

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ 2008/87/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 22ας Σεπτεμβρίου 2008

για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

τερο δυνατό να υλοποιηθούν οι τροποποιήσεις της οδηγίας 2006/87/ΕΚ.

Έχοντας υπόψη:

- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής βάσει του άρθρου 7 της οδηγίας 91/672/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την αμοιβαία αναγνώριση των εθνικών αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας για τα σκάφη μεταφοράς εμπορευμάτων και προσώπων με εσωτερική ναυσιπλοΐα ⁽²⁾,

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 2006/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και την κατάργηση της οδηγίας 82/714/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾, και ιδίως την πρώτη πρόταση της παραγράφου 1 του άρθρου 20,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα II της οδηγίας 2006/87/ΕΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Άρθρο 2

Τα παραρτήματα V και VI της οδηγίας 2006/87/ΕΚ τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα II της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 3

Τα κράτη μέλη, τα οποία διαθέτουν εσωτερικές πλωτές οδούς όπως αυτές αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 της οδηγίας 2006/87/ΕΚ, θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από τις 30 Δεκεμβρίου 2008. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των εν λόγω διατάξεων και της παρούσας οδηγίας.

- (1) Έπειτα από την έκδοση της οδηγίας, το Δεκέμβριο του 2006, συμφωνήθηκαν τροποποιήσεις στον κανονισμό επιθεώρησης πλοίων του Ρήνου, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 22 της αναθεωρημένης σύμβασης για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο. Κατά συνέπεια, πρέπει να τροποποιηθεί αντίστοιχα η οδηγία 2006/87/ΕΚ.

- (2) Πρέπει να εξασφαλιστεί ότι το κοινοτικό πιστοποιητικό πλοίου και το πιστοποιητικό πλοίου που χορηγείται κατ' εφαρμογήν του κανονισμού επιθεώρησης πλοίων του Ρήνου εκδίδεται με βάση τις τεχνικές απαιτήσεις που εγγυώνται ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας.

- (3) Για την αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, καθώς και ύπαρξης διαφορετικών επιπέδων ασφάλειας, πρέπει το ταχύ-

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

⁽¹⁾ ΕΕ L 389 της 30.12.2006, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 29.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη που διαθέτουν εσωτερικές πλωτές οδούς όπως αυτές αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 της οδηγίας 2006/87/ΕΚ.

Βρυξέλλες, 22 Σεπτεμβρίου 2008.

Για την Επιτροπή
Antonio TAJANI
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2006/87/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Ο πίνακας περιεχομένων τροποποιείται ως εξής:
 - α) Ο τίτλος του άρθρου 2.18 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 2.18 — Ενιαίος ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου».
 - β) Ο τίτλος του άρθρου 6.09 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6.09 — Αποδοχή και περιοδικές επιθεωρήσεις».
 - γ) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 10.03γ:

«Άρθρο 10.03γ — Μόνιμα εγκατεστημένα συστήματα πυρόσβεσης για την προστασία των εμπορευμάτων».
2. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 2.07, ο όρος «επίσημος αριθμός» αντικαθίσταται από τον όρο «ενιαίος ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου».
3. Το άρθρο 2.17 τροποποιείται ως εξής:
 - α) Στην παράγραφο 2 προστίθεται η ακόλουθη πρόταση:

«Επικαιροποιούν αντίστοιχα το μητρώο που αναφέρεται στην παράγραφο 1.»
 - β) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3:

«3. Για την εκτέλεση των διοικητικών μέτρων που αφορούν την ασφάλεια και την ευκολία πλοήγησης και για την εφαρμογή των άρθρων 2.02 έως 2.15, καθώς και των άρθρων 8, 10, 11, 12, 15, 16 και 17 της παρούσας οδηγίας, παρέχεται πρόσβαση ανάγνωσης στο μητρώο, σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος VI, στις αρμόδιες αρχές των υπολοίπων κρατών μελών, των συμβαλλομένων μερών της σύμβασης του Mannheim και, εφόσον εξασφαλίζεται ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας των προσωπικών δεδομένων, σε τρίτες χώρες βάσει διοικητικών συμφωνιών.»
4. Το άρθρο 2.18 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 2.18

Ενιαίος ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου

 1. Ο ενιαίος ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου (ENI), στο εξής αναφερόμενος ως ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου, συνίσταται σε οκτώ αραβικά αριθμητικά ψηφία σύμφωνα με το προσάρτημα ΙΙΙ.
 2. Η αρμόδια αρχή που έχει εκδώσει κοινοτικό πιστοποιητικό αναγράφει στο εν λόγω πιστοποιητικό τον ευρωπαϊκό αριθμό ταυτοποίησης πλοίου. Εάν τη στιγμή της έκδοσης του κοινοτικού πιστοποιητικού το σκάφος δεν διαθέτει ευρωπαϊκό αριθμό ταυτοποίησης πλοίου, ο αριθμός αυτός του απονέμεται από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου είναι νηολογημένο το σκάφος ή όπου βρίσκεται ο λιμένας νηολόγησής του.

Όσον αφορά τας σκάφη από χώρες όπου δεν είναι δυνατή η απονομή ευρωπαϊκού αριθμού ταυτοποίησης πλοίου, ο ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου που θα αναγραφεί στο κοινοτικό πιστοποιητικό απονέμεται από την αρμόδια αρχή που εκδίδει το εν λόγω κοινοτικό πιστοποιητικό.
 3. Σε ένα σκάφος μπορεί να απονεμηθεί ένας μόνο ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου. Ο ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου εκδίδεται μόνο μία φορά και παραμένει αμετάβλητος καθόλη τη διάρκεια ζωής του σκάφους.
 4. Ο ιδιοκτήτης ενός σκάφους, ή ο εκπρόσωπός του, υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια αρχή για απονομή του ευρωπαϊκού αριθμού ταυτοποίησης πλοίου. Ο ιδιοκτήτης ή ο εκπρόσωπός του είναι επίσης υπεύθυνος για την τοποθέτηση, στο σκάφος, του ευρωπαϊκού αριθμού ταυτοποίησης πλοίου που αναγράφεται στο κοινοτικό πιστοποιητικό.

5. Κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή τις αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για την απονομή ευρωπαϊκών αριθμών ταυτοποίησης πλοίου. Η Επιτροπή τηρεί μητρώο των εν λόγω αρμόδιων αρχών, καθώς και των αρμόδιων αρχών που κοινοποιούνται από τρίτες χώρες, προσβάσιμο στα κράτη μέλη. Έπειτα από αίτηση, το εν λόγω μητρώο είναι επίσης προσβάσιμο στις αρμόδιες αρχές τρίτων χωρών.
6. Κάθε αρμόδια αρχή σύμφωνα με την παράγραφο 5 λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να ενημερώσει όλες τις λοιπές αρμόδιες αρχές που απαριθμούνται στο μητρώο που τηρείται σύμφωνα με την παράγραφο 5 σχετικά με κάθε ευρωπαϊκό αριθμό ταυτοποίησης πλοίου που απονέμει, καθώς και σχετικά με δεδομένα για την ταυτοποίηση του πλοίου όπως αναφέρονται στο προσάρτημα IV. Τα δεδομένα αυτά μπορούν να διατίθενται στις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών, κρατών που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση του Mannheim και, εφόσον εξασφαλίζεται ισοδύναμο επίπεδο προστασίας της ιδιωτικής ζωής, σε τρίτες χώρες βάσει διοικητικών διατάξεων που αφορούν την εκτέλεση διοικητικών μέτρων και τη διατήρηση της ασφάλειας και της ευχέρειας της ναυσιπλοΐας και για την εφαρμογή των άρθρων 2.02 έως 2.15 και του άρθρου 2.18 παράγραφος 3, καθώς και των άρθρων 8, 10, 11, 12, 15, 16 και 17 της παρούσας οδηγίας.»
5. Στο άρθρο 2.19 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο, ο όρος «επίσημος αριθμός» αντικαθίσταται από τον όρο «ενιαίος ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου».
6. Το άρθρο 6.02 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Εάν το σκάφος είναι εφοδιασμένο με μηχανοκίνητο χειριστήριο, υπάρχει και δεύτερο ανεξάρτητο χειριστήριο ή πρόσθετο χειροκίνητο χειριστήριο. Σε περίπτωση βλάβης ή δυσλειτουργίας του χειριστηρίου του μηχανισμού πηδαλιουχίας, το δεύτερο ανεξάρτητο χειριστήριο ή το χειροκίνητο χειριστήριο πρέπει να τίθεται σε λειτουργία εντός 5 δευτερολέπτων.»
7. Το άρθρο 6.03 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Άρθρο 6.03
- Υδραυλικό χειριστήριο του μηχανισμού πηδαλιουχίας**
1. Καμία συσκευή κατανάλωσης ισχύος δεν μπορεί να συνδέεται με το υδραυλικό χειριστήριο του μηχανισμού πηδαλιουχίας.
2. Οι δεξαμενές υδραυλικών υγρών πρέπει να διαθέτουν σύστημα συναγερμού το οποίο ελέγχει την πτώση της στάθμης του λαδιού κάτω από τη χαμηλότερη στάθμη πλήρωσης που επιτρέπει ασφαλή λειτουργία.
3. Οι διαστάσεις, η κατασκευή, και η διάταξη των σωληνώσεων πρέπει να αποκλείουν, κατά το δυνατόν, τη φθορά τους από μηχανικά αίτια ή από φωτιά.
4. Υδραυλικές μάνικες
- α) επιτρέπονται μόνο εάν η χρήση τους είναι αναπόφευκτη λόγω απορρόφησης κραδασμών ή ελευθερίας κινήσεων των δομικών στοιχείων,
- β) πρέπει να σχεδιάζονται για συνθήκες τουλάχιστον της μέγιστης πίεσης λειτουργίας συστήματος,
- γ) πρέπει να ανανεώνονται το αργότερο κάθε οκτώ έτη.
5. Οι υδραυλικοί κύλινδροι, υδραυλικές αντλίες και υδραυλικοί κινητήρες, καθώς και οι ηλεκτροκινητήρες εξετάζονται το αργότερο κάθε οκτώ έτη από ειδικευμένη εταιρεία και επισκευάζονται, εφόσον απαιτηθεί.»
8. Το άρθρο 6.07 παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:
- α) Η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Στη θέση πηδαλιουχίας πρέπει να υπάρχει οπτικός και ακουστικός συναγερμός για την ένδειξη των παρακάτω:»
- β) Το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) πτώση του δείκτη στάθμης λαδιού των δεξαμενών υδραυλικών υγρών κάτω από τη χαμηλότερη στάθμη πλήρωσης που προβλέπεται στο άρθρο 6.03 παράγραφος 2, και μείωση της πίεσης λειτουργίας του υδραυλικού συστήματος.»

9. Το άρθρο 6.09 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6.09

Διαδικασία αποδοχής και περιοδικές επιθεωρήσεις

1. Η ορθή εγκατάσταση του μηχανισμού πηδαλιουχίας ελέγχεται από ένα φορέα επιθεώρησης. Για το σκοπό αυτό, ο φορέας επιθεώρησης μπορεί να ζητά τα ακόλουθα έγγραφα:
 - α) περιγραφή του μηχανισμού πηδαλιουχίας·
 - β) σχέδια και πληροφορίες σχετικά με το μηχανισμό πηδαλιουχίας και τα χειριστήρια οδήγησης·
 - γ) στοιχεία σχετικά με το μηχανισμό πηδαλιουχίας·
 - δ) σχέδιο της ηλεκτρικής εγκατάστασης·
 - ε) περιγραφή του ρυθμιστή της ταχύτητας στροφής·
 - στ) οδηγίες χρήσης του μηχανισμού πηδαλιουχίας.
2. Η λειτουργία του συνόλου του μηχανισμού πηδαλιουχίας επαληθεύεται με δοκιμή ναυσιπλοΐας. Εάν έχουν εγκατασταθεί ρυθμιστές της ταχύτητας στροφής, πρέπει να επαληθεύεται με βεβαιότητα ότι μπορεί να τηρηθεί συγκεκριμένη πορεία και ότι οι στροφές μπορούν να διανύονται με ασφάλεια.
3. Μηχανοκίνητοι μηχανισμοί πηδαλιουχίας επιθεωρούνται από πραγματογνώμονα:
 - α) πριν από την έναρξη λειτουργίας τους·
 - β) έπειτα από βλάβη·
 - γ) έπειτα από κάθε τροποποίηση ή επισκευή·
 - δ) τακτικά τουλάχιστον ανά τριετία.
4. Η επιθεώρηση καλύπτει τουλάχιστον τα εξής:
 - α) έλεγχο συμμόρφωσης με τα εγκεκριμένα σχέδια και, κατά τις περιοδικές επιθεωρήσεις, ενδεχόμενες μετατροπές στο μηχανισμό πηδαλιουχίας·
 - β) λειτουργικός έλεγχος του μηχανισμού πηδαλιουχίας για όλες τις πιθανές συνθήκες επιχειρησιακής λειτουργίας·
 - γ) οπτικός έλεγχος και έλεγχος στεγανότητας των υδραυλικών συστατικών μερών, ιδίως βαλβίδες/επιστόμια/στρόφιγγες, αγωγοί/σωληνώσεις, υδραυλικές μάνικες, υδραυλικοί κύλινδροι, υδραυλικές αντλίες και υδραυλικά φίλτρα·
 - δ) οπτικός έλεγχος των ηλεκτρικών συστατικών μερών, ιδίως ηλεκτρονόμων, ηλεκτροκινητήρων και διατάξεων ασφαλείας·
 - ε) έλεγχος των οπτικών και ακουστικών διατάξεων ελέγχου.
5. Εκδίδεται πιστοποιητικό επιθεώρησης το οποίο υπογράφεται από τον επιθεωρητή και στο οποίο αναγράφεται η ημερομηνία επιθεώρησης.»

10. Το άρθρο 7.02 τροποποιείται ως εξής:

α) Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Όσον αφορά τον πηδαλιούχο, η ζώνη μη ορατότητας εμπρός από το πλοίο όταν είναι άφορτο με το ήμισυ των προμηθειών του αλλά χωρίς έρμα δεν πρέπει να υπερβαίνει τα δύο μήκη του πλοίου ή τα 250 m, εάν η απόσταση αυτή είναι μικρότερη.»

β) Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Για να αποφεύγονται οι αντανakλάσεις, τα εμπρόσθια παράθυρα της γέφυρας πρέπει να είναι μη αντανakλαστικά ή τοποθετημένα κατά τρόπον ώστε ουσιαστικά να αποκλείονται οι αντανakλάσεις. Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι ισχύει και όταν τα παράθυρα έχουν κλίση προς τα μέσα τουλάχιστον 10° και το πολύ 25°.»

11. Το άρθρο 8.05 παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. Κατά την έξοδο τους από τις δεξαμενές, οι σωληνώσεις διανομής καυσίμων πρέπει να είναι εφοδιασμένες με βαλβίδα γρήγορου κλεισίματος ενεργοποιούμενη από το κατάστρωμα, ακόμα και αν οι εν λόγω χώροι είναι κλειστοί.

Εάν η διάταξη χειρισμού είναι καλυμμένη, το κάλυπτρο πρέπει να μην είναι κλειδωτό.

Η διάταξη χειρισμού σημαίνεται με κόκκινο χρώμα. Εάν η διάταξη είναι καλυμμένη, σημαίνεται με σύμβολο για βαλβίδα γρήγορου κλεισίματος σύμφωνα με το σχ. 9 του προσαρτήματος I με πλευρική διάσταση τουλάχιστον 10 cm.

Το πρώτο εδάφιο δεν εφαρμόζεται για δεξαμενές καυσίμων συναρμολογημένες κατευθείαν στον κινητήρα.»

12. Στο άρθρο 9.15 παράγραφος 9 προστίθεται η ακόλουθη πρόταση:

«Ο αριθμός των ενώσεων καλωδίων περιορίζεται στο ελάχιστο.»

13. Το άρθρο 10.03α τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«8. Εκδίδεται πιστοποιητικό επιθεώρησης το οποίο υπογράφεται από τον πραγματογνώμονα και το οποίο αναγράφει την ημερομηνία επιθεώρησης.»

β) Η παράγραφος 10 διαγράφεται.

14. Το άρθρο 10.03β τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 1, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):

«δ) FK-5-1-12 (Δωδεκαφθορο-2-μεθυλοπεντανο-3-όνη).»

β) Το στοιχείο β) της παραγράφου 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Τα ακροφύσια εκροής πρέπει να είναι διαστασιολογημένα και εγκατεστημένα κατά τρόπον ώστε το πυροσβεστικό υλικό να κατανέμεται ομοιόμορφα. Το πυροσβεστικό υλικό πρέπει ιδίως να είναι αποτελεσματικό και κάτω από τα ελάσματα πυθμένα.»

γ) Στην παράγραφο 5, το στοιχείο γγ) του στοιχείου ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γγ) τις ενέργειες στις οποίες πρέπει να προβαίνει το πλήρωμα όταν ενεργοποιείται το πυροσβεστικό σύστημα και κατά την προσέγγιση του προστατευόμενου χώρου έπειτα από ενεργοποίηση ή κατακλυσμό, ιδίως όσον αφορά την πιθανή ύπαρξη επικίνδυνων ουσιών.»

δ) Στην παράγραφο 9, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) Εκδίδεται πιστοποιητικό επιθεώρησης, το οποίο υπογράφεται από τον πραγματογνώμονα και στο οποίο αναγράφεται η ημερομηνία επιθεώρησης.»

ε) Η παράγραφος 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«13. Πυροσβεστικά συστήματα με FK-5-1-12

Πυροσβεστικά συστήματα που χρησιμοποιούν FK-5-1-12 ως πυροσβεστικό υλικό πρέπει να είναι σύμφωνα προς τις ακόλουθες διατάξεις επιπλέον των απαιτήσεων των παραγράφων 1 έως 9:

- α) εάν υπάρχουν περισσότεροι του ενός προστατευόμενοι χώροι, ο καθένας με διαφορετικό συνολικό όγκο, κάθε χώρος πρέπει να διαθέτει δικό του πυροσβεστικό σύστημα·
- β) κάθε δοχείο FK-5-1-12 που είναι εγκατεστημένο σε ένα προστατευόμενο χώρο πρέπει να διαθέτει βαλβίδα ασφαλείας κατά της υπερπίεσης. Η βαλβίδα αυτή πρέπει να απελευθερώνει ακίνδυνα το περιεχόμενο του δοχείου στον προστατευόμενο χώρο εάν το δοχείο εκτιθέται στην επήρεια της φωτιάς και δεν έχει ενεργοποιηθεί το πυροσβεστικό σύστημα·
- γ) κάθε δοχείο πρέπει να διαθέτει συσκευή για τον έλεγχο της πίεσης του αερίου·
- δ) τα δοχεία δεν πρέπει να περιέχουν άνω των 1,00 kg/l. Ο ειδικός όγκος του μη πεπεσμένου FK-5-1-12 λαμβάνεται ως 0,0719 m³/kg·
- ε) ο όγκος του FK-5-1-12 για τον προστατευόμενο χώρο πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσος προς το 5,5 % του συνολικού του όγκου. Ο όγκος αυτός πρέπει να μπορεί να παρέχεται εντός 10 δευτερολέπτων·
- στ) τα δοχεία FK-5-1-12 πρέπει να διαθέτουν συσκευή παρακολούθησης της πίεσης, η οποία να ενεργοποιεί ακουστικό και οπτικό συναγερμό στην τιμονιέρα σε περίπτωση ακούσιας απώλειας προωθητικού αερίου. Εάν δεν υπάρχει τιμονιέρα, αυτό το σήμα συναγερμού πρέπει να δίνεται έξω από τον προστατευόμενο χώρο·
- ζ) μετά την απελευθέρωση του FK-5-1-12, η συγκέντρωση στον προστατευόμενο χώρο δεν πρέπει να υπερβαίνει το 10,0 %.»

15. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 10.03γ:

«Άρθρο 10.03γ

Μόνιμα εγκατεστημένα συστήματα πυρόσβεσης για την προστασία των εμπορευμάτων

Μόνιμα εγκατεστημένα συστήματα πυρόσβεσης για την προστασία των εμπορευμάτων επιτρέπονται μόνο με βάση συστάσεις διατυπούμενες από την επιτροπή.»

16. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 10.05, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Στο σκάφος πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον μία αυτόματα φουσκωτή σωσίβια ζώνη σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα EN 395:1998, EN 396:1998, EN ISO 12402-3: 2006 ή EN ISO 12402-4: 2006 άμεσα προσιτή για κάθε πρόσωπο που βρίσκεται κανονικά στο πλοίο.»

17. Στο άρθρο 14.13 μετά τη δεύτερη πρόταση παρεμβάλλεται η ακόλουθη πρόταση:

«Επιπλέον, για επιβατικά πλοία, ο πραγματογνώμων επαληθεύει εάν υπάρχει έγκυρο πιστοποιητικό επιθεώρησης σχετικά με την ορθή εγκατάσταση του συστήματος συναγερμού αερίου που αναφέρεται στο άρθρο 15.15 παράγραφος 9 ή με την επιθεώρησή του.»

18. Το άρθρο 15.03 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 1 προστίθεται η ακόλουθη πρόταση:

«Τα δεδομένα του άφορτου πλοίου στα οποία βασίζεται ο υπολογισμός ευστάθειας καθορίζονται με δοκιμή πλευρικής ευστάθειας.»

β) Η παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:

i) Στο τρίτο εδάφιο, η εισαγωγική πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Επιπλέον, η απαίτηση της παραγράφου 3 στοιχείο δ) αποδεικνύεται για τις ακόλουθες συνθήκες φόρτωσης:»

ii) Διαγράφεται το τελευταίο εδάφιο.

γ) Η παράγραφος 3 τροποποιείται ως εξής:

i) Τα στοιχεία α), β) και γ) αντικαθίστανται από τα εξής:

«α) ο μέγιστος μοχλοβραχίονας ανόρθωσης h_{max} επέρχεται σε γωνία κλίσης $\varphi_{max} \geq (\varphi_{mom} + 3^\circ)$ και δεν είναι μικρότερος από 0,20 m. Ωστόσο, εάν $\varphi_f < \varphi_{max}$, ο μοχλοβραχίονας ανόρθωσης στη γωνία υπερχειλίσσης από τα κάτω φ_f δεν είναι μικρότερος από 0,20 m·

β) η γωνία υπερχειλίσσης από τα κάτω φ_f δεν είναι μικρότερη από $(\varphi_{mom} + 3^\circ)$.

γ) το εμβαδόν A της καμπύλης των μοχλοβραχιόνων ανόρθωσης λαμβάνει τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες τιμές, αναλόγως της θέσεως των γωνιών φ_f και φ_{max} :

Περι- πτω- ση			A
1	$\varphi_{max} \leq 15^\circ$ ή $\varphi_f \leq 15^\circ$		0,05 m·rad έως τη μικρότερη των γωνιών φ_{max} ή φ_f
2	$15^\circ < \varphi_{max} < 30^\circ$	$\varphi_{max} \leq \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_{max})$ m·rad έως τη γωνία φ_{max}
3	$15^\circ < \varphi_f < 30^\circ$	$\varphi_{max} > \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_f)$ m·rad έως τη γωνία φ_f
4	$\varphi_{max} \geq 30^\circ$ και $\varphi_f \geq 30^\circ$		0,035 m·rad έως τη γωνία $\varphi = 30^\circ$

Όπου:

h_{max} μέγιστος μοχλοβραχίονας ανόρθωσης·

φ γωνία κλίσης·

φ_f γωνία υπερχειλίσσης από τα κάτω, δηλαδή η γωνία κλίσης στην οποία τα ανοίγματα στη γάστρα, στην υπερκατασκευή ή στο κατάστρωμα, τα οποία δεν μπορούν να κλείσουν ώστε να είναι υδατοστεγή, βυθίζονται·

φ_{mom} μέγιστη γωνία κλίσης σύμφωνα με το στοιχείο ε)·

φ_{max} γωνία κλίσης στην οποία παρατηρείται ο μέγιστος μοχλοβραχίονας ανόρθωσης·

A εμβαδόν κάτω από την καμπύλη των μοχλοβραχιόνων ανόρθωσης.»

ii) Το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) σε εκάστη των δύο ακόλουθων περιπτώσεων, η γωνία κλίσης φ_{mom} δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 12°:

αα) στην περίπτωση της ροπής κλίσης που οφείλεται σε επιβάτες και στον άνεμο σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 5·

ββ) στην περίπτωση της ροπής κλίσης που οφείλεται και στη στροφή σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 6·»

δ) Στην παράγραφο 4, η επεξήγηση « $n_i = 4$ για ελεύθερους χώρους καταστρώματος και χώρους καταστρώματος με κινητά στοιχεία· για χώρους καταστρώματος με σταθερά στοιχεία, π.χ. πάγκους, το n_i υπολογίζεται εκλαμβάνοντας επιφάνεια πλάτους 0,45 m και βάθους καθίσματος 0,75 m ανά άτομο» αντικαθίσταται από το εξής:

« $n_i = 3,75$ για ελεύθερους χώρους καταστρώματος και χώρους καταστρώματος με κινητά στοιχεία·

για χώρους καταστρώματος με σταθερά στοιχεία, π.χ. πάγκους, το n_i υπολογίζεται εκλαμβάνοντας επιφάνεια πλάτους 0,50 m και βάθους καθίσματος 0,75 m ανά άτομο»

ε) Η παράγραφος 9 τροποποιείται ως εξής:

i) Ο πίνακας κάτω από την εισαγωγική πρόταση του δευτέρου εδαφίου αντικαθίσταται από τον εξής πίνακα:

	«1 διαμέρισμα	2 διαμερίσματα
Διαστάσεις της πλευρικής ζημιάς		
διαμήκης l [m]	$0,10 \cdot L_{WL}$, πάντως όχι μικρότερη από 4,00 m	$0,05 \cdot L_{WL}$, πάντως όχι μικρότερη από 2,25 m
εγκάρσια b [m]	B/5	0,59
κατακόρυφη h [m]	από τον πυθμένα του πλοίου έως το θωράκιο χωρίς περιορισμό	
Διαστάσεις της ζημιάς στον πυθμένα		
διαμήκης l [m]	$0,10 \cdot L_{WL}$, πάντως όχι μικρότερη από 4,00 m	$0,05 \cdot L_{WL}$, πάντως όχι μικρότερη από 2,25 m
εγκάρσια b [m]	B/5	
κατακόρυφη h [m]	0,59· το σύστημα σωληνώσεων που έχει εγκατασταθεί σύμφωνα με το άρθρο 15.02 παράγραφος 13 στοιχείο γ) θεωρείται ανέπαφο»	

ii) Στο στοιχείο δ), διαγράφεται το τελευταίο εδάφιο.

στ) Στην παράγραφο 10, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):

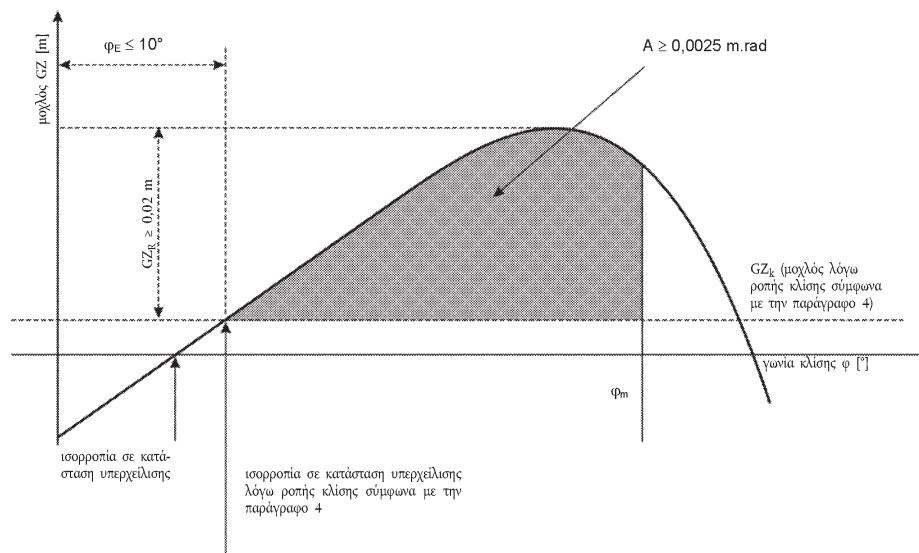
«δ) ο υπολογισμός της ελεύθερης επιφάνειας σε όλα τα ενδιάμεσα στάδια της υπερχειλίσης πρέπει να βασίζεται στη μεικτή επιφάνεια των διαμερισμάτων που έχουν υποστεί ζημιά.»

ζ) Η παράγραφος 11 τροποποιείται ως εξής:

i) Στην εισαγωγική πρόταση διαγράφονται οι λέξεις «λόγω των ατόμων».

ii) Το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) πέραν της θέσης ισορροπίας, το θετικό μέρος της καμπύλης του μοχλοβραχίονα ανόρθωσης πρέπει να δείχνει τιμή μοχλοβραχίονα ανόρθωσης $GZ_R \geq 0,02 \text{ m}$ με εμβαδόν $A \geq 0,0025 \text{ m}\cdot\text{rad}$. Οι ελάχιστες αυτές τιμές ευστάθειας πρέπει να ισχύουν μέχρι τη βύθιση του πρώτου μη προστατευμένου ανοίγματος και, εν πάση περιπτώσει, πριν η γωνία κλίσης γίνει $\varphi_m \leq 25^\circ$.



Όπου:

φ_E γωνία κλίσης κατά το τελικό στάδιο υπερχειλίσσης λαμβανομένης υπόψη της ροπής σύμφωνα με την παράγραφο 4.

φ_m γωνία μηδενικής ευστάθειας ή γωνία βύθισης του πρώτου μη προστατευμένου ανοίγματος ή 25° εφαρμόζεται το μικρότερο.

GZ_R υπολειμματικός μοχλοβραχίονας ανόρθωσης κατά το τελικό στάδιο υπερχειλίσσης λαμβανομένης υπόψη της ροπής σύμφωνα με την παράγραφο 4.

GZ_K μοχλοβραχίονας της κλίσης που προκύπτει από τη ροπή σύμφωνα με την παράγραφο 4.»

19. Το άρθρο 15.06 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 3 στοιχείο α), προστίθεται η ακόλουθη πρόταση:

«αίθουσες, εκτός από καμπίνες, και ομάδες αιθουσών, με μία μόνο έξοδο, πρέπει να έχουν τουλάχιστο μία έξοδο κινδύνου.»

β) Στην παράγραφο 8 στοιχείο α), η εισαγωγική πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η συνολική επιφάνεια των χώρων συγκέντρωσης (A_S) να αντιστοιχεί τουλάχιστον στην ακόλουθη τιμή:»

20. Το άρθρο 15.09 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 1, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εκτός από τα σωσίβια που αναφέρονται στο άρθρο 10.05 παράγραφος 1, σε όλα τα μέρη του καταστρώματος που προορίζονται για επιβάτες και δεν είναι κλεισμένα, πρέπει να υπάρχουν κατάλληλα σωσίβια τοποθετημένα και στις δύο πλευρές του πλοίου και η μεταξύ τους απόσταση να μην υπερβαίνει τα 20 m. Τα σωσίβια θεωρούνται κατάλληλα όταν συμμορφώνονται

— με το ευρωπαϊκό πρότυπο EN 14144: 2003, ή

— με τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 1974), κεφάλαιο III κανόνας 7.1 και με τον διεθνή κώδικα περί σωστικών μέσων (LSA), παράγραφος 2.1»

β) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Εκτός από τα σωσίβια που αναφέρονται στην παράγραφο 1, υπάρχει προσιτός για όλο το επιβαίνον προσωπικό, ατομικός εξοπλισμός διάσωσης σύμφωνα με το άρθρο 10.05 παράγραφος 2. Για επιβαίνον προσωπικό που δεν είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα διάσωσης σύμφωνα με το σχέδιο ασφαλείας, επιτρέπονται σωσίβια μη φουσκωτά ή φουσκωτά με ημιαυτόματο τρόπο σύμφωνα με τα πρότυπα που αναφέρονται στο άρθρο 10.05 παράγραφος 2.»

γ) Η παράγραφος 4 τροποποιείται ως εξής:

i) Το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εκτός από τα σωσίβια που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2, διατίθεται ατομικός εξοπλισμός διάσωσης σύμφωνα προς το άρθρο 10.05 παράγραφος 2, για το 100 % του μέγιστου επιτρεπόμενου αριθμού επιβατών. Επιτρέπονται επίσης σωσίβια μη φουσκωτά ή φουσκωτά με ημιαυτόματο τρόπο σύμφωνα με τα πρότυπα που αναφέρονται στο άρθρο 10.05 παράγραφος 2.»

ii) Διαγράφεται το δεύτερο εδάφιο.

21. Η τελευταία πρόταση του άρθρου 15.10 παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η εφεδρική εγκατάσταση παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος εγκαθίσταται επάνω από τη γραμμή περιθωρίου βυθίσεως ή στη μεγαλύτερη δυνατή απόσταση από τις πηγές ενέργειας που αναφέρονται στο άρθρο 9.02 παράγραφος 1, ώστε να εξασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση υπερχείλισης σύμφωνα με το άρθρο 15.03 παράγραφος 9, δεν θα πλημμυρίσουν ταυτόχρονα με τις εν λόγω πηγές ενέργειας.»

22. Το άρθρο 15.11 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

i) Στο στοιχείο δ), το στοιχείο αα) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«αα) παράρτημα I μέρος 3 του κώδικα διαδικασιών πυρασφαλείας, και»

ii) Προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):

«ε) Ο φορέας επιθεώρησης μπορεί, σύμφωνα με τον κώδικα διαδικασιών πυρασφαλείας, να ορίζει μια δοκιμή σε δείγμα χωρισμάτων με σκοπό τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις διατάξεις της παραγράφου 2 σχετικά με την ικανότητα αντίστασης και την αύξηση της θερμοκρασίας.»

β) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Χωρίσματα

α) μεταξύ των αιθουσών σχεδιάζονται σύμφωνα με τους ακόλουθους πίνακες:

αα) Πίνακας για χωρίσματα μεταξύ αιθουσών στις οποίες δεν είναι εγκατεστημένο κανένα σύστημα αυτόματων καταιονιστήρων νερού υπό πίεση σύμφωνα με το άρθρο 10.03α.

Αίθουσες	Κέντρα ελέγχου	Φρέατα κλιμάκων	Χώροι συγκέντρωσης	Σαλόνια	Μηχανοστάσια	Μαγειρεία	Χώροι αποθήκευσης
Κέντρα ελέγχου	—	A0	A0/B15 ⁽¹⁾	A30	A60	A60	A60
Φρέατα κλιμάκων		—	A0	A30	A60	A60	A60
Χώροι συγκέντρωσης			—	A30/B15 ⁽²⁾	A60	A60	A60
Σαλόνια				—/B15 ⁽³⁾	A60	A60	A60
Μηχανοστάσια					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Μαγειρεία						A0	A60/B15 ⁽⁵⁾
Χώροι αποθήκευσης							—

(1) Τα χωρίσματα μεταξύ κέντρων ελέγχου και εσωτερικών χώρων συγκέντρωσης είναι τύπου A0, όμως των εξωτερικών χώρων συγκέντρωσης είναι μόνο τύπου B15.

(2) Τα χωρίσματα μεταξύ σαλονιών και εσωτερικών χώρων συγκέντρωσης είναι τύπου A 30, όμως των εξωτερικών χώρων συγκέντρωσης είναι μόνο τύπου B15.

(3) Τα χωρίσματα ανάμεσα σε καμπίνες, ανάμεσα σε καμπίνες και διαδρόμους, και τα κάθετα χωρίσματα που χωρίζουν σαλόνια σύμφωνα με την παράγραφο 10, είναι τύπου B15, για τις αίθουσες με σύστημα αυτόματων καταιονιστήρων νερού υπό πίεση, τύπου B0.

(4) Τα χωρίσματα μεταξύ μηχανοστασίων σύμφωνα με το άρθρο 15.07 και το άρθρο 15.10 παράγραφος 6, είναι τύπου A60· στις λοιπές περιπτώσεις, τύπου A0.

(5) Ο τύπος B15 επαρκεί για χωρίσματα μεταξύ μαγειρείων, αφενός, και ψυγείων και αποθηκών τροφίμων, αφετέρου.

ββ) Πίνακας για χωρίσματα μεταξύ αιθουσών στις οποίες είναι εγκατεστημένο σύστημα αυτόματων καταιονιστήρων νερού υπό πίεση σύμφωνα με το άρθρο 10.03α

Αίθουσες	Κέντρα ελέγχου	Φρέατα κλιμάκων	Χώροι συγκέντρωσης	Σαλόνια	Μηχανοστάσια	Μαγειρεία	Χώροι αποθήκευσης
Κέντρα ελέγχου	—	A0	A0/B15 ⁽¹⁾	A0	A60	A30	A30
Φρέατα κλιμάκων		—	A0	A0	A60	A30	A0
Χώροι συγκέντρωσης			—	A30/B15 ⁽²⁾	A60	A30	A30
Σαλόνια				—/B0 ⁽³⁾	A60	A30	A0
Μηχανοστάσια					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Μαγειρεία						—	B15
Χώροι αποθήκευσης							—

(1) Τα χωρίσματα μεταξύ κέντρων ελέγχου και εσωτερικών χώρων συγκέντρωσης είναι τύπου A0, όμως των εξωτερικών χώρων συγκέντρωσης είναι μόνο τύπου B15.

(2) Τα χωρίσματα μεταξύ σαλονιών και εσωτερικών χώρων συγκέντρωσης είναι τύπου A 30, όμως των εξωτερικών χώρων συγκέντρωσης είναι μόνο τύπου B15.

(3) Τα χωρίσματα ανάμεσα σε καμπίνες, ανάμεσα σε καμπίνες και διαδρόμους, και τα κάθετα χωρίσματα που χωρίζουν σαλόνια σύμφωνα με την παράγραφο 10, είναι τύπου B15, για τις αίθουσες με σύστημα αυτόματων καταιονιστήρων νερού υπό πίεση, τύπου B0.

(4) Τα χωρίσματα μεταξύ μηχανοστασίων σύμφωνα με το άρθρο 15.07 και το άρθρο 15.10 παράγραφος 6, είναι τύπου A60· στις λοιπές περιπτώσεις, τύπου A0.

β) Τα χωρίσματα τύπου A είναι διαφράγματα, τοίχοι και διαδοκίδες που πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

αα) είναι κατασκευασμένα από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό·

ββ) έχουν υποστεί κατάλληλη σκλήρυνση·

γγ) είναι μονωμένα με εγκεκριμένο άφλεκτο υλικό κατά τρόπον ώστε η μέση θερμοκρασία στην πλευρά που βρίσκεται μακριά από τη φωτιά να μην υπερβαίνει τους 140 °C πάνω από την αρχική θερμοκρασία και σε κανένα σημείο, συμπεριλαμβανομένων των κενών στις ενώσεις, να μην παρατηρείται αύξηση της θερμοκρασίας περισσότερο από 180 °C πάνω από την αρχική θερμοκρασία εντός των ακόλουθων καθορισμένων περιόδων:

Τύπος A60 — 60 λεπτά

Τύπος A30 — 30 λεπτά

Τύπος A0 — 0 λεπτά·

δδ) είναι κατασκευασμένα κατά τρόπο ώστε να εμποδίζουν τη μετάδοση καπνού και φλόγας έως το πέρας της μίας ώρας, που είναι η διάρκεια της κανονικής δοκιμής πυρκαγιάς•

γ) Τα χωρίσματα τύπου Β είναι διαφράγματα, τοίχοι και διαδοκίδες που πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

αα) Είναι κατασκευασμένα από εγκεκριμένο άφλεκτο υλικό. Επιπλέον, όλα τα υλικά που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή και τη συναρμολόγηση των χωρισμάτων είναι άφλεκτα, εκτός από την πρόσοψη, η οποία είναι τουλάχιστον επιβραδυντική της φωτιάς·

ββ) η μονωτική τους ικανότητα είναι τέτοια ώστε η μέση θερμοκρασία στην πλευρά που βρίσκεται μακριά από τη φωτιά να μην υπερβαίνει τους 140 °C πάνω από την αρχική θερμοκρασία και σε κανένα σημείο, συμπεριλαμβανομένων των κενών στις ενώσεις, να μην παρατηρείται αύξηση της θερμοκρασίας περισσότερο από 225 °C πάνω από την αρχική θερμοκρασία εντός των ακόλουθων καθορισμένων περιόδων:

Τύπος Β15 — 15 λεπτά

Τύπος Β0 — 0 λεπτά·

γγ) είναι κατασκευασμένα κατά τρόπο ώστε να εμποδίζουν τη μετάδοση της φλόγας έως το τέλος του πρώτου ημιώρου της κανονικής δοκιμής πυρκαγιάς.»

23. Το άρθρο 15.15 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 1, η εισαγωγική πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«επιβατηγά πλοία, τα οποία επιτρέπεται να μεταφέρουν έως 50 επιβάτες, μήκους L_{WL} 25 m κατ' ανώτατο όριο, αποδεικνύουν επαρκή ευστάθεια μετά από ζημιά σύμφωνα με το άρθρο 15.03 παράγραφοι 7 έως 13, ή, εναλλακτικά, αποδεικνύουν τη συμμόρφωσή τους με τα παρακάτω κριτήρια ύστερα από συμμετρική υπερχειλίση:»

β) Στην παράγραφο 1, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) η βύθιση του σκάφους δεν υπερβαίνει τη γραμμή περιθωρίου βυθίσεως, και»

γ) Στην παράγραφο 5, η πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο φορέας επιθεώρησης μπορεί να μην επιμείνει στην εφαρμογή του άρθρου 10.04 στην περίπτωση επιβατηγών πλοίων που προορίζονται για μεταφορά 250 επιβατών το πολύ και μήκους L_{WL} 25 m κατ' ανώτατο όριο, υπό τον όρο ότι είναι εξοπλισμένα με πλατφόρμα, προσιτή και από τις δύο πλευρές του πλοίου, ακριβώς επάνω από την ίσαλο γραμμή, ώστε τα άτομα να μπορούν να συλλέγονται από το νερό.»

δ) Στην παράγραφο 10, η εισαγωγική πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι ακόλουθες διατάξεις δεν ισχύουν για τα επιβατηγά πλοία μήκους έως L_{WL} 25 m:»

24. Στο άρθρο 16.06 παράγραφος 2, ο όρος «επίσημος αριθμός» αντικαθίσταται από τον όρο «ενιαίος ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου».

25. Το άρθρο 21.02 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 1 στοιχείο ζ), μετά την αναφορά στο «άρθρο 10.03β» παρεμβάλλεται η ακόλουθη πρόταση:

«, άρθρο 10.03γ»

β) Στην παράγραφο 2 στοιχείο δ), η αναφορά στο «άρθρο 10.07» αντικαθίσταται από το εξής:

«άρθρο 10.05».

26. Ο πίνακας στο άρθρο 24.02 παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:

α) Η ακόλουθη εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 6.02 παράγραφος 1 παρεμβάλλεται μετά την εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 6.01 παράγραφος 7:

«6.02 παράγραφος 1	Υπαρξη χωριστών δεξαμενών υδραυλικών υγρών	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2010
	Διπλασιασμός του συρταριού χειρισμού σε περίπτωση υδραυλικών χειριστηρίων	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2020
	Χωριστή εγκατάσταση σωληνώσεων για το δεύτερο χειριστήριο σε περίπτωση υδραυλικών χειριστηρίων	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2020»

β) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 6.02 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το εξής:

«παράγραφος 2	Ενεργοποίηση του 2ου χειριστηρίου με ένα χειρισμό	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2010»
---------------	---	---

γ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 6.03 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το εξής:

«6.03 παράγραφος 1	Σύνδεση άλλων συσκευών κατανάλωσης σε υδραυλικούς μηχανισμούς πηδαλιουχίας	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2020»
--------------------	--	---

δ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 6.03 παράγραφος 2 διαγράφεται.

ε) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 6.07 παράγραφος 2 στοιχείο α) αντικαθίσταται από το εξής:

«6.07 παράγραφος 2 στοιχείο α)	συναγερμός στάθμης των δεξαμενών υδραυλικών υγρών και συναγερμός πίεσης λειτουργίας	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2010»
-----------------------------------	---	---

στ) Η ακόλουθη εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 7.02 παράγραφος 2 παρεμβάλλεται μετά την εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 6.08 παράγραφος 1:

«7.02 παράγραφος 2	Ζώνη μη ορατότητας εμπρός από το πλοίο έως δύο μήκη του πλοίου εάν η απόσταση αυτή είναι μικρότερη από 250 m	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2049»
--------------------	--	---

ζ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 8.05 παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το εξής:

«παράγραφος 7 πρώτο εδάφιο	Επιστόμιο ταχύος κλεισίματος επί της δεξαμενής, ενεργοποιούμενο από το κατάστρωμα, ακόμα και σε περίπτωση που οι εν λόγω χώροι είναι κλειστοί	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015»
-------------------------------	---	---

η) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.01 παράγραφος 2 στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το εξής:

«ε)	Απαγόρευση εγκαταστάσεων υδροποιημένου αερίου σύμφωνα με το κεφάλαιο 14	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2045. Η μεταβατική διάταξη ισχύει μόνον εφόσον εφαρμοστούν συστήματα συναγερμού κατά το άρθρο 15.15 παράγραφος 9»
-----	---	---

θ) Η ακόλουθη εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.06 παράγραφος 6 στοιχείο γ) παρεμβάλλεται μετά την εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.06 παράγραφος 6 στοιχείο β):

«γ)	Οι διάδρομοι διαφυγής δεν διέρχονται από μηχανοστάσια	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2007
	Οι διάδρομοι διαφυγής δεν διέρχονται από μαγειρεία	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015»

ι) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.06 παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το εξής:

«παράγραφος 7	Κατάλληλο σύστημα καθοδήγησης ασφαλείας	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015»
---------------	---	---

ια) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.06 παράγραφος 16 αντικαθίσταται από το εξής:

«παράγραφος 16	Συστήματα ποσίμου ύδατος σύμφωνα με το άρθρο 12.05	N.R.C., το αργότερο στις 31.12.2006»
----------------	--	--------------------------------------

ιβ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.07 αντικαθίσταται από το εξής:

«15.07	Απαιτήσεις για το σύστημα πρόωσης	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015»
--------	-----------------------------------	---

ιγ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.09 παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το εξής:

«παράγραφος 4	Σωσίβιος εξοπλισμός	Για επιβατικά πλοία που ήταν εξοπλισμένα με συλλογικά σωσίβια μέσα σύμφωνα με το άρθρο 15.09 παράγραφος 5 πριν από την 1.1.2006, τα μέσα αυτά θεωρούνται ως εναλλακτική λύση του ατομικού σωσίβιου εξοπλισμού. Για επιβατικά πλοία που ήταν εξοπλισμένα με συλλογικά σωσίβια μέσα σύμφωνα με το άρθρο 15.09 παράγραφος 6 πριν από την 1.1.2006, τα μέσα αυτά θεωρούνται ως εναλλακτική λύση του ατομικού σωσίβιου εξοπλισμού μέχρι την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2010»
---------------	---------------------	--

ιδ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.10 παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το εξής:

«παράγραφος 3	Επαρκής φωτισμός έκτακτης ανάγκης	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015»
---------------	-----------------------------------	---

ιε) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.10 παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το εξής:

«παράγραφος 6 πρώτη πρόταση	Διαχωριστικά σύμφωνα με το άρθρο 15.11 παράγραφος 2	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015
δεύτερη και τρίτη πρόταση	Εγκατάσταση καλωδίων	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015
τέταρτη πρόταση	Σύστημα παροχής ισχύος έκτακτης ανάγκης υψηλότερα από την γραμμή περιθωρίου βυθίσσεως	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015»

ιστ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.12 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το εξής:

«15.12 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Φορητοί πυροσβεστήρες στα μαγειρεία	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού»
---------------------------------	-------------------------------------	---

ιζ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.12 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το εξής:

«παράγραφος 2 στοιχείο α)	2η πυροσβεστική αντλία	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2010»
---------------------------	------------------------	---

ιη) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.12 παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το εξής:

«παράγραφος 3 στοιχεία β) και γ)	Πίεση και μήκος του πίδακα νερού	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2010»
----------------------------------	----------------------------------	---

ιβ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.12 παράγραφος 9 αντικαθίσταται από το εξής:

«παράγραφος 9	Σύστημα πυρόσβεσης στα μηχανοστάσια	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015»
---------------	-------------------------------------	---

27. Στον πίνακα του άρθρου 24.03 παράγραφος 1 η εγγραφή που αναφέρεται στο 15.05 αντικαθίσταται από το εξής:

«15.05	Αριθμός επιβατών	Έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2045»
--------	------------------	--

28. Ο πίνακας του άρθρου 24.06 παράγραφος 5 τροποποιείται ως εξής:

α) Η ακόλουθη εγγραφή παρεμβάλλεται μετά την εγγραφή που αναφέρεται στο κεφάλαιο 3:

	«ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6		
6.02 παράγραφος 1	Διπλασιασμός του συρταριού χειρισμού σε περίπτωση υδραυλικών χειριστηρίων	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2020	1.4.2007
	Χωριστή εγκατάσταση σωληνώσεων για το δεύτερο χειριστήριο σε περίπτωση υδραυλικών χειριστηρίων	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2020	1.4.2007
6.03 παράγραφος 1	Σύνδεση άλλων συσκευών κατανάλωσης στους υδραυλικούς μηχανισμούς πηδαιουλίας	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2020	1.4.2007
6.07 παράγραφος 2 στοιχείο α)	συναγερμός στάθμης των δεξαμενών υδραυλικών υγρών και συναγερμός πίεσης λειτουργίας	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2010	1.4.2007

7.02 παράγραφος 2	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 Ζώνη μη ορατότητας εμπρός από το πλοίο έως δύο μήκη του πλοίου εάν η απόσταση αυτή είναι μικρότερη από 250 m	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2049	30.12.2008»
β) Η ακόλουθη εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 8.05 παράγραφος 7 πρώτη πρόταση, παρεμβάλλεται μετά την εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 8.03 παράγραφος 3:			
«8.05 παράγραφος 7 πρώτη πρόταση	Επιστόμιο ταχύος κλεισίματος επί της δεξαμενής, ενεργοποιούμενο από το κατάστρωμα, ακόμα και σε περίπτωση που οι εν λόγω χώροι είναι κλειστοί	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015	1.4.2008»
γ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.01 παράγραφος 2 στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το εξής:			
«ε)	Απαγόρευση εγκαταστάσεων υγροποιημένου αερίου σύμφωνα με το κεφάλαιο 14	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2045. Η μεταβατική διάταξη ισχύει μόνον εφόσον εφαρμοστούν συστήματα συναγερμού κατά το άρθρο 15.15 παράγραφος 9.	1.1.2006»
δ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.06 παράγραφος 6 στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το εξής:			
«γ)	Οι διάδρομοι διαφυγής δεν διέρχονται από μηχανοστάσια Οι διάδρομοι διαφυγής δεν διέρχονται από μαγειρεία	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2007 N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015	1.1.2006»
ε) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.06 παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το εξής:			
«παράγραφος 7	Κατάλληλο σύστημα καθοδήγησης ασφαλείας	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015	1.1.2006»
στ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.06 παράγραφος 16 αντικαθίσταται από το εξής:			
«παράγραφος 16	Συστήματα ποσίμου ύδατος σύμφωνα με το άρθρο 12.05	N.R.C., το αργότερο στις 31.12.2006	1.1.2006»
ζ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.07 αντικαθίσταται από το εξής:			
«15.07	Απαιτήσεις για το σύστημα πρόωσης	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015	1.1.2006»

η) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.09 παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το εξής:

«παράγραφος 4	Σωσίβιος εξοπλισμός	Για επιβατικά πλοία που ήταν εξοπλισμένα με συλλογικά σωστικά μέσα κατά το άρθρο 15.09 παράγραφος 5 πριν από την 1.1.2006, τα μέσα αυτά θεωρούνται εναλλακτικά σε ατομικά σωστικά μέσα. Για επιβατικά πλοία που ήταν εξοπλισμένα με συλλογικά σωστικά μέσα κατά το άρθρο 15.09 παράγραφος 6 πριν από την 1.1.2006, τα μέσα αυτά θεωρούνται εναλλακτικά σε ατομικά σωστικά μέσα έως την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2010	1.1.2006»
---------------	---------------------	---	-----------

θ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.10 παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το εξής:

«παράγραφος 3	Επαρκής φωτισμός έκτακτης ανάγκης	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015	1.1.2006»
---------------	-----------------------------------	--	-----------

ι) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.10 παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το εξής:

«παράγραφος 6 πρώτη πρόταση	Διαχωριστικά σύμφωνα με το άρθρο 15.11 παράγραφος 2.	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015	1.1.2006
δεύτερη και τρίτη πρόταση	Εγκατάσταση καλωδίων	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015	1.1.2006
τέταρτη πρόταση	Σύστημα παροχής ισχύος έκτακτης ανάγκης υψηλότερα από την γραμμή περιθωρίου βυθίσσεως	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015	1.1.2006»

ια) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.12 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το εξής:

«15.12 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Φορητοί πυροσβεστήρες στα μαγειρεία	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού	1.1.2006»
---------------------------------	-------------------------------------	--	-----------

ιβ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 15.12 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το εξής:

«παράγραφος 2 στοιχείο α)	Δεύτερη πυροσβεστική αντλία	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2010	1.1.2006»
---------------------------	-----------------------------	--	-----------

ιγ) Η ακόλουθη εγγραφή:

«παρά- γραφος 9	Σύστημα πυρόσβεσης στα μηχανοστάσια	NRC, το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2010	1.1.2006»
«15.12 παρά- γραφος 9	Σύστημα πυρόσβεσης στα μηχανοστάσια από χάλυβα ή με ισοδύναμες ιδιότητες	NRC, το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2045. Η μεταβατική περίοδος δεν ισχύει για επιβατηγά πλοία των οποίων η τρόπος τοποθετήθηκε μετά τις 31.12.1995, των οποίων η γάστρα έχει ως υλικό κατασκευής το ξύλο, το αλουμίνιο ή το πλαστικό, τα δε μηχανοστάσια υλικό διαφορετικό από εκείνα του άρθρου 3.04 παράγραφοι 3 και 4.	1.1.2006»

αντικαθίσταται από το εξής:

«παράγραφος 9	Σύστημα πυρόσβεσης στα μηχανοστάσια	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2015. Η μεταβατική περίοδος δεν ισχύει για επιβατικά πλοία των οποίων η τρόπος τοποθετήθηκε μετά τις 31.12.1995, των οποίων η γάστρα έχει ως υλικό κατασκευής το ξύλο, το αλουμίνιο ή το πλαστικό, τα δε μηχανοστάσια υλικό διαφορετικό από εκείνα του άρθρου 3.04 παράγραφοι 3 και 4.	1.1.2006»
------------------	-------------------------------------	--	-----------

29. Ο πίνακας στο άρθρο 24α.02 παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:

α) Η ακόλουθη εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 6.02 παράγραφος 1 παρεμβάλλεται μετά την εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 6.01 παράγραφος 7:

«6.02 παράγραφος 1	Υπαρξη χωριστών δεξαμενών υδραυλικών υγρών	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2026
	Διπλασιασμός του συρταριού χειρισμού σε περίπτωση υδραυλικών χειριστηρίων	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2026
	Χωριστή εγκατάσταση σωληνώσεων για το δεύτερο χειριστήριο σε περίπτωση υδραυλικών χειριστηρίων	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2026»

β) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 6.02 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το εξής:

«παράγραφος 2	Ενεργοποίηση του 2ου χειριστηρίου με ένα χειρισμό	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2026»
---------------	---	---

γ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 6.03 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το εξής:

«6.03 παράγραφος 1	Σύνδεση άλλων συσκευών κατανάλωσης στους υδραυλικούς μηχανισμούς πηδαλιούχιας	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2026»
--------------------	---	---

δ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 6.03 παράγραφος 2 διαγράφεται.

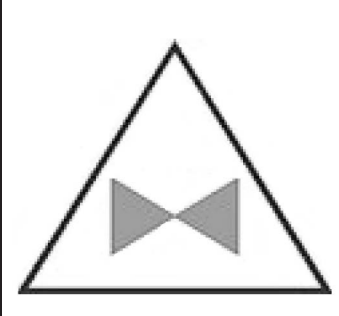
ε) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 6.07 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το εξής:

«6.07 παράγραφος 2 στοιχείο α)	Συναγερμός στάθμης των δεξαμενών υδραυλικών υγρών και συναγερμός πίεσης λειτουργίας	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2026»
--------------------------------	---	---

στ) Η εγγραφή που αναφέρεται στο άρθρο 7.02 παράγραφοι 2 έως 7 αντικαθίσταται από το εξής:

«7.02 παράγραφοι 2 έως 6	Απρόσκοπτη ορατότητα από την τιμονιέρα, εκτός των ακόλουθων παραγράφων,	N.R.C., το αργότερο με την έκδοση ή ανανέωση του κοινοτικού πιστοποιητικού μετά την 1.1.2049»
--------------------------	---	---

30. Το ακόλουθο σχήμα 9 παρεμβάλλεται στο προσάρτημα I:

«Σχήμα 9 Βαλβίδα γρήγορου κλεισίματος επί της δεξαμενής		Χρώμα: καφέ/λευκό»
--	--	--------------------

31. Προστίθενται τα ακόλουθα προσάρτηματα III και IV:

«Προσάρτημα III

Υπόδειγμα του ενιαίου ευρωπαϊκού αριθμού ταυτοποίησης πλοίου

A	A	A	x	x	x	x	x
[Κωδικός της αρμόδιας αρχής που απονέμει τον ευρωπαϊκό αριθμό ταυτοποίησης πλοίου]			[αριθμός σειράς]				

Στο υπόδειγμα, το "AAA" αντιστοιχεί στον τριψήφιο κωδικό που δίνει η αρμόδια αρχή για την απονομή του ενιαίου ευρωπαϊκού αριθμού ταυτοποίησης πλοίου σύμφωνα με τα ακόλουθα πεδία αριθμοδότησης:

001-019	Γαλλία
020-039	Κάτω Χώρες
040-059	Γερμανία
060-069	Βέλγιο
070-079	Ελβετία
080-099	δεσμευμένο για σκάφη από χώρες που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης του Mannheim και για τα οποία έχει εκδοθεί πιστοποιητικό πλοίου του Ρήνου πριν από τις 1.4.2007
100-119	Νορβηγία
120-139	Δανία
140-159	Ηνωμένο Βασίλειο
160-169	Ισλανδία
170-179	Ιρλανδία
180-189	Πορτογαλία
190-199	δεσμευμένο
200-219	Λουξεμβούργο
220-239	Φινλανδία
240-259	Πολωνία
260-269	Εσθονία

270-279	Λιθουανία
280-289	Λεττονία
290-299	δεσμευμένο
300-309	Αυστρία
310-319	Λιχτενστάιν
320-329	Τσεχική Δημοκρατία
330-339	Σλοβακία
340-349	δεσμευμένο
350-359	Κροατία
360-369	Σερβία
370-379	Βοσνία και Ερζεγοβίνη
380-399	Ουγγαρία
400-419	Ρωσική Ομοσπονδία
420-439	Ουκρανία
440-449	Λευκορωσία
450-459	Δημοκρατία της Μολδαβίας
460-469	Ρουμανία
470-479	Βουλγαρία
480-489	Γεωργία
490-499	δεσμευμένο
500-519	Τουρκία
520-539	Ελλάδα
540-549	Κύπρος
550-559	Αλβανία
560-569	Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας
570-579	Σλοβενία
580-589	Μαυροβούνιο
590-599	δεσμευμένο
600-619	Ιταλία
620-639	Ισπανία
640-649	Ανδόρα
650-659	Μάλτα
660-669	Μονακό
670-679	Σαν Μαρίνο
680-699	δεσμευμένο
700-719	Σουηδία
720-739	Καναδάς
740-759	Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής
760-769	Ισραήλ
770-799	δεσμευμένο
800-809	Αζερμπαϊτζάν
810-819	Καζακστάν
820-829	Κιργισία
830-839	Τατζικιστάν
840-849	Τουρκμενιστάν
850-859	Ουζμπεκιστάν
860-869	Ιράν
870-999	δεσμευμένο.

Το "xxxxx" δηλώνει τον πενταψήφιο αριθμό σειράς που απονέμει η αρμόδια αρχή.

Προσάρτημα IV

Δεδομένα για την ταυτοποίηση ενός πλοίου

Α. Όλα τα πλοία

1. Ενιαίος ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 2.18 του παρόντος παραρτήματος (παράρτημα V, μέρος 1, θέση 3 του υποδείγματος, και παράρτημα VI, 5η στήλη)
2. Όνομα του σκάφους/πλοίου (παράρτημα V, μέρος 1, θέση 1 του υποδείγματος, και παράρτημα VI, 4η στήλη)
3. Τύπος σκάφους όπως ορίζεται στο άρθρο 1.01 σημεία 1-28 του παρόντος παραρτήματος (παράρτημα V, μέρος 1, θέση 2 του υποδείγματος)
4. Ολικό μήκος όπως ορίζεται στο άρθρο 1.01 σημείο 70 του παρόντος παραρτήματος (παράρτημα V, μέρος 1, θέση 17α)
5. Ολικό πλάτος όπως ορίζεται στο άρθρο 1.01 σημείο 73 του παρόντος παραρτήματος (παράρτημα V, μέρος 1, θέση 18α)
6. Βύθισμα όπως ορίζεται στο άρθρο 1.01 σημείο 76 του παρόντος παραρτήματος (παράρτημα V, μέρος 1, θέση 19)
7. Πηγή των δεδομένων (= κοινοτικό πιστοποιητικό)
8. Νεκρό βάρος (παράρτημα V, μέρος 1, θέση 21 και παράρτημα VI, 11η στήλη) για φορτηγά πλοία
9. Εκτόπισμα όπως ορίζεται στο άρθρο 1.01 σημείο 60 του παρόντος παραρτήματος (παράρτημα V, μέρος 1, θέση 21 και παράρτημα VI, 11η στήλη) για πλοία εκτός φορτηγών πλοίων
10. Επιχειρηματίας (ιδιοκτήτης ή εκπρόσωπός του, παράρτημα II, κεφάλαιο 2)
11. Εκδίδουσα αρχή (παράρτημα V, μέρος 1, και παράρτημα VI)
12. Αριθμός κοινοτικού πιστοποιητικού εσωτερικής ναυσιπλοΐας (παράρτημα V, μέρος 1, και παράρτημα VI, 1η στήλη του υποδείγματος)
13. Ημερομηνία λήξης (παράρτημα V, μέρος 1, θέση 11 του τύπου, και παράρτημα VI, 17η στήλη του υποδείγματος)
14. Συντάκτης του συνόλου δεδομένων

Β. Κατά περίπτωση

1. Εθνικός αριθμός
2. Τύπος σκάφους σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές ηλεκτρονικής διαβίβασης αναφορών από πλοία στην εσωτερική ναυσιπλοΐα
3. Μονό ή διπλό κύτος κατά ADN/ADNR
4. Ύψος όπως ορίζεται στο άρθρο 1.01 αριθ. 75
5. Ολική χωρητικότητα (για θαλάσσια σκάφη)
6. Αριθμός IMO (για θαλάσσια σκάφη)
7. Διακριτικό κλήσης (για θαλάσσια σκάφη)
8. Αριθμός MMSI
9. Κωδικός ATIS
10. Τύπος, αριθμός, εκδίδουσα αρχή και ημερομηνία λήξης λοιπών πιστοποιητικών»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

1. Το παράρτημα V της οδηγίας 2006/87/EK τροποποιείται ως εξής:
 - α) Στο μέρος I θέση 3 του υποδείγματος, ο όρος «επίσημος αριθμός» αντικαθίσταται από τον όρο «ενιαίος ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου».
 - β) Στο μέρος II θέση 2 του υποδείγματος, ο όρος «επίσημος αριθμός» αντικαθίσταται από τον όρο «ενιαίος ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου».
 - γ) Στο μέρος III θέση 3 του υποδείγματος, ο όρος «επίσημος αριθμός» αντικαθίσταται από τον όρο «ενιαίος ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου».
 2. Στο παράρτημα VI της οδηγίας 2006/87/EK, πέμπτη στήλη, η επικεφαλίδα «επίσημος αριθμός» αντικαθίσταται από την επικεφαλίδα «ενιαίος ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου».
-