

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

ΚΟΜ(95) 28 τελικό
Βρυξέλλες, 13.02.1995

95/0028 (SYN)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
ΤΩΝ ΠΟΡΘΕΙΩΝ RO-RO**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Το τραγικό ναυάγιο του Εσθονικού πορθμείου Ro-Ro Estonia στο ταξίδι του από το Tallin προς τη Στοκχόλμη στις 28 Σεπτεμβρίου 1994 που προκάλεσε το θάνατο περισσότερων των 900 ατόμων έδειξε για άλλη μια φορά πόσο επείγει να ληφθούν μέτρα για να αναβαθμιστεί η ασφάλεια των επιβατικών πλοίων. Το ναυάγιο έρχεται να προστεθεί στη μακρά σειρά ατυχημάτων σε πλοία, από τα οποία τα πλέον αξιοσημείωτα είναι εκείνο του Scandinavian Star και του Herald of Free Enterprise. Ο συνημμένος πίνακας δείχνει τις περιστάσεις και τις απώλειες άλλων μεγάλων ατυχημάτων σε πορθμεία από το 1980 και εντεύθεν.

2. Το Φεβρουάριο του 1993, η Επιτροπή υπέβαλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο την ανακοίνωσή της σχετικά με μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα¹, η οποία περιελάμβανε ένα πρόγραμμα δράσης και για την αναβάθμιση της ασφάλειας των επιβατικών πλοίων. Αρκετά συγκεκριμένα μέτρα για την εκπαίδευση των πληρωμάτων, την ταξινόμηση των εταιρειών και τον κρατικό λιμενικό έλεγχο θα βελτιώσουν σημαντικά την ασφάλεια των πορθμείων Ro-Ro. Το Συμβούλιο εξέδωσε ήδη στις 22 Δεκεμβρίου 1994 τις πρώτες δύο προτάσεις και μια κοινή θέση για την έκδοση μιας τρίτης πρότασης. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής εκπονούν επί του παρόντος μια πρόταση σχετικά με τα πρότυπα κατασκευής των επιβατικών πλοίων που δεν καλύπτονται ακόμη από διεθνείς συμβάσεις.

3. Ένα σημαντικό στοιχείο που δεν έχει ακόμη ληφθεί υπόψη είναι η ασφαλής λειτουργία των πορθμείων Ro-Ro. Οι περισσότερες βιομηχανίες, των οποίων οι δραστηριότητες παρουσιάζουν υψηλό βαθμό κινδύνου, διαθέτουν σαφείς και λεπτομερείς κανόνες ασφαλείας και διαδικασίες που έχουν ως αντικείμενο όλες τις πλευρές των δραστηριοτήτων τους. Η ναυπηγική βιομηχανία παρουσιάζει καθυστέρηση στο δεδομένο τομέα. Το γεγονός αυτό έχει αναγνωριστεί από τον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (IMO), του οποίου οι περαιτέρω εργασίες οδήγησαν στην έκδοση του ψηφίσματος του IMO A.741(18) σχετικά με το διεθνή κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης (κώδικας ISM). Το ψήφισμα αυτό θα ενσωματωθεί στη σύμβαση SOLAS 74 (Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα). Ωστόσο, θα αρχίσει να ισχύει για τα πορθμεία Ro-Ro μόνον από την 1η Ιουλίου 1998. Αλλωστε, από τη διατύπωσή του ο κώδικας ISM αποδεικνύεται ότι έχει χαρακτήρα σύστασης.

4. Η Επιτροπή, στην παράγραφο 28 του Κεφαλαίου 2 της προαναφερθείσας ανακοίνωσης, έχει ήδη υποδείξει ότι χρειάζεται να εξετασθεί η συγκεκριμένη υποχρεωτική εφαρμογή του κώδικα αυτού στα επιβατικά πλοία. Το χρονοδιάγραμμα που προτείνεται από τον IMO (Ιούλιος 1998) είναι πολύ απομακρυσμένο. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή προτείνει ενωρίτερη ημερομηνία (Ιούλιος 1996, όπως προτείνεται και από το Συμβούλιο στο ψήφισμά του της 22ας Δεκεμβρίου 1994²), και να εξασφαλιστεί ότι όλες οι διατάξεις αυτού του

¹ COM(93) 66 τελικό της 24 Φεβρουαρίου 1993

² EE C 379 της 31.12.94, σ. 8

κώδικα θα καταστούν υποχρεωτικές για όλες τις εταιρείες που διαθέτουν πορθμεία Ro-Ro με αναχώρηση και προορισμό τους λιμένες της Κοινότητας. Έτσι θα εξασφαλιστεί ότι από 1ης Ιουλίου 1996 όλες οι εταιρείες πορθμείων Ro-Ro ανεξάρτητα της χώρας νηολόγησής τους, θα διαθέτουν ολοκληρωμένη πολιτική ασφαλούς διαχείρισης, η οποία πρέπει να εφαρμόζεται όντως σε όλα τα πορθμεία τους Ro-Ro.

ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

5. α) Ποιοί είναι οι στόχοι της προτεινόμενης δράσης ως προς τις υποχρεώσεις της Κοινότητας;

Υποχρέωση της Κοινότητας στο πλαίσιο αυτό είναι να επιτευχθεί ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές (άρθρο 84 παράγραφος 2 της συνθήκης σε συνδυασμό με το άρθρο 75 παράγραφος 1 εδάφιο γ)). Πιο συγκεκριμένα στόχος της προτεινόμενης δράσης είναι η ασφάλεια των επιβατικών πορθμείων Ro-Ro που εκτελούν τακτικά δρομολόγια και αναχωρούν από τους λιμένες της Κοινότητας. Ο στόχος αυτός αποτελεί όντως συντελεστή της κοινής πολιτικής ασφάλειας στη θάλασσα που υιοθέτησε η Επιτροπή στις 23 Φεβρουαρίου 1993. Επιπλέον, το Συμβούλιο εξέδωσε στις 22 Δεκεμβρίου 1994 ψήφισμα για την ασφάλεια των επιβατικών πορθμείων Ro-Ro³, το οποίο καλεί την Επιτροπή να υποβάλλει πρόταση για την υποχρεωτική και ενωρίτερη εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας (ψήφισμα IMO A.741 (18)) για όλα τα επιβατικά πορθμεία Ro-Ro που εκτελούν τακτικά δρομολόγια με αναχώρηση και προορισμό τους ευρωπαϊκούς λιμένες, σε συμφωνία με το διεθνές δίκαιο.

- β) Η προτεινόμενη δράση αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας ή από κοινού ευθύνη με τα κράτη μέλη;

Η δράση αποτελεί κοινή ευθύνη της Κοινότητας και των κρατών μελών.

- γ) Ποιά είναι η κοινοτική διάσταση του προβλήματος;

Εκατομμύρια ευρωπαίων και άλλων πολιτών που ταξιδεύουν στην Ευρώπη προσφεύγουν σ' αυτό το είδος μεταφοράς από και προς εκατοντάδες λιμένες της Κοινότητας. Το θέμα ενδιαφέρει όλα τα κράτη μέλη που νηολογούν πλοία. Το θέμα αφορά ειδικότερα 13 από αυτά, δεδομένου ότι είναι υπεύθυνα για την ασφαλή λειτουργία των τακτικών γραμμών πορθμείων Ro-Ro από και προς τους λιμένες τους. Επιπλέον, πρέπει να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ λιμένων στην ΕΚ.

- δ) Ποιά είναι η αποτελεσματικότερη λύση από άποψη πόρων μεταξύ Κοινότητας και κρατών μελών;

Η δράση σε Κοινοτική κλίμακα θα εφασφαλίζει εφαρμογή των διατάξεων

³ βλέπε υποσημείωση 2 σελίδα 1

του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας (κώδικας ISM) ενωρίτερα, ταυτόχρονα, υποχρεωτικά και χωρίς στρέβλωση του ανταγωνισμού στα δρομολόγια των πορθμείων, όπως και μεταξύ των λιμένων σε όλη την Κοινότητα.

ε) Ποιά είναι η συγκεκριμένη προστιθέμενη αξία της δράσης που προτείνει η Κοινότητα και ποιά θα ήταν το κόστος σε περίπτωση που δεν αναληφθεί δράση;

Η συγκεκριμένη προστιθέμενη αξία του κανονισμού αυτού είναι η αναβάθμιση της ασφάλειας στη θάλασσα σε τρία επίπεδα:

- α) το καθεστώς του κανονισμού θα ισχύσει δύο έτη ενωρίτερα από το καθεστώς του IMO.
- β) οι διατάξεις του κώδικα ISM δεν είναι υποχρεωτικές, οπότε το κενό αυτό θα καλυφθεί από τον κανονισμό.
- γ) το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας σε κάθε πορθμείο που εκτελεί τακτικό δρομολόγιο από και προς ένα λιμένα της Κοινότητας πρέπει να κριθεί ικανοποιητικό από τα κράτη μέλη. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό διότι τα κράτη μέλη διατηρούν επιφυλάξεις όταν πρόκειται να στηριχθούν μόνο στη διοίκηση πολλών τρίτων κρατών νηολόγησης για να εξασφαλίσουν τη συμφωνία που χρειάζεται με τους κανόνες ασφαλείας εν γένει.

Εάν δεν αναληφθεί δράση, το οικονομικό κόστος περιορίζεται στην αξία που έχουν οι απώλειες των πορθμείων Ro-Ro και οι θαλάσσιες υποδομές και στο κόστος ευρέσεως άλλων εναλλακτικών λύσεων. Ωστόσο, το κύριο κόστος θα καταβληθεί σε ανθρώπινες ζωές όπως απέδειξε το πρόσφατο ναυάγιο του Estonia.

στ) Με ποιά τρόπο μπορεί να αναλάβει δράση η Κοινότητα;

Ο μόνος τρόπος για να επιτύχει η Κοινότητα το στόχο να εφαρμοστούν ενωρίτερα και υποχρεωτικά οι διατάξεις του κώδικα ISM, όπως ήδη έχει συμφωνήσει το Συμβούλιο είναι η έκδοση κανονισμού που θα ορίζει ενωρίτερη ημερομηνία άμεσης εφαρμογής του.

ζ) Χρειάζεται ομοιόμορφη νομοθεσία ή αρκεί μια οδηγία που θα θέτει γενικούς στόχους και θα επαφίει την επιδίωξή τους στα κράτη μέλη;

Η ομοιόμορφη νομοθεσία μέσω ενός κανονισμού χρειάζεται για τους λόγους που προαναφέρθηκαν. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, ο προτεινόμενος κανονισμός θα θεσπίζει σε κοινοτική κλίμακα κανόνες για την ασφαλή λειτουργία των επιβατικών σκαφών, αποδεκτούς διεθνώς και υποστηριζόμενους από όλα τα κράτη μέλη. Μία οδηγία θα σήμαινε ότι χρειάζεται πρόσθετο χρονικό διάστημα για τη μεταφορά της στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών, το οποίο θα έπρεπε να είναι αρκετά μεγάλο για να τηρηθούν οι κοινοβουλευτικές διαδικασίες και επομένως δεν θα επιτυγχανόταν ο σκοπός εφαρμογής του κώδικα πολύ πριν από την ημερομηνία που ορίζει ο IMO.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

6. Ο κανονισμός θεσπίζει διατάξεις για την υποχρεωτική ισχύ των διατάξεων του κώδικα ISM σε όλα τα πορθμεία Ro-Ro που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από και προς λιμένες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

7. Από την έναρξη ισχύος του κανονισμού ήτοι 1 Ιανουαρίου 1996, οι εταιρείες πρέπει να καταρτίσουν πολιτικές διαχείρισης της ασφάλειας που πρέπει να ασκούνται από την εταιρεία και όλα τα πορθμεία τους Ro-Ro που εκτελούν δρομολόγια. Οι πολιτικές αυτές πρέπει να αρχίσουν να ισχύουν από 1ης Ιουλίου 1996 ειδάλλως δεν θα επιτραπεί στα πορθμεία αυτά να εκτελούν δρομολόγια.

8. Το εκάστοτε κράτος μέλος δίδει άδεια εκτέλεσης δρομολογίων από τους λιμένες του. Επομένως τα κράτη μέλη πρέπει να κάνουν χρήση αυτής της εξουσίας τους για να εξασφαλίσουν ότι οι εταιρείες θα συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις διαχείρισης της ασφάλειας που θα τους επιβάλλει ο κανονισμός ελέγχοντας τόσο τις εταιρείες όσο και τα σκάφη τους.

(α) Όταν ένα σκάφος φέρει τη σημαία ενός κράτους μέλους εναπόκειται στο συγκεκριμένο κράτος μέλος να ελέγχει τη συμμόρφωση. Όταν πρόκειται για μια εταιρεία εγκατεστημένη σε ένα κράτος μέλος, εναπόκειται επίσης στο συγκεκριμένο κράτος μέλος να ελέγχει κατά πόσον συμμορφώνεται η εταιρεία. Όταν η συμμόρφωση μιας εταιρείας έχει πιστοποιηθεί από ένα κράτος μέλος, τα υπόλοιπα κράτη μέλη μπορούν και πρέπει να στηρίζονται στην πιστοποίηση αυτή.

(β) Όταν ένα σκάφος φέρει τη σημαία μιας τρίτης χώρας, το κράτος μέλος, από το λιμένα του οποίου το πορθμείο Ro-Ro εκτελεί δρομολόγια, πρέπει να επαληθεύει κατά πόσον το σκάφος και η εταιρεία που το θέτει σε λειτουργία συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κανονισμού.

(γ) Για τις εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας, ένα κράτος μέλος μπορεί να ικανοποιείται ότι η εταιρεία συμμορφώνεται βασιζόμενο μόνο σε αποδεικτικά έγγραφα. Εφόσον ένα κράτος μέλος ζητεί να μην στηρίζεται μόνο σε αποδεικτικά έγγραφα, μπορεί να ζητεί να επαληθευτεί η συμμόρφωση της εταιρείας στο κράτος όπου είναι εγκατεστημένη, θέτοντας αυτό ως προϋπόθεση για να της επιτρέψει να εκτελεί δρομολόγια.

(δ) Ο παρών κανονισμός δεν αφορά τις εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην Κοινότητα των οποίων όμως τα πορθμεία Ro-Ro εκτελούν δρομολόγια εκτός Κοινότητας. Το επίπεδο διαχείρισης της ασφάλειας των εταιρειών αυτών και των σκαφών τους θα αναβαθμιστεί σε εύθετο χρόνο με την εφαρμογή του κώδικα ISM μέσω της σύμβασης SOLAS.

Όταν ένα κράτος μέλος διαπιστώνει ότι μια εταιρεία που εκτελεί τακτικά δρομολόγια από τους λιμένες του παρουσιάζει κίνδυνο για την ασφάλεια, μολονότι έχουν εκδοθεί ή αναγνωρισθεί έγκυρα πιστοποιητικά Συμμόρφωσης, μπορεί να αναστείλει την άδεια εκτέλεσης των δρομολογίων του μέχρις ότου αποσβηθεί ο κίνδυνος αυτός. Η εν λόγω αναστολή πρέπει να κοινοποιείται γρήγορα στην Επιτροπή, η οποία θα εξετάσει το θέμα και, επικουρούμενη από επιτροπή, θα αποφασίσει κατά πόσον η αναστολή δικαιολογείται ή πρέπει να αρθεί.

9. Ο κανονισμός ορίζει ότι η συμμόρφωση πρέπει να ελέγχεται τουλάχιστον ανάετος και ότι, εάν ένα κράτος μέλος πρέπει να απευθυνθεί ή να στηριχθεί σε άλλο φορέα για το σκοπό αυτό, μπορεί να απευθύνεται ή να στηρίζεται μόνο σ'έναν οργανισμό που έχει αναγνωριστεί ότι συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις ποιότητας που επιβάλλει η οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 4ης Νοεμβρίου 1994 σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών⁴.

10. Η Επιτροπή, επικουρούμενη από επιτροπή, μπορεί να τροποποιεί τις ειδικές διατάξεις του κώδικα ISM έτσι ώστε να τις αναπροσαρμόσει στις προσεχείς εξελίξεις, κυρίως σε διεθνή όργανα. Ενόψει των εξελίξεων αυτών, η Επιτροπή μπορεί με την ίδια διαδικασία να τροποποιήσει τον ορισμό του αναγνωρισμένου οργανισμού και να τον ενσωματώσει στις κατευθύνσεις του παραρτήματος για τις διοικήσεις σχετικά με την εφαρμογή του κώδικα ISM. Αυτό θα είναι ίσως αναγκαίο για να λαμβάνονται δεόντως υπόψη τα νέα ψηφίσματα του ΙΜΟ σχετικά με την εφαρμογή του κώδικα ISM, όπως οι κατευθύνσεις που εκπονούνται τη στιγμή αυτή στο πλαίσιο του ΙΜΟ.

Άλλο καθήκον της Επιτροπής είναι αυτό που προαναφέρθηκε προηγουμένως, δηλ. να παρέχει συμβουλές σχετικά με τη διατήρηση ή μη των μέτρων αναστολής των κρατών μελών.

ΕΙΔΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ

Άρθρο 1

Το άρθρο αυτό καθορίζει το σκοπό του κανονισμού: αναβάθμιση της ασφάλειας στη θάλασσα και πρόληψη της ρύπανσης στη θάλασσα με την κατάρτιση και διατήρηση κατάλληλων συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας από τις εταιρείες.

Άρθρο 2

Το άρθρο αυτό περιέχει τους ορισμούς των βασικών στοιχείων του κανονισμού.

Άρθρο 3

Το άρθρο καθορίζει ποιές εταιρείες καλύπτει ο κανονισμός, ήτοι τις εταιρείες που διαθέτουν πορθμεία Ro-Ro, τα οποία εκτελούν τακτικά δρομολόγια από και προς λιμένες της Κοινότητας.

⁴ ΕΕ L 319 της 12.12.94 σ. 20

Άρθρο 4

Το άρθρο καθορίζει τις υποχρεώσεις των εταιρειών. Οι εταιρείες είναι υποχρεωμένες να συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του κώδικα ISM, όπως αυτές εκτίθενται στο παράρτημα και ως να ήταν υποχρεωτικές. Η υποχρέωση αυτή θα αποτελεί πρώτη προϋπόθεση για να τους χορηγείται άδεια να εκτελούν τα πορθμεία τους Ro-Ro τακτικά δρομολόγια από και προς λιμένες της Κοινότητας.

Άρθρο 5

Στο άρθρο αυτό καθορίζονται οι υποχρεώσεις των κρατών μελών ως κράτη νηολόγησης σκαφών. Οι υποχρεώσεις αυτές αφορούν την πιστοποίηση στην οποία προβαίνουν τα κράτη μέλη σχετικά με το κατά πόσον οι εταιρείες που διαθέτουν πορθμεία Ro-Ro με τη σημαία των κρατών μελών συμμορφώνονται προς το παράρτημα.

Η παράγραφος 1 ορίζει ότι τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των εταιρειών που διαθέτουν πορθμεία Ro-Ro με τη σημαία τους.

Η παράγραφος 2 ρυθμίζει τη δυνατότητα των κρατών μελών να απευθύνονται ή να στηρίζονται σε πρόσωπα ή φορείς ανεξάρτητους πλήρως ή εν μέρει της διοίκησής τους, περιορίζοντας τη δυνατότητα αυτή σε αναγνωρισμένους οργανισμούς υπό την έννοια της οδηγίας 94/57/EK του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών.

Η παράγραφος 3 θεσπίζει την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης των εγγράφων συμμόρφωσης που εκδίδουν άλλα κράτη μέλη για ναυτιλιακές εταιρείες ή για λογαριασμό αυτών εγκατεστημένες στην επικράτειά τους, με σκοπό την πιστοποίηση.

Η παράγραφος 4 ορίζει ότι ο έλεγχος που αναφέρεται στις πρώτες δύο παραγράφους πρέπει να εκτελείται τουλάχιστον ανά έτος.

Άρθρο 6

Η παράγραφος 1 υποχρεώνει τα κράτη μέλη να θέτουν ως προϋπόθεση για να εκτελούν τακτικά δρομολόγια τα πορθμεία Ro-Ro από τους λιμένες τους να συμμορφώνονται οι εταιρείες και τα πορθμεία Ro-Ro προς τον κανονισμό.

Η παράγραφος 2 απαγορεύει στα κράτη μέλη να απορρίπτουν την άδεια εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων από τους λιμένες τους στα πορθμεία Ro-Ro που διαθέτουν πιστοποιητικά εκδοθέντα από άλλα κράτη μέλη, επειδή δεν συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του κώδικα ISM. Τα πιστοποιητικά αυτά πρέπει να θεωρούνται ικανοποιητικά για το σκοπό αυτό.

Η παράγραφος 3 ασχολείται με το θέμα των πιστοποιητικών που εκδίδονται από τρίτες χώρες. Τα κράτη μέλη μπορούν να αναγνωρίζουν ως ικανοποιητικά τα πιστοποιητικά αυτά, και να επιτρέπουν στα πορθμεία Ro-Ro που διαθέτουν τέτοια πιστοποιητικά να εκτελούν τακτικά δρομολόγια από τους λιμένες τους. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην παράγραφο αυτή δεν θίγεται το θέμα αναγνώρισης της ουσιαστικής εγκυρότητας των πιστοποιητικών που εκδίδονται από τρίτες χώρες στα κράτη μέλη.

Τα σκάφη που διαθέτουν τέτοια πιστοποιητικά που θα εξακολουθήσουν να μπορούν να εισέρχονται στους λιμένες της Κοινότητας. Εκείνο που λέγεται στη συγκεκριμένη παράγραφο είναι ότι πριν να εκδοθεί άδεια εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων σε μια εταιρεία από ένα λιμένα σε ένα κράτος μέλος, το συγκεκριμένο κράτος μέλος έχει το δικαίωμα και το καθήκον να βεβαιώνεται ότι πληρούνται οι διατάξεις του κώδικα ISM που έχουν ενσωματωθεί στον κανονισμό και ότι το κράτος μέλος μπορεί να θεωρεί ως επαρκή εγγύηση τα σχετικά πιστοποιητικά έχουν εκδοθεί από την αρμόδια διοίκηση τρίτης χώρας.

Άρθρο 7

Όταν ένα κράτος μέλος, θεωρεί ότι απειλείται σοβαρά η ασφάλεια ή το περιβάλλον μπορεί να αναστείλει την άδεια, και να θέσει το θέμα στην Επιτροπή. Η Επιτροπή, επικουρούμενη από συμβουλευτική επιτροπή, θα αποφασίσει τότε κατά πόσο η αναστολή είναι δικαιολογημένη και μπορεί να εξακολουθήσει ή όχι.

Άρθρο 8

Το άρθρο 8 δίδει τη δυνατότητα στην Επιτροπή να τροποποιεί τον ορισμό του "αναγνωρισμένου οργανισμού", τον "κώδικα ISM" και το σχετικό παράρτημά του, και να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με τις αναστολές των αδειών από τα κράτη μέλη, επικουρούμενη από συμβουλευτική επιτροπή.

Άρθρο 9

Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή στο πλαίσιο συμβουλευτικής διαδικασίας (διαδικασία αριθ. 1 της απόφασης 87/373/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1987 για τον καθορισμό των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁵). Η επιτροπή αυτή είναι εκείνη που έχει συγκροτηθεί με το άρθρο 12 του κανονισμού 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 1993 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται προς ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα⁶. Η επιτροπή προβλέπεται επίσης στην μοναδική Κοινή Θέση για την πρόταση μιας οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την ενίσχυση, για τους στόλους που χρησιμοποιούν τους κοινοτικούς λιμένες και τη ναυτιλία σε ύδατα που υπόκεινται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, των διεθνών προτύπων ασφάλειας των πλοίων, πρόληψης της ρύπανσης και της διαβίωσης και της εργασίας επί των πλοίων⁷.

Άρθρο 10

Ο κανονισμός θα τεθεί σε ισχύ από 1ης Ιανουαρίου 1996 και σε πλήρη εφαρμογή από 1ης Ιουλίου 1996· αυτές ήταν οι κατά το δυνατόν ενωρίτερες ημερομηνίες πριν αρχίσει να ισχύει διεθνώς ο κώδικας ISM.

⁵ EE L 197 της 18.7.87, σ. 33

⁶ EE L 247, της 5.10.93, σ. 19

⁷ EE C

Παράρτημα

Το παράρτημα περιέχει το Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας που έχει εκδοθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό με το ψήφισμα της Γενικής Συνέλευσης του Α.741(18) της 4ης Νοεμβρίου 1993.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Κύρια ατυχήματα σε πορθμεία από το 1980 εκτός του Estonia

Σκάφος	Ημερομηνία ατυχήματος	Τόπος ατυχήματος	Αιτία ατυχήματος	Αριθμός θυμάτων
Don Juan	Απρίλιος 1980	Φιλιππίνες	σύγκρουση με φορτηγίδα	άνω των 1.000
Tampomas II	Ιανουάριος 1981	Ινδονησία	πυρκαϊά επι του πλοίου	επισήμως 431
Samia	Μάιος 1986	ποταμός Meghna, Bangladesh	ανατροπή λόγω θυελλής	600
Admiral Nakhinov	Αύγουστος 1986	Μαύρη Θάλασσα	σύγκρουση με εμπορικό πλοίο	425
Herald of Free Enterprise	Μάρτιος 1987	Zeebrugge, Βέλγιο	ανοικτή θύρα	193
Dona Paz	Δεκέμβριος 1987	Θάλασσα του Subuyan, Φιλιππίνες	σύγκρουση με δεξαμενόπλοιο	4.386
Rosalie	1988	Πορθμός San Bemandino, Φιλιππίνες	βύθισμα	400
Bintang Madura	1988	Θάλασσα της Ιάβας, Ινδονησία		άνω των 200
Scandinavian Star	1990	Skaggerak	πυρκαϊά	158
Αιγυπτιακό πορθμείο	Δεκέμβριος 1991	κοντά στο λιμάνι του Safaga	κοραλιογενής υφάλος	460
Moby Prince	1991	έξω από το λιμάνι της Γένουας, Ιταλία	σύγκρουση	140
Neptune	1993	έξω από το λιμάνι του Port-au-Prince, Αϊτή	βύθισμα	2.000 περίπου
Jan Heweliusz	Ιανουάριος 1993	Βαλτική Θάλασσα	τρικυμία	άνω των 50
πορθμείο Bangladesh	Αύγουστος 1994	ποταμός Meghna	δίνη	350
πορθμείο Bangladesh	Οκτώβριος 1994	Κόλπος της Βεγγάλης	κακοκαιρία	άνω των 100

Πηγή: ITF News, 17 Νοεμβρίου 1994, σ. 28.

**ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
ΤΩΝ ΠΟΡΘΜΕΙΩΝ RO-RO**

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Έχοντας υπόψη :

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 84, παράγραφος 2 και ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 189γ της συνθήκης,

την πρόταση της Επιτροπής¹,

σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο²,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής³,

Εκτιμώντας:

ότι απασχολούν σοβαρά την Κοινότητα τα ατυχήματα σε πλοία που προκάλεσαν ανθρώπινες απώλειες·

ότι ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης (ψήφισμα Α.741(18)) εκδόθηκε από τον ΙΜΟ στις 4 Νοεμβρίου 1993 παρουσία των κρατών μελών και, ότι με την ενσωμάτωσή του στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα του 1974, θα ισχύει και για τα επιβατικά σκάφη Ro-Ro από 1ης Ιουλίου 1998·

ότι ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της ασφάλειας δεν είναι ακόμη υποχρεωτικός αλλά έχει το χαρακτήρα σύστασης·

ότι η ασφάλεια του ανθρώπου στη θάλασσα μπορεί να αναβαθμισθεί με την αυστηρή και υποχρεωτική εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας·

ότι εκείνο που εκείγει περισσότερο κατά τη γνώμη της Κοινότητας είναι η ασφαλής λειτουργία των επιβατικών σκαφών Ro-Ro·

ότι στο ψήφισμά του της 22ας Δεκεμβρίου 1994 σχετικά με την ασφάλεια των επιβατικών πορθμείων Ro-Ro, το Συμβούλιο κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση σχετικά με την υποχρεωτική και ενωρίτερη εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας του ΙΜΟ για όλα τα επιβατικά πορθμεία Ro-Ro που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από και προς ευρωπαϊκούς λιμένες, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο·

ότι η αυστηρή και υποχρεωτική εφαρμογή απαιτείται για να εξασφαλιστεί η καθιέρωση και η ορθή διατήρηση συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας από εταιρείες που διαθέτουν επιβατικά πορθμεία Ro-Ro εν ενεργεία, τόσο στις εταιρείες όσο και στα σκάφη·

¹ ΕΕ C
² ΕΕ C
³ ΕΕ C

ότι η ασφάλεια των πλοίων είναι πρωταρχική ευθύνη των χωρών νηολόγησης και τα κράτη μέλη μπορούν να εξασφαλίσουν ότι τα πορθμεία που φέρουν τη σημαία τους και τις εταιρείες που τα θέτουν σε λειτουργία συμμορφώνονται προς τους ενδεδειγμένους κανόνες διαχείρισης της ασφάλειας ότι ο μόνος τρόπος να εξασφαλιστεί ασφάλεια όλων των πορθμείων Ro-Ro ανεξαρτήτως σημαίας που εκτελούν ή επιθυμούν να εκτελούν τακτικά δρομολόγια από τους λιμένες των κρατών μελών είναι να απαιτούν τα κράτη μέλη πραγματική συμμόρφωσή τους προς τους κανόνες ασφαλείας, θέτοντας τους αυτό ως προϋπόθεση για να εκτελούν τακτικά δρομολόγια από τους λιμένες τους·

ότι ένα κράτος μέλος πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αναστέλλει τη λειτουργία ορισμένων πορθμείων Ro-Ro από τους λιμένες του όταν θεωρεί ότι τα πορθμεία αυτά αποτελούν σοβαρή απειλή για την ασφάλεια ή το περιβάλλον, επί του μέτρου δε αυτού θα αποφασίζει η Επιτροπή επικουρούμενη από συμβουλευτική επιτροπή·

ότι με τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τους κανόνες ασφαλείας, ανά τριετία οι εταιρείες θα καταβάλλουν προσπάθειες να διατηρούν το απαιτούμενο επίπεδο διαχείρισης της ασφαλείας·

ότι τα κράτη μέλη είναι δυνατόν να θεωρούν ότι χρειάζονται να απευθύνονται ή να στηρίζονται σε ειδικευμένους φορείς για να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους με βάση τον παρόντα κανονισμό· ότι ο ορθός τρόπος για να εξασφαλιστεί ομοιόμορφο και κατάλληλο επίπεδο ελέγχου είναι να απαιτείται από τους φορείς αυτούς να συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης των πλοίων και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών⁴·

ότι χρειάζεται η προσφυγή σε μια επιτροπή συμβουλευτικού χαρακτήρα για να επικουρείται η Επιτροπή, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα πρότυπα που καθορίζει ο κανονισμός, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων για τους αναγνωρισμένους οργανισμούς, εξακολουθούν να είναι τα κατάλληλα και ότι συμβαδίζουν όσο το δυνατόν περισσότερο με τα διεθνή πρότυπα·

ότι η δράση σε Κοινοτική κλίμακα είναι ο καλλίτερος τρόπος για να εξασφαλισθεί υποχρεωτική και ενωρίτερη εφαρμογή των διατάξεων του κώδικα και αποτελεσματικός έλεγχος της εφαρμογής του, ενώ ταυτόχρονα θα αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων κοινοτικών λιμένων και των πορθμείων Ro-Ro· ότι μόνο ένας κανονισμός, με άμεση εφαρμογή, μπορεί να εξασφαλίσει ενωρίτερη και υποχρεωτική εφαρμογή των διατάξεων του κώδικα· ότι η ενωρίτερη εφαρμογή απαιτεί ο κανονισμός να αρχίσει να ισχύει από την 1η Ιουλίου 1996.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να αναβαθμιστεί η ασφάλης διαχείριση των πορθμείων Ro-Ro και η αποφυγή ρύπανσης που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από και προς τους λιμένες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με :

- την καθιέρωση και ορθή λειτουργία των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας από τις εταιρείες, και
- τον έλεγχο αυτών από τις διοικήσεις νηολόγησης και τις κρατικές λιμενικές αρχές.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και του κώδικα ISM,

"Πορθμείο Ro-Ro" νοείται ένα επιβατικό πορθμείο το οποίο είναι διαρρυθμισμένο έτσι ώστε να μπορούν εισέρχονται και να εξέρχονται απευθείας από αυτό οχήματα ή βαγόνια, και μεταφέρει άνω των 12 επιβατών·

"Εταιρεία" νοείται ο ιδιοκτήτης ενός πορθμείου Ro-Ro ή οιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή άτομο όπως ο διαχειριστής, ή ο ναυλωτής του πλοίου χωρίς το φορτίο του, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας του από τον ιδιοκτήτη του πορθμείου Ro-Ro·

"Αναγνωρισμένος Οργανισμός" νοείται ο φορέας που έχει αναγνωριστεί σύμφωνα με τις διατάξεις 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 αρχών¹.

"Κώδικας ISM" νοείται ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης, όπως εκδόθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό με τη ψήφισμα της Γενικής Συνέλευσής του Α.741(18) της 4ης Νοεμβρίου 1993, ο οποίος επισυνάπτεται στον παρόντα κανονισμό·

"Διοίκηση" νοείται η κυβέρνηση του κράτους, του οποίου τη σημαία φέρει το πορθμείο Ro-Ro.

"Έγγραφο συμμόρφωσης" νοείται το έγγραφο που έχει χορηγηθεί στις εταιρείες σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·

"Πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας" νοείται το πιστοποιητικό που έχει χορηγηθεί σε πορθμεία Ro-Ro σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·

¹ ΕΕ L 319 της 12.12.94 σ. 20

Αρθρο 3

Ο παρών κανονισμός ισχύει για: Τις εταιρείες ανεξάρτητα του τόπου σύστασής τους, εγκατάστασής τους, ή άσκησης των δραστηριοτήτων τους, οι οποίες διαθέτουν σε λειτουργία τουλάχιστον ένα πορθμείο Ro-Ro που εκτελεί τακτικά δρομολόγια από και προς ένα λιμένα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ασχέτως του τόπου νηολόγησής του, και

Αρθρο 4

Όλες οι εταιρείες συμμορφώνονται προς τις διατάξεις των παραγράφων 1.2 έως 13.5 του Κώδικα ISM, όπως αυτός τροποποιείται από τον παρόντα κανονισμό, οι δε διατάξεις του δεν έχουν πλέον απλώς τον χαρακτήρα σύστασης αλλά είναι υποχρεωτικές και αποτελούν προϋπόθεση για να μπορούν τα πορθμεία των εταιρειών να εκτελούν τακτικά δρομολόγια από ή προς έναν λιμένα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Αρθρο 5

1. Τα κράτη μέλη συμμορφώνονται προς τις διατάξεις των σημείων 13.2, 13.4 και 13.5 του κώδικα ISM, όπως αυτός τροποποιείται από τον παρόντα κανονισμό, οι δε διατάξεις του δεν έχουν πλέον απλώς τον χαρακτήρα σύστασης αλλά καθίστανται υποχρεωτικές, όσον αφορά τις εταιρείες και τα πορθμεία Ro-Ro.
2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν μόνον, ή να στηρίζονται, πλήρως ή εν μέρει σε έναν αναγνωρισμένο οργανισμό.
3. Για τους σκοπούς της παραγράφου 13.2 του κώδικα ISM, όπως αυτός τροποποιείται από τον παρόντα κανονισμό, ένα έγγραφο συμμόρφωσης εκδοθέν από τις αρχές ενός κράτους μέλους, στην επικράτεια του οποίου μια εταιρεία ασκεί τις δραστηριότητές της ή από έναν αναγνωρισμένο Οργανισμό που ενεργεί για λογαριασμό τρίτου, γίνεται αποδεκτό από τα υπόλοιπα κράτη μέλη.
4. Για τους σκοπούς της παραγράφου 13.5 του κώδικα ISM, όπως αυτός τροποποιείται από τον παρόντα κανονισμό, διενεργείται περιοδικός έλεγχος τουλάχιστον μια φορά ανά έτος.

Αρθρο 6

1. Τα κράτη μέλη αρκούνται από την πραγματική συμμόρφωση προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού πριν επιτρέψουν στις εταιρείες να εκτελούν τα πορθμεία Ro-Ro τακτικά δρομολόγια από και προς τους λιμένες τους.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, κάθε κράτος μέλος αποδέχεται πιστοποιητικά εκδοθέντα από τις αρχές οιαδήποτε άλλου κράτους μέλους.

3. Τα κράτη μέλη θα μπορούν να αναγνωρίζουν τα έγγραφα συμμόρφωσης και τα πιστοποιητικά διαχείρισης της ασφάλειας που έχουν εκδοθεί από τις διοικήσεις τρίτων χωρών ή από έναν αναγνωρισμένο Οργανισμό που ενεργεί για λογαριασμό τρίτου, εφόσον τα έγγραφα αυτά εγγυώνται τηρήση των διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 7

Όταν ένα κράτος μέλος κρίνει ότι ένα πορθμείο Ro-Ro, το οποίο διαθέτει έγγραφο συμμόρφωσης ή πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας δεν μπορεί να εκτελέσει τακτικά δρομολόγια από ή προς τους λιμένες του για λόγους σοβαρού κινδύνου κατά της ασφάλειας του ανθρώπου ή της ιδιοκτησίας ή του περιβάλλοντος, η εκτέλεση των δρομολογίων του εν λόγω πορθμείου μπορεί να αναστέλλεται μέχρις ότου αποσοβηθεί ο κίνδυνος.

Υπό τις ανωτέρω περιστάσεις ισχύει η εξής διαδικασία:

- (α) το κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη για την απόφασή του εκθέτοντας τους ουσιαστικούς λόγους που το οδήγησαν στην απόφαση αυτή·
- (β) η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσον όντως δικαιολογείται η αναστολή εξ αιτίας σοβαρού κινδύνου κατά της ασφάλειας ή του περιβάλλοντος·
- (γ) η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9 παράγραφος 2, ενημερώνει το κράτος μέλος εάν η απόφασή του να αναστείλει την άδεια του είναι όντως δικαιολογημένη εξ αιτίας σοβαρού κινδύνου ή όχι και, εφόσον δεν είναι δικαιολογημένη, αποφασίζει ανάκληση της αναστολής στην οποία έχει προβεί το κράτος μέλος.

Άρθρο 8

Για να λαμβάνονται υπόψη οι διεθνείς εξελίξεις:

- (1) ο ορισμός του "Κώδικα ISM" στο άρθρο 2,
- (2) το παράρτημα,
- (3) ο ορισμός που δίδεται στον "Αναγνωρισμένο Οργανισμό" στο άρθρο 2,

μπορούν να τροποποιούνται, για να εισάγονται ιδίως στο παράρτημα κατευθύνσεις για τις διοικήσεις σχετικά με την εφαρμογή του κώδικα ISM σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 9 παράγραφος 2.

Άρθρο 9

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 12 παράγραφος 1 της οδηγίας 93/75/ΕΚ του Συμβουλίου²

2. Η αναφορά στην παρούσα παράγραφο συνεπάγεται την κάτωθι διαδικασία:

- (α) ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή που αναφέρεται στην παράγραφο 1 σχέδιο των ληπτέων μέτρων·
- (β) η επιτροπή εκδίδει τη γνώμη της εντός προθεσμίας την οποία μπορεί να καθορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με το κατά πόσον εκείγει το θέμα, εν ανάγκη με ψηφοφορία·
- (γ) η γνώμη γράφεται στα πρακτικά· επιπλέον, κάθε κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να ζητήσει να γραφεί η θέση του στα πρακτικά·
- (δ) η Επιτροπή λαμβάνει όσο το δυνατόν περισσότερο υπόψη τη γνώμη που εκδίδει η επιτροπή. Ενημερώνει την επιτροπή για τον τρόπο με τον οποίο έλαβε υπόψη τη γνώμη της.

Άρθρο 10

Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996, και εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 1996. Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη.

² ΕΕ L 247, 5.10.93, σ. 19 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται προς ή αποπλέουν από κοινοτικού σ λιμένες και μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ (ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ISM))

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Προοίμιο

- 1 Γενικά
 - 1.1 Ορισμοί
 - 1.2 Στόχοι
 - 1.3 Εφαρμογή
 - 1.4 Λειτουργικές απαιτήσεις ενός συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας (SMS)
- 2 Πολιτική σε θέματα ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας
- 3 Ευθύνες και δικαιοδοσία των εταιρειών
- 4 Υπεύθυνο (-α) πρόσωπο (-α)
- 5 Ευθύνη και δικαιοδοσία του πλοιάρχου
- 6 Πόροι και προσωπικό
- 7 Εκπόνηση σχεδίων για εργασίες επί του πλοίου
- 8 Ετοιμότητα σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- 9 Κοινοποίηση και ανάλυση παρατυπιών, ατυχημάτων και επικίνδυνων περιστατικών
- 10 Συντήρηση του πλοίου και εξοπλισμός
- 11 Έγγραφα
- 12 Επαλήθευση, εξέταση και αξιολόγηση από την εταιρεία
- 13 Πιστοποίηση, επαλήθευση και έλεγχος

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

- 1 Σκοπός του Κώδικα είναι να δημιουργηθεί ένας διεθνής κανονισμός για τη διαχείριση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης.
- 2 Η Συνέλευση εξέδωσε το ψήφισμα A.443(XI), με το οποίο κάλεσε όλες τις κυβερνήσεις να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να προστατεύεται ο πλοίαρχος στην ορθή άσκηση των καθηκόντων του όσον αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.
- 3 Η Συνέλευση εξέδωσε επίσης το ψήφισμα A.680(17), με το οποίο αναγνωρίστηκε επιπλέον η ανάγκη να οργανωθεί η διαχείριση με ικανοποιητικό τρόπο, έτσι ώστε το προσωπικό του πλοίου να είναι σε θέση να επιτυγχάνει και να διατηρεί υψηλό επίπεδο ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος.
- 4 Επειδή οι ναυτιλιακές εταιρείες παρουσιάζουν πολλές διαφορές μεταξύ τους, όπως άλλωστε και οι πλοιοκτήτες, και επειδή τα πλοία λειτουργούν υπό πολύ διαφορετικές συνθήκες, ο Κώδικας βασίζεται σε γενικές αρχές και στόχους.
- 5 Ο Κώδικας είναι διατυπωμένος με γενικούς όρους έτσι ώστε να εφαρμοσθεί ευρέως. Είναι προφανές ότι στα διάφορα επίπεδα διαχείρισης, είτε στην ξηρά είτε στη θάλασσα, θα απαιτούνται διαφορετικά επίπεδα γνώσης των προδιαγραφόμενων στοιχείων.
- 6 Ο ακρογωνιαίος λίθος της ορθής διαχείρισης της ασφάλειας είναι η ανάληψη ευθυνών στο ανώτατο επίπεδο διεύθυνσης. Όταν πρόκειται για ασφάλεια και πρόληψη της ρύπανσης, εκείνο που καθορίζει το τελικό αποτέλεσμα είναι η ανάληψη ευθύνης, η ικανότητα, η στάση και δραστηριοποίηση κάθε ατόμου σε όλα τα επίπεδα.

1 ΓΕΝΙΚΑ

1.1 Ορισμοί

1.1.1 "Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας" (ISM) νοείται ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης, έτσι όπως τον ενέκρινε η Συνέλευση και μπορεί να τροποποιηθεί από τον Οργανισμό.

1.1.2 "Εταιρεία" νοείται ο πλοιοκτήτης ή κάθε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής εφοπλιστής ή ο ναυλωτής του πλοίου χωρίς φορτίο, στον οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη εκμετάλλευσης του πλοίου και ο οποίος αναλαμβάνοντας την ευθύνη αυτή αναλαμβάνει και τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλει ο Κώδικας.

1.1.3 "Διοίκηση" νοείται η κυβέρνηση του κράτους, του οποίου το πλοίο επιτρέπεται να φέρει τη σημαία.

1.2 Στόχοι

1.2.1 Στόχοι του Κώδικα είναι να επιτευχθεί ασφάλεια στη θάλασσα και να προλαμβάνονται οι σωματικές κακώσεις και η απώλεια ανθρώπινων ζωών, να αποφεύγονται οι ζημιές στο περιβάλλον, ιδίως το θαλάσσιο, καθώς επίσης και οι υλικές ζημιές.

1.2.2 Οι στόχοι της εταιρείας στο θέμα διαχείρισης της ασφάλειας πρέπει ιδίως να είναι οι εξής:

- 1 να εξασφαλίζει ακίνδυνες συνθήκες λειτουργίας του πλοίου και ακίνδυνο περιβάλλον εργασίας
- 2 να λαμβάνει μέτρα ασφαλείας έναντι όλων των γνωστών κινδύνων και
- 3 να βελτιώνει συνεχώς τις ικανότητες του προσωπικού στην ξηρά και επί του πλοίου όσον αφορά τη διαχείριση της ασφαλείας, και ιδίως να το καθιστά έτοιμο να αντιμετωπίζει καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, τόσο από άποψη ασφαλείας όσο και από άποψη προστασίας του περιβάλλοντος.

1.2.3 Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πρέπει να εγγυάται ότι:

- 1 τηρούνται οι υποχρεωτικοί κανόνες και κανονισμοί και
- 2 λαμβάνονται υπόψη οι ισχύοντες κώδικες, οδηγίες και πρότυπα που συνιστά ο Οργανισμός, οι διοικήσεις, οι εταιρείες ταξινόμησης και οι οργανώσεις του ναυτιλιακού κλάδου.

1.3 Εφαρμογή

Οι απαιτήσεις του παρόντος κώδικα μπορούν να ισχύουν για όλα τα πλοία.

1.4 Λειτουργικές απαιτήσεις ενός συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας (SMS)

Κάθε εταιρεία πρέπει να αναπτύσσει, να εφαρμόζει και να διατηρεί ένα Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας (SMS), το οποίο να περιλαμβάνει τα κάτωθι λειτουργικά στοιχεία:

- 1 μια πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος
- 2 οδηγίες και διαδικασίες ικανές να εγγυηθούν την ασφαλή λειτουργία του πλοίου και την προστασία του περιβάλλοντος σύμφωνα με τη σχετική διεθνή νομοθεσία και τη νομοθεσία του κράτους νηολόγησης του πλοίου
- 3 ιεραρχία και μέσα επικοινωνίας που επιτρέπουν στα μέλη του πληρώματος να επικοινωνούν μεταξύ τους και με το προσωπικό ξηράς
- 4 διαδικασίες κοινοποίησης των ατυχημάτων και των περιπτώσεων στις οποίες δεν τηρήθηκε ο παρών κώδικας
- 5 διαδικασίες ετοιμότητας και δυνατότητας παρέμβασης για να αντιμετωπίζονται οι καταστάσεις έκτακτης ανάγκης
- 6 διαδικασίες εσωτερικού ελέγχου και εξέτασης της διαχείρισης.

ΛΥ

2 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

- 2.1 Η εταιρεία πρέπει να ασκεί μια πολιτική ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, η οποία να περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο θα επιτευχθούν οι στόχοι της παραγράφου 1.2.
- 2.2 Η εταιρεία πρέπει να μεριμνά ώστε η πολιτική αυτή να εφαρμόζεται σε όλα τα επίπεδα της οργάνωσης, τόσο στην ξηρά όσο επί του πλοίου.

3 ΕΥΘΥΝΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΟΔΟΣΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

3.1 Εφόσον την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου δεν έχει ο πλοιοκτήτης αλλά κάποιος άλλος φορέας, ο πλοιοκτήτης αναφέρει στη διοίκηση το πλήρες όνομα του φορέα και τα σχετικά με αυτόν στοιχεία.

3.2 Η εταιρεία πρέπει να καθορίζει και να αναφέρει γραπτώς τις ευθύνες, τις δικαιοδοσίες και τις αμοιβαίες σχέσεις όλου του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τη διαχείριση, την εκτέλεση και τον έλεγχο των δραστηριοτήτων που επιδρούν στην ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος ή σχετίζονται με αυτές.

3.3 Η εταιρεία πρέπει να μεριμνά ώστε να παρέχονται κατάλληλοι πόροι και υποστήριξη από ξηράς ώστε το (τα) υπεύθυνο (-α) πρόσωπο (-α) να είναι σε θέση να εκπληρώσουν τα καθήκοντά τους.

4 ΥΠΕΥΘΥΝΟ(-Α) ΠΡΟΣΩΠΟ(-Α)

Για να εξασφαλίζεται ασφαλής λειτουργία κάθε πλοίου και βέβαιη σύνδεση μεταξύ της εταιρείας και των ατόμων επί του πλοίου, κάθε εταιρεία πρέπει να ορίζει στην ξηρά ένα ή περισσότερα πρόσωπα, αναλόγως της κατάστασης, τα οποία να έχουν απ' ευθείας πρόσβαση στο ανώτατο επίπεδο της διεύθυνσης. Στην ευθύνη και τις δικαιοδοσίες του ή των προσώπων αυτών πρέπει ιδίως να περιλαμβάνεται η εποπτεία των θεμάτων που σε ένα πλοίο συνδέονται με την ασφάλεια και την πρόληψη της περιβαλλοντικής ρύπανσης και η εξασφάλιση κατάλληλων πόρων και υποστήριξης από ξηράς, αναλόγως των αναγκών.

5 ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

5.1 Η εταιρεία πρέπει να καθορίζει σαφώς και να αναφέρει γραπτώς τις ευθύνες που έχει ο πλοίαρχος, όπως:

- 1 να εφαρμόζει την πολιτική της εταιρείας στα θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος·
- 2 να ενθαρρύνει τα μέλη του πληρώματος να εφαρμόζουν την πολιτική αυτή·
- 3 να δίδει ορθές εντολές και οδηγίες με σαφή και απλό τρόπο·
- 4 να ελέγχει κατά πόσον τηρούνται οι προδιαγεγραμμένες απαιτήσεις·
- 5 να εξετάζει το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και να επισημαίνει τυχόν ελλείψεις στη διεύθυνση στην ξηρά.

5.2 Η εταιρεία πρέπει να μεριμνά ώστε το ισχύον σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας που εφαρμόζεται επί του πλοίου να τονίζει ρητά τη δικαιοδοσία του πλοίαρχου. Η εταιρεία πρέπει να διευκρινίζει σαφώς στο σύστημα διαχείρισης ότι την ανώτατη δικαιοδοσία έχει ο πλοίαρχος και ότι αυτός έχει την ευθύνη να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης και να ζητεί τη συνδρομή της εταιρείας, εφόσον κριθεί αναγκαίο.

6 ΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

6.1 Η εταιρεία πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο πλοίαρχος:

- 1 έχει τα απαραίτητα προσόντα για να κυβερνεί το πλοίο,
- 2 έχει άριστη γνώση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της εταιρείας και
- 3 απολαμβάνει όλης της αναγκαίας υποστήριξης ώστε να ασκεί ασφαλώς τα καθήκοντά του.

6.2 Η εταιρεία πρέπει να βεβαιώνεται ότι κάθε πλοίο διαθέτει επιβαίνον προσωπικό με κατάλληλα προσόντα και διπλώματα και την απαιτούμενη φυσική κατάσταση σύμφωνα με τις σχετικές διεθνείς και εθνικές προδιαγραφές.

6.3 Η εταιρεία πρέπει να διαθέτει μηχανισμούς για να εξασφαλίζει ότι στο νέο προσωπικό και το προσωπικό που μετατίθεται σε νέες θέσεις συνδεόμενες με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος παρέχεται η αναγκαία κατάρτιση για να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά του. Πριν την αναχώρηση του πλοίου πρέπει να προσδιορίζονται, να αναφέρονται γραπτώς και να δίδονται οι οδηγίες που είναι ουσιαστικές.

6.4 Η εταιρεία πρέπει να μεριμνά ώστε όλο το προσωπικό που απασχολείται στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της εταιρείας να κατανοεί σε ικανοποιητικό βαθμό τους σχετικούς κανόνες, κανονισμούς, κώδικες και οδηγίες.

6.5 Η εταιρεία πρέπει να καθιερώνει και να διατηρεί διαδικασίες, οι οποίες επιτρέπουν να προσδιορισθεί η κατάρτιση που τυχόν χρειάζεται για την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και να μεριμνά ώστε η κατάρτιση αυτή να παρέχεται σε όλο το ενδιαφερόμενο προσωπικό.

6.6 Η εταιρεία πρέπει να διαθέτει διαδικασίες με τις οποίες εξασφαλίζεται ότι το προσωπικό του πλοίου ενημερώνεται κατάλληλα για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας σε μία ή περισσότερες γλώσσες εργασίας που του είναι κατανοητές.

6.7 Η εταιρεία πρέπει να μεριμνά ώστε τα μέλη του προσωπικού του πλοίου να είναι σε θέση να επικοινωνούν αποτελεσματικά μεταξύ τους στην εκτέλεση των καθηκόντων τους που σχετίζονται με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας.

7 ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΩΝ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Η εταιρεία πρέπει να καταρτίζει διαδικασίες εκπόνησης σχεδίων και οδηγιών για τις κύριες εργασίες επί του πλοίου που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου και την προστασία του περιβάλλοντος. Τα διάφορα σχετικά καθήκοντα πρέπει να καθορίζονται και να ανατίθενται σε εξειδικευμένο προσωπικό.

8 ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

8.1 Η εταιρεία πρέπει να καταρτίζει διαδικασίες για να εντοπίζει και να περιγράφει τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που μπορούν να δημιουργηθούν επί του πλοίου, όπως επίσης για να λαμβάνει τα μέτρα αντιμετώπισής τους.

8.2 Η εταιρεία πρέπει να εκπονεί προγράμματα ασκήσεων ετοιμότητας σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

8.3 Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πρέπει να περιλαμβάνει κατάλληλα μέτρα που να εγγυώνται ότι η εταιρεία είναι οργανωμένη έτσι ώστε να είναι σε θέση ανά πάσα στιγμή να αντιμετωπίσει τους κινδύνους, τα ατυχήματα και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στις οποίες μπορεί να περιέλθει το πλοίο.

9 ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΑΡΑΤΥΠΙΩΝ, ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

9.1 Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες, με τις οποίες να εξασφαλίζεται ότι οι παρατυπίες, τα ατυχήματα και τα επικίνδυνα περιστατικά επισημαίνονται στην εταιρεία και ότι αποτελούν το αντικείμενο εξέτασης και ανάλυσης με σκοπό να ενισχυθεί η ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος.

9.2 Η εταιρεία πρέπει να καταρτίζει διαδικασίες για την εφαρμογή διορθωτικών μέτρων.

10 ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

10.1 Η εταιρεία πρέπει να εφαρμόζει διαδικασίες που επιτρέπουν να ελέγχεται ότι το πλοίο διατηρείται σε κατάσταση σύμφωνη προς τις διατάξεις των σχετικών κανόνων και κανονισμών, καθώς και προς τις επιπλέον προδιαγραφές που έχει ορίσει η εταιρεία.

10.2 Για να πληρούνται οι προδιαγραφές αυτές, η εταιρεία πρέπει να μεριμνά ώστε:

- 1 να πραγματοποιούνται έλεγχοι σε τακτά χρονικά διαστήματα
- 2 να επισημαίνεται κάθε παρατυπία και να αναφέρεται η τυχόν αιτία της, εφόσον είναι γνωστή
- 3 να λαμβάνονται τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα και
- 4 να καταγράφονται οι δραστηριότητες αυτές σε μητρώο.

10.3 Η εταιρεία πρέπει στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας να διαθέτει μηχανισμούς με τους οποίους να εντοπίζεται κάθε τυχόν αιφνίδια βλάβη στον εξοπλισμό και τα τεχνικά συστήματα που μπορεί να δημιουργήσει επικίνδυνες καταστάσεις. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πρέπει να περιλαμβάνει ειδικά μέτρα που να ενισχύουν την αξιοπιστία του εξοπλισμού και των τεχνικών συστημάτων. Τα εν λόγω μέτρα πρέπει να περιλαμβάνουν δοκιμές σε τακτά χρονικά διαστήματα των διατάξεων και του εξοπλισμού διάσωσης, καθώς και των τεχνικών συστημάτων που δεν χρησιμοποιούνται συνεχώς.

10.4 Οι επιθεωρήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 10.2 και τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 10.3 ανωτέρω πρέπει να αποτελούν μέρος του τρέχοντος προγράμματος συντήρησης.

11 ΕΓΓΡΑΦΑ

11.1 Η εταιρεία πρέπει να καταρτίζει και να διατηρεί διαδικασίες, οι οποίες να επιτρέπουν τον έλεγχο όλων των εγγράφων και των πληροφοριών που συνδέονται με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας.

11.2 Η εταιρεία πρέπει να βεβαιώνεται ότι:

- 1 τα ισχύοντα έγγραφα διατίθενται στα αρμόζοντα σημεία
- 2 οι τροποποιήσεις των εγγράφων αυτών έχουν εξετασθεί και εγκριθεί από το αρμόδιο προσωπικό και
- 3 αποσύρονται τα ληθθέντα έγγραφα.

11.3 Τα έγγραφα περιγραφής και εφαρμογής του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας μπορούν να αποτελέσουν το αντικείμενο του "Εγχειριδίου διαχείρισης της ασφάλειας". Τα έγγραφα αυτά πρέπει να κρατούνται με τη μορφή που κρίνει ως την πλέον κατάλληλη η εταιρεία. Σε κάθε πλοίο πρέπει να διατίθενται τα έγγραφα που το αφορούν.

12 ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ, ΕΞΕΤΑΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

12.1 Η εταιρεία πρέπει να προβαίνει σε εσωτερικούς ελέγχους για να επαληθεύει κατά πόσον οι δραστηριότητες που συνδέονται με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης είναι συμβατές με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας.

12.2 Η εταιρεία πρέπει να αξιολογεί κατά περιόδους κατά πόσον το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας είναι αποτελεσματικό και, εφόσον αποδεικνύεται αναγκαίο, να το αναθεωρεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που αυτή έχει καταρτίσει.

12.3 Οι έλεγχοι και τα τυχόν διορθωτικά μέτρα πρέπει να εκτελούνται σύμφωνα με τις ορισθείσες διαδικασίες.

12.4 Το προσωπικό που διενεργεί τους ελέγχους δεν πρέπει να ανήκει στο ελεγχόμενο τμήμα, εκτός εάν αυτό είναι αδύνατον λόγω του μεγέθους και των χαρακτηριστικών της εταιρείας.

12.5 Τα αποτελέσματα των ελέγχων και των αναθεωρήσεων πρέπει να γνωστοποιούνται σε όλο το προσωπικό που φέρει ευθύνες στο δεδομένο τμήμα.

12.6 Το προσωπικό πλαισίωσης, το οποίο είναι αρμόδιο για το δεδομένο τμήμα, πρέπει να λαμβάνει χωρίς καθυστέρηση τα διορθωτικά μέτρα που είναι αναγκαία για να εξαλειφθούν οι παρατηρηθείσες ελλείψεις.

13 ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ, ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ

13.1 Κάθε πλοίο λειτουργεί από μια εταιρεία στην οποία έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό συμμόρφωσης για το συγκεκριμένο πλοίο.

13.2 Σε κάθε εταιρεία, η οποία πληροί τις προδιαγραφές του Κώδικα ISM, χορηγείται πιστοποιητικό συμμόρφωσης από τη Διοίκηση, από έναν οργανισμό αναγνωρισμένο από τη Διοίκηση ή από την κυβέρνηση της χώρας που ενεργεί εξ ονόματος της Διοίκησης, στην οποία η εταιρεία έχει επιλέξει να ασκεί τις δραστηριότητες. Το πιστοποιητικό αυτό πρέπει να γίνεται δεκτό ως αποδεικτικό στοιχείο ότι η εταιρεία είναι ικανή να πληροί τις προδιαγραφές του Κώδικα.

13.3 Αντίγραφο του πιστοποιητικού αυτού πρέπει να κρατείται στο πλοίο ούτως ώστε ο πλοίαρχος να μπορεί να το επιδεικνύει, εφόσον του ζητηθεί, προς επαλήθευση από τη Διοίκηση ή από τον αναγνωρισμένο από τη Διοίκηση οργανισμό.

13.4 Η Διοίκηση ή ο αναγνωρισμένος από τη Διοίκηση οργανισμός χορηγεί πιστοποιητικό το οποίο ονομάζεται Πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας. Όταν η Διοίκηση χορηγεί το πιστοποιητικό, ελέγχει κατά πόσον η διαχείριση της εταιρείας και η διαχείριση επί του πλοίου είναι συμβατές με το εγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας.

13.5 Η Διοίκηση ή ο αναγνωρισμένος από τη Διοίκηση οργανισμός ελέγχει σε τακτά χρονικά διαστήματα κατά πόσον λειτουργεί ορθά το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του πλοίου, έτσι όπως αυτό εγκρίθηκε.

ISSN 0254-1483

COM(95) 28 Τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-95-036-GR-C

ISBN 92-77-85313-1

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Luxembourg