

Τροποποιημένη πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου η οποία τροποποιεί την οδηγία 82/714/ΕΟΚ της 4ης Οκτωβρίου 1982 περί θεσπίσεως τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας ⁽¹⁾

(2000/C 365 E/08)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(2000) 419 τελικό — 97/0335(COD)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 250, παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ στις 19 Ιουλίου 2000)

⁽¹⁾ ΕΕ C 105 της 6.4.1998, σ. 1.

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 75 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 189 C της συνθήκης, σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

Εκτιμώντας:

ότι η οδηγία 82/714/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 4ης Οκτωβρίου 1982, περί θεσπίσεως τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας ⁽¹⁾ εισάγει εναρμονισμένους όρους για την έκδοση τεχνικών πιστοποιητικών για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε όλα τα κράτη μέλη, ότι προς το συμφέρον της ασφάλειας οι όροι αυτοί πρέπει να προσαρμοσθούν στην τεχνική πρόοδο με συνεκτίμηση επίσης των αλλαγών στο δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών της Κοινότητας.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 71 παράγραφος 1,

Αμετάβλητο

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 251 της συνθήκης,

Εκτιμώντας τα εξής:

(1) Η οδηγία 82/714/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 4ης Οκτωβρίου 1982, περί θεσπίσεως τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας ⁽²⁾ εισάγει εναρμονισμένους όρους για την έκδοση τεχνικών πιστοποιητικών για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε όλα τα κράτη μέλη, τα οποία όμως δεν επιτρέπουν την ναυσιπλοΐα στο Ρήνο. Πράγματι, παραμένουν σε ισχύ διαφορετικές τεχνικές προδιαγραφές για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε ευρωπαϊκή κλίμακα. Η συνύπαρξη διαφορετικών διεθνών και εθνικών ρυθμίσεων αποτέλεσε έως σήμερα εμπόδιο στις προσπάθειες που καταβλήθηκαν προς την κατεύθυνση της αμοιβαίας αναγνώρισης των εθνικών πιστοποιητικών ναυσιπλοΐας, χωρίς διενέργεια συμπληρωματικής επιθεώρησης των ξένων πλοίων. Επιπλέον, τα πρότυπα που περιλαμβάνονται στην οδηγία 82/714/ΕΟΚ εν μέρει δεν ανταποκρίνονται πλέον στο σημερινό επίπεδο της τεχνολογίας.

⁽¹⁾ ΕΕ L 301 της 28.10.1982, σ. 1.

⁽¹⁾ ΕΕ C 157 της 25.5.1998, σ. 17.

⁽²⁾ ΕΕ L 301 της 28.10.1982, σ. 1.

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ότι οι όροι και οι τεχνικές προδιαγραφές που ισχύουν για την έκδοση πιστοποιητικών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας δυνάμει του άρθρου 22 της αναθεωρημένης σύμβασης για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο αναθεωρήθηκαν την 1η Ιανουαρίου 1995. ότι για λόγους ανταγωνισμού και ασφάλειας, πρέπει να προσαρμοσθεί το πεδίο εφαρμογής και το περιεχόμενο των εν λόγω τεχνικών προδιαγραφών για το σύνολο του κοινοτικού δικτύου.

ότι πρέπει να ισχύουν για όλο το πλωτό δίκτυο της Κοινότητας τα κοινοτικά πιστοποιητικά για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, τα οποία βεβαιώνουν την πλήρη συμμόρφωση των πλοίων προς τις προαναφερθείσες αναθεωρημένες τεχνικές προδιαγραφές.

ότι πρέπει να ενισχυθεί η εναρμόνιση των όρων έκδοσης συμπληρωματικών κοινοτικών πιστοποιητικών από τα κράτη μέλη για την ναυσιπλοΐα στις πλωτές οδούς των ζωνών 1 και 2 (εκβολές ποταμών), καθώς και της ζώνης 4.

ότι πρέπει να προβλεφθεί μεταβατικό καθεστώς για τα πλοία εν υπηρεσία, τα οποία δεν θα είναι ακόμη εφοδιασμένα με κοινοτικό πιστοποιητικό για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας όταν θα υποβληθούν στην πρώτη τεχνική επιθεώρηση σύμφωνα με τις αναθεωρημένες τεχνικές προδιαγραφές που προβλέπονται από την παρούσα οδηγία.

ότι πρέπει εντός ορισμένων ορίων και σύμφωνα με την κατηγορία του σχετικού πλοίου, να οριστεί περίοδος ισχύος των κοινοτικών πιστοποιητικών για κάθε συγκεκριμένη περίπτωση.

ότι επιβάλλεται, προκειμένου να διασφαλισθεί η ταχύτερη προσαρμογή των παραρτημάτων της οδηγίας στην τεχνική πρόοδο, να καθιερωθούν οι διαδικασίες που προβλέπονται για το σκοπό αυτό στην απόφαση 87/373/ΕΟΚ του Συμβουλίου.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

(2) Οι τεχνικές προδιαγραφές που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα της οδηγίας 82/714/ΕΟΚ ενσωματώνουν στα βασικά τους σημεία τις διατάξεις της αναθεωρημένης σύμβασης για την ναυσιπλοΐα στο Ρήνο, στην έκδοση που εγκρίθηκε το 1982 από την Κεντρική Επιτροπή για τη Ναυσιπλοΐα στο Ρήνο (CCNR). Οι όροι και οι τεχνικές προδιαγραφές που ισχύουν για την έκδοση πιστοποιητικών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας δυνάμει του άρθρου 22 της αναθεωρημένης σύμβασης για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο αναθεωρήθηκαν την 1η Ιανουαρίου 1995. Αναγνωρίζεται δε ότι αντικατοπτρίζουν το σημερινό επίπεδο της τεχνολογίας και ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 1995. Για λόγους ανταγωνισμού και ασφάλειας, καθώς και προς το συμφέρον της εναρμόνισης σε ευρωπαϊκή κλίμακα, πρέπει να προσαρμοσθεί το πεδίο εφαρμογής και το περιεχόμενο των εν λόγω τεχνικών προδιαγραφών για το σύνολο του πλωτού δικτύου της Κοινότητας. Πρέπει επιπλέον να ληφθούν υπόψη οι αλλαγές που επήλθαν στο κοινοτικό δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

(3) Πρέπει να ισχύουν για όλο το πλωτό δίκτυο της Κοινότητας τα κοινοτικά πιστοποιητικά για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, τα οποία βεβαιώνουν την πλήρη συμμόρφωση των πλοίων προς τις προαναφερθείσες αναθεωρημένες τεχνικές προδιαγραφές.

(4) Πρέπει να ενισχυθεί η εναρμόνιση των όρων έκδοσης συμπληρωματικών κοινοτικών πιστοποιητικών από τα κράτη μέλη για την ναυσιπλοΐα στις πλωτές οδούς των ζωνών 1 και 2 (εκβολές ποταμών), καθώς και της ζώνης 4.

(5) Προς το συμφέρον της ασφάλειας της μεταφοράς επιβατών, πρέπει να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας στα επιβατηγά πλοία που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά περισσότερων των δώδεκα επιβατών, καθώς και του κανονισμού για την επιθεώρηση των πλοίων που εκτελούν πλόες στο Ρήνο.

(6) Πρέπει να προβλεφθεί μεταβατικό καθεστώς για τα πλοία εν υπηρεσία, τα οποία δεν θα είναι ακόμη εφοδιασμένα με κοινοτικό πιστοποιητικό για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας όταν θα υποβληθούν στην πρώτη τεχνική επιθεώρηση σύμφωνα με τις αναθεωρημένες τεχνικές προδιαγραφές που προβλέπονται από την παρούσα οδηγία.

(7) Πρέπει εντός ορισμένων ορίων και σύμφωνα με την κατηγορία του σχετικού πλοίου, να οριστεί περίοδος ισχύος των κοινοτικών πιστοποιητικών για κάθε συγκεκριμένη περίπτωση.

(8) Σύμφωνα με το άρθρο 2 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾, τα μέτρα εφαρμογής της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπίζονται με τη διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που προβλέπεται από το άρθρο 3 της εν λόγω απόφασης.

(¹) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ότι είναι απαραίτητο τα μέτρα τα οποία προβλέπονται από την οδηγία 76/135/ΕΟΚ, της 20ής Ιανουαρίου 1976, περί αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών αξιοπλοίας πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοίας⁽¹⁾ να παραμείνουν σε ισχύ για τα πλοία τα οποία καλύπτονται από την εν λόγω οδηγία και δεν καλύπτονται από την παρούσα οδηγία.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία αριθ. 82/714/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το τρίτο εδάφιο του πρώτου άρθρου αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— Ζώνη 4: οι άλλες πλωτές οδοί της Κοινότητας που περιλαμβάνονται στον κατάλογο του κεφαλαίου III του παραρτήματος I.»

2. Το άρθρο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται:

- σε πλοία μήκους 20 μέτρων και άνω·
- σε πλοία των οποίων το γινόμενο μήκος L × πλάτος B × βύθισμα T, όπως ορίζεται στο παράρτημα II άρθρο 1.01, φθάνει ή υπερβαίνει τα 100 m³·
- στα ρυμουλκά και τα ωστικά ρυμουλκά, συμπεριλαμβανομένων εκείνων των οποίων το μήκος δεν υπερβαίνει τα 20 μέτρα ή το γινόμενο μήκος L × πλάτος B × βύθισμα T των οποίων, όπως ορίζεται στο παράρτημα II άρθρο 1.01, δεν υπερβαίνει τα 100 m³, εφόσον είναι κατασκευασμένα για να ρυμουλκούν, να ωθούν ή να ρυμουλκούν με πλαγιοδέτηση πλοία του τύπου που αναφέρεται στην πρώτη περίπτωση.

2. Εξαιρούνται από την παρούσα οδηγία:

- τα επιβατηγά πλοία τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά 12 ατόμων κατά ανώτατο όριο επιπλέον του πληρώματος,
- τα πορθμεία,
- τα σκάφη αναψυχής των οποίων το μήκος δεν υπερβαίνει τα 24 μέτρα,
- τα υπηρεσιακά πλοία των αρχών ελέγχου και τα πλοία της πυροσβεστικής υπηρεσίας,
- τα πολεμικά πλοία,

⁽¹⁾ ΕΕ L 21 της 29.1.1976, σ. 10.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

(9) Είναι απαραίτητο οι διατάξεις της οδηγίας 76/135/ΕΟΚ, της 20ής Ιανουαρίου 1976, περί αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών αξιοπλοίας πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοίας⁽¹⁾ να παραμείνουν σε ισχύ για τα πλοία τα οποία καλύπτονται από την εν λόγω οδηγία και δεν καλύπτονται από την παρούσα οδηγία.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Αμετάβλητο

⁽¹⁾ ΕΕ L 21 της 29.1.1976, σ. 10.

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

- τα ποντοπόρα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκών και των ωπτικών ρυμουλκών που πλέουν ή σταθμεύουν στις θαλάσσιες εκβολές των ποταμών ή που βρίσκονται προσωρινά σε εσωτερικές πλωτές οδούς και τα οποία είναι εφοδιασμένα με τα ακόλουθα έγκυρα πιστοποιητικά ναυσιπλοίας ή ασφάλειας:
- πιστοποιητικό που βεβαιώνει την συμμόρφωση με την Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, όπως αυτή τροποποιήθηκε ή συμμόρφωση με ισοδύναμη σύμβαση,
- πιστοποιητικό που βεβαιώνει την συμμόρφωση με την Διεθνή Σύμβαση του 1966 για τις γραμμές φόρτισης, όπως αυτή τροποποιήθηκε ή συμμόρφωση με ισοδύναμη σύμβαση και πιστοποιητικό ΙΟΡΡ που βεβαιώνει την συμμόρφωση με την Διεθνή Σύμβαση του 1973 για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας από πλοία (MARPOL), όπως αυτή τροποποιήθηκε,

η

- για επιβατηγά πλοία τα οποία δεν καλύπτονται από όλες τις παραπάνω συμβάσεις, πιστοποιητικό το οποίο εκδόθηκε σύμφωνα με την οδηγία 98/.../ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για επιβατηγά πλοία.

- για επιβατηγά πλοία τα οποία δεν καλύπτονται από όλες τις παραπάνω συμβάσεις, πιστοποιητικό το οποίο εκδόθηκε σύμφωνα με την οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για επιβατηγά πλοία.

3. Η πρώτη και η δεύτερη περίπτωση του άρθρου 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

Αμετάβλητο

- «— πιστοποιητικό που χορηγείται δυνάμει του άρθρου 22 της αναθεωρημένης σύμβασης για τη ναυσιπλοία στο Ρήνο ή κοινοτικό πιστοποιητικό για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοίας, το οποίο χορηγήθηκε μετά την 1η Ιουλίου 1998 σύμφωνα με το άρθρο 8, το οποίο βεβαιώνει πλήρη συμμόρφωση του πλοίου προς τις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος II, όταν χρησιμοποιούν τις πλωτές οδούς της ζώνης R,
- κοινοτικό πιστοποιητικό για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοίας, το οποίο χορηγείται στα πλοία που ανταποκρίνονται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας και στις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος II, όταν χρησιμοποιούν τις πλωτές οδούς των άλλων ζωνών.»

4. Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «1. Κάθε κράτος μέλος, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της αναθεωρημένης σύμβασης για την ναυσιπλοία στο Ρήνο και με την αίτηση της έγκρισης της Επιτροπής η οποία ενεργεί σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 3 μπορεί να θεσπίσει τεχνικές προδιαγραφές συμπληρωματικές των προδιαγραφών του παραρτήματος II για πλοία που χρησιμοποιούν τις πλωτές οδούς των ζωνών 1 και 2 οι οποίες βρίσκονται στο έδαφός του.

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

Οι συμπληρωματικές αυτές προδιαγραφές περιορίζονται στα θέματα τα οποία απαριθμούνται στο παράρτημα Va και καταρτίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του εν λόγω παραρτήματος.

2. Η συμμόρφωση του πλοίου προς τις συμπληρωματικές αυτές προδιαγραφές αναγράφεται στο κοινοτικό πιστοποιητικό που προβλέπεται στο άρθρο 3 ή στην περίπτωση που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στο συμπληρωματικό κοινοτικό πιστοποιητικό. Η εν λόγω βεβαίωση συμμόρφωσης θα αναγνωρίζεται στις κοινοτικές εσωτερικές πλωτές οδούς της αντίστοιχης ζώνης.

3. Κάθε κράτος μέλος, με την αίτηση της έγκρισης της Επιτροπής η οποία ενεργεί σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 3 μπορεί να επιτρέψει απλούστευση των τεχνικών προδιαγραφών του παραρτήματος II για πλοία τα οποία χρησιμοποιούν αποκλειστικά πλωτές οδούς της ζώνης 4 οι οποίες βρίσκονται στο έδαφός του. Η εν λόγω απλούστευση περιορίζεται στα θέματα που απαριθμούνται στο παράρτημα Vb. Όταν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου πληρούν τις απλουστευμένες αυτές τεχνικές προδιαγραφές, αναγράφεται στο κοινοτικό πιστοποιητικό ή στις περιπτώσεις που προβλέπονται από το άρθρο 4 παράγραφος 2 στο συμπληρωματικό κοινοτικό πιστοποιητικό, ότι η ισχύς του περιορίζεται στις σχετικές πλωτές οδούς της ζώνης 4.»

5. Στο άρθρο 8 παράγραφος 2 προστίθενται τα ακόλουθα εδάφια:

«Σε περίπτωση κατά την οποία η πρώτη τεχνική επιθεώρηση αυτού του χαρακτήρα διενεργείται μετά την 1η Ιουλίου 1998, η μη συμμόρφωση προς τις προδιαγραφές του παραρτήματος II θα αναγράφεται στο κοινοτικό πιστοποιητικό. Με την προϋπόθεση ότι οι αρμόδιες αρχές κρίνουν ότι οι ανεπάρκειες αυτές δεν συνιστούν έκδηλο κίνδυνο, τα ενεχόμενα πλοία δύνανται να συνεχίσουν να πλέουν, έως ότου τα εξαρτήματα ή τα μέρη του πλοίου τα οποία έχουν πιστοποιηθεί ως μη συμμορφούμενα προς τις προδιαγραφές αντικατασταθούν ή τροποποιηθούν, οπότε πλέον τα εν λόγω εξαρτήματα ή μέρη πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές του παραρτήματος II.

Η αντικατάσταση υπάρχοντων τμημάτων με παρόμοια τμήματα ή τμήματα ισοδύναμης τεχνολογίας και σχεδιασμού κατά τη διάρκεια συνήθων επισκευών και συντηρήσεων δεν θεωρείται ως αντικατάσταση υπό την έννοια της παρούσας παραγράφου.»

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

6. Στο άρθρο 8 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4. Το κοινοτικό πιστοποιητικό χορηγείται σε σκάφη τα οποία αρχικά αποκλείονταν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και τα οποία εντάχθηκαν στο πεδίο εφαρμογής της λόγω της τροποποίησης των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 2 που επέφερε η οδηγία 98/.../ΕΚ, μετά από τεχνική επιθεώρηση η οποία διενεργείται μετά την εκπνοή του ισχύοντος πιστοποιητικού του σκάφους, οπωσδήποτε όμως όχι μετά την 30ή Ιουνίου 2008, με αντικείμενο τη διαπίστωση της συμμόρφωσης του πλοίου στις προδιαγραφές του παραρτήματος II. Η μη συμμόρφωση με τις εν λόγω προδιαγραφές αναγράφεται στο κοινοτικό πιστοποιητικό. Με την προϋπόθεση ότι οι αρμόδιες αρχές κρίνουν ότι οι ανεπάρκειες αυτές δεν συνιστούν έκδηλο κίνδυνο, τα εν λόγω πλοία μπορούν να συνεχίσουν να πλέουν, έως ότου τα εξαρτήματα ή τα μέρη του πλοίου τα οποία έχουν πιστοποιηθεί ως μη συμμορφούμενα προς τις προδιαγραφές αντικατασταθούν ή τροποποιηθούν, οπότε πλέον τα εν λόγω εξαρτήματα ή μέρη πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές του παραρτήματος II.

Η αντικατάσταση υπαρχόντων τμημάτων με παρόμοια τμήματα ή τμήματα ισοδύναμης τεχνολογίας και σχεδιασμού κατά τη διάρκεια συνήθων επισκευών και συντηρήσεων δεν θεωρείται ως αντικατάσταση υπό την έννοια της παρούσας παραγράφου.»

7. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η αρχή η οποία είναι αρμόδια για την έκδοση του κοινοτικού πιστοποιητικού καθορίζει, σε κάθε ειδική περίπτωση, την περίοδο ισχύος του εν λόγω πιστοποιητικού. Πάντως, η περίοδος αυτή δεν πρέπει να υπερβαίνει τα πέντα έτη για τα επιβατηγά πλοία ή τα δέκα έτη για τα υπόλοιπα πλοία.

2. Κάθε κράτος μέλος μπορεί, στις περιπτώσεις οι οποίες ορίζονται στα άρθρα 12 και 16 της παρούσας οδηγίας, καθώς και στο κεφάλαιο 2.05 του παραρτήματος II, να χορηγεί προσωρινά κοινοτικά πιστοποιητικά, η περίοδος ισχύος των οποίων δεν μπορεί να υπερβαίνει τους έξι μήνες.»

8. Στο άρθρο 13 προστίθεται η ακόλουθη πρόταση:

«Εντούτοις, όσον αφορά την ανανέωση των κοινοτικών πιστοποιητικών τα οποία εκδόθηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 1998 εφαρμόζονται οι μεταβατικές διατάξεις του κεφαλαίου 24 του παραρτήματος II.»

9. Η πρώτη φράση του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Υστερα από την επιθεώρηση χορηγείται νέο πιστοποιητικό το οποίο αναγράφει τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου ή τροποποιείται ανάλογα το υπάρχον πιστοποιητικό.»

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

10. Το άρθρο 19 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η Επιτροπή εγκρίνει, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου, οιοσδήποτε τροποποιήσεις είναι απαραίτητες για την προσαρμογή των παραρτημάτων της οδηγίας στην τεχνική πρόοδο, στις εξελίξεις στον τομέα οι οποίες οφείλονται στις εργασίες άλλων διεθνών οργανισμών, ιδίως της Κεντρικής Επιτροπής για τη Ναυσιπλοΐα στο Ρήνο, προκειμένου να διασφαλισθεί ότι τα δύο πιστοποιητικά τα οποία μνημονεύονται στο άρθρο 3 πρώτη περίπτωση εκδίδονται σύμφωνα με τεχνικές προδιαγραφές οι οποίες διασφαλίζουν ένα ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας ή προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι περιπτώσεις οι οποίες προβλέπονται στο άρθρο 5.

2. Η Επιτροπή συνεπικουρείται από επιτροπή η οποία συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας 91/672/ΕΟΚ ⁽¹⁾ του Συμβουλίου, η οποία εφεξής θα αποκαλείται “η επιτροπή” .

3. Ο εκπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλει στην επιτροπή σχέδιο των μέτρων τα οποία πρέπει να ληφθούν. Η επιτροπή εκδίδει τη γνώμη της επί του σχεδίου, εντός προθεσμίας την οποία ορίζει ο πρόεδρος, ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος, ενδεχομένως μετά από ψηφοφορία. Η γνώμη καταγράφεται στα πρακτικά· επιπλέον, κάθε κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να ζητήσει να καταγραφεί η γνώμη του στα πρακτικά. Η Επιτροπή δίνει μεγαλύτερη βαρύτητα στη γνώμη της επιτροπής. Ενημερώνει την επιτροπή για τον τρόπο με τον οποίο έλαβε υπόψη της τη γνώμη αυτή.»

11. Το άρθρο 20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Στα πλοία τα οποία δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παράγραφος 1, υπάγονται όμως στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 1α της οδηγίας 76/135/ΕΟΚ, εφαρμόζονται οι διατάξεις της οδηγίας αυτής.»

12. Τα παραρτήματα I, II και III αντικαθίστανται από τις νέες εκδόσεις που περιλαμβάνονται στο παράρτημα που επισυνάπτεται στην παρούσα οδηγία. Τα παραρτήματα Va, Vβ και VI που επισυνάπτονται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας, προστέθηκαν στην οδηγία.

2. Η Επιτροπή συνεπικουρείται από επιτροπή η οποία συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας 91/672/ΕΟΚ ⁽¹⁾ του Συμβουλίου, την οποία αποτελούν αντιπρόσωποι των κρατών μελών και της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.

3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 3 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 7, παράγραφος 3 και του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.»

Αμετάβλητο

⁽¹⁾ ΕΕ L 373 της 31.12.1991.

⁽¹⁾ ΕΕ L 373 της 31.12.1991.

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ, το αργότερο μέχρι την 1η Ιουλίου 1998 τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Εφαρμόζουν τις εν λόγω νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις από την 1η Ιουλίου 1998.

2. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις της αναφοράς αυτής καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

3. Τα κράτη μέλη καθορίζουν το καθεστώς κυρώσεων που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβίασης των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίσουν την επιβολή των κυρώσεων. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες της σοβαρότητας της παραβίασης και να έχουν αποτρεπτικό χαρακτήρα.

4. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν πάραυτα στην Επιτροπή όλες τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπει η παρούσα οδηγία. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα κράτη μέλη.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ, ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν ταυτοχρόνως με την παρούσα οδηγία και ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή.

Αμετάβλητο

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΤΑΝΕΜΗΜΕΝΩΝ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΙΣ ΖΩΝΕΣ 1, 2, 3 ΚΑΙ 4

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Ζώνη 1

Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας

Ems: από την γραμμή που συνδέει το κωδωνοστάσιο του Delfzijl και τον φάρο του Knock με κατεύθυνση προς τα ανοικτά μέχρι 53° 30' Β γεωγραφικό πλάτος και 6° 45' Α γεωγραφικό μήκος (δηλαδή προς τα ανοικτά της ζώνης μεταφόρτωσης για τα πλοία μεταφοράς φορτίου εις χύμα στο παλιό Ems (Alte Ems), δεδομένης της συμφωνίας συνεργασίας Ems-Dollard.

Ζώνη 2

Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας

Ems: από τη γραμμή που εκτείνεται από την είσοδο του λιμένα προς το Parnenburg διασχίζοντας το Ems, η οποία συνδέει τις αντλητικές εγκαταστάσεις του Diemen (Diemer Schorfwerk) και την είσοδο του προχώματος του Halte έως τη γραμμή που συνδέει τους φάρους του Delfzijl και του Knock, δεδομένης της συμφωνίας συνεργασίας Ems-Dollard.

Jade: μέσα από τη γραμμή που συνδέει τον ανώτατο φανό του Schillighrhn και το κωδωνοστάσιο του Langwarden.

Weser: από τη σιδηροδρομική γέφυρα της Βρέμης μέχρι τη γραμμή που συνδέει τα κωδωνοστάσια του Langwarden και του Kappel στον δευτερεύοντα βραχίονα Schwerburg, συμπεριλαμβανομένων των δευτερευόντων βραχιόνων Kleine Weser, Rekumer-Loch/Rekumer-Loch και Rechter Nebenarm.

Elbe: από το χαμηλότερο όριο στον λιμένα του Αμβούργου μέχρι τη γραμμή που συνδέει τον σφαιρικό σημαντήρα του Dose και το βορειοδυτικό ακρωτήριο του Hohe Ufer (Dieksand) με τους παραπόταμους Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückkau και Stör (πάντα από το πρόχωμα του φράγματος προς το στόμιο), συμπεριλαμβανομένου του Nebeneibe.

Meldorfer Bucht: μέσα από τη γραμμή που συνδέει το βορειοδυτικό ακρωτήριο του Hohe Ufer (Dieksand) και την άλλη άκρη του δυτικού μώλου Büsum.

Flensburger Förde: μέσα από τη γραμμή που συνδέει το φάρο Kekenis και το Birkknack.

Eckernförder Bucht: μέσα από τη γραμμή που συνδέει το Bocknis-Eck και το βορειοανατολικό ακρωτήριο στο Dänisch Nienhof.

Kieler Förde: μέσα από τη γραμμή που συνδέει τον φάρο Bulk και το μνημείο πεσόντων ναυτικού του Laboe.

Leda: από την είσοδο του προλιμένα της θαλάσσιας λεκάνης ανύψωσης του Leer μέχρι τις εκβολές.

Hunte: από το λιμάνι του Oldenburg και 140 μέτρα κατάντη από τη γέφυρα της Αμαλίας (Amalienbrücke) στο Oldenburg μέχρι τις εκβολές.

Lesum: από τη σιδηροδρομική γέφυρα του Bremen-Burg μέχρι τις εκβολές.

Este: από τη θύρα του φράγματος (Sperrtor) του Buxtehude μέχρι το πρόχωμα του φράγματος του Este.

Lühe: από το μύλο που βρίσκεται 250 μέτρα μετά την οδική γέφυρα μεταξύ Marschdamm και Horneburg ανάντη, μέχρι το πρόχωμα του φράγματος του Lühe.

Schwinge: από τη γέφυρα πεζών μετά τον πύργο του Güldenstern στο Stade κατάντη, μέχρι το πρόχωμα του φράγματος του Schwinge.

Freiburger Hafentriel: από τις λεκάνες ανύψωσης των υδάτων του Freiburg/Elbe μέχρι τις εκβολές.

Oste: από το φράγμα του μύλου του Bremervörde μέχρι το πρόχωμα του φράγματος του Oste.

Pinnau: από τη σιδηροδρομική γέφυρα του Pinneberg μέχρι το πρόχωμα του φράγματος του Pinnau.

Krückkau: από το νερόμυλο του Elmshorn μέχρι το πρόχωμα του φράγματος του Krückkau.

Stör: από το Pegel Rensing μέχρι το πρόχωμα του φράγματος του Stör.

Eider: από το κανάλι του Gieselau μέχρι το πρόχωμα του φράγματος του Eider.

Nord-Ostsee-Kanal: από τη γραμμή που συνδέει τις άκρες των μώλων του Brunsbttel μέχρι τη γραμμή που συνδέει τους φανούς εισόδου του Kiel-Holtenau και οι λίμνες Schirnauer See, Bergstedter See, Audorfer See, Obereidersee με το Enge, το πλόιμο λιμάνι του Achterwehrer και η λίμνη Flemhuder See.

Trave: από τη σιδηροδρομική γέφυρα και από τη γέφυρα Holsten (Stadttrave) στο Lübeck μέχρι τη γραμμή που συνδέει τις δύο εξωτερικές άκρες των μολών του Travemünde, και το Pötenitzer Wick και η λίμνη Dassower See.

Schlei: μέσα από τη γραμμή που συνδέει τις άκρες των μολών του Schleimünde.

Wismarbucht, Kirchsee.

Breitling, Salzhaff και Wismarer Hafengebiet: με κατεύθυνση προς τη θάλασσα, από τη γραμμή που συνδέει τους φανούς του Hohen Wieschendorf Huk και του Timmendorf και τους φανούς του Gollwitz στη νήσο Poel και το νότιο άκρο της χερσονήσου Wustrow.

Unterwarnow και Breitling: με κατεύθυνση προς τη θάλασσα, από τη γραμμή που συνδέει τα νοτιότερα σημεία του δυτικού, μέσου και ανατολικού μόλου του Warnemünde.

Τα ύδατα που περιλαμβάνονται από την ήπειρο και τις χερσονήσους Dar και Zingst και τις νήσους Hiddensee και Rügen (συμπεριλαμβανομένου του λιμένα του Stralsund):

προς την ανοικτή θάλασσα μέχρι:

- 54° 27' Β γεωγραφικό πλάτος μεταξύ της χερσονήσου Zingst και της νήσου Bock
- τη γραμμή που συνδέει το βόρειο άκρο της νήσου Bock με το νότιο άκρο της νήσου Hiddensee
- επί των νήσων Hiddensee και Rügen (Bug), τη γραμμή που συνδέει το νοτιοανατολικό άκρο του Neubessin με το Buger Haken.

Greifswalder Bodden και λιμένας του Greifswald (με το Ryck): προς την ανοικτή θάλασσα, μέχρι την γραμμή που συνδέει το ανατολικό άκρο του Thiessower Haken (Südrferd) με το ανατολικό άκρο της νήσου Ruden και απολήγει στο βόρειο άκρο της νήσου Usedom (54° 10' 3" Β γεωγραφικό πλάτος, 13° 47' 51" Α γεωγραφικό μήκος).

Τα ύδατα που περιλαμβάνονται από την ήπειρο και την νήσο Usedom (ποταμός Peene, συμπεριλαμβανομένου του λιμένα Wolgast, των κλειστών νερών και της λιμνοθάλασσας του Stettin): προς ανατολάς, μέχρι τη γραμμή των γερμανοπολωνικών συνόρων που διασχίζει τη λιμνοθάλασσα του Stettin.

Γαλλική Δημοκρατία

Σηκουάνας: κατάντη μετά τη γέφυρα Jeanne d'Arc στη Rouen.

Garonne και Gironde: κατάντη μετά την πέτρινη γέφυρα στο Bordeaux.

Rhône: κατάντη μετά τη γέφυρα Trinquetaille στην Arles και πέρα προς τη Μασσαλία.

Dordogne: κατάντη από την πέτρινη γέφυρα στο Libourne.

Loire: κατάντη από τη γέφυρα Haudaudine του βραχίονα της Madeleine και κατάντη από τη γέφυρα Pirmil στον βραχίονα του Pirmil.

Βασίλειο Κάτω Χωρών

Dollard.

Eems.

Wattenmeer: συμπεριλαμβανομένων των συνδέσμων με τη Βόρειο Θάλασσα.

IJsselmeer: συμπεριλαμβανομένου του Markermeer και του IJmeer, εκτός του Gouwzee.

Nieuwe Waterweg και Scheur.

Το κανάλι Caland δυτικά του λιμένα Benelux.

Hollandsch Diep.

Breediep, Beerkanaal και οι συνδεδεμένοι λιμένες.

Haringvliet και Vuile Gat: συμπεριλαμβανομένων των πλωτών οδών που βρίσκονται μεταξύ αφενός του Goeree-Overflakkee και αφετέρου του Voorn-Putten και του Hoekse Waard.

Hellegat.

Volkerak.

Krammer.

Grevelingenmeer και Brouwershavensche Gat: συμπεριλαμβανομένων όλων των πλωτών οδών που βρίσκονται μεταξύ Schouwen-Duiveland και Goeree-Overflakkee.

Keten, Mastgat, Zijpe, Ανατολικός Escaut και Roomprot: συμπεριλαμβανομένων όλων των πλωτών οδών που βρίσκονται αφενός μεταξύ Walcheren, Βόρειου Beveland και Νότιου Beveland και αφετέρου Schouwen-Duiveland και Tholen, εκτός από το κανάλι Escaut-Ρήνου.

Escaut και Δυτικός Escaut και οι θαλάσσιες εκβολές του, συμπεριλαμβανομένων των πλωτών οδών που βρίσκονται μεταξύ της Ζηλανδικής Φλάνδρας αφενός και του Walcheren και του Νότιου Beveland αφετέρου, εκτός από το κανάλι Escaut-Ρήνου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Ζώνη 3

Δημοκρατία της Αυστρίας

Δούναβης: από το σύνορα με τη Γερμανία έως τα σύνορα με τη Σλοβακία.

Inn: από τις εκβολές μέχρι το σταθμό παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας του Passau-Ingling.

Traun: από τις εκβολές έως το χλμ. 1,80.

Enns: από τις εκβολές έως το χλμ. 2,70.

March: έως το χλμ. 6,00.

Βασίλειο του Βελγίου

Escaut Maritime (κατάντη του όρμου της Αμβέρσας).

Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας

Δούναβης: από το Kelheim (χλμ. 2 414,72) μέχρι τα γερμανοαυστριακά σύνορα.

Ρήνος: από τα γερμανοελβετικά σύνορα μέχρι τα γερμανοολλανδικά σύνορα.

Έλβας: από τις εκβολές του καναλιού Elbe-Seiten (Elbe-Seiten-Kanal) έως το χαμηλότερο όριο του λιμένα του Αμβούργου.

Müritz.

Γαλλική Δημοκρατία

Ρήνος.

Βασίλειο Κάτω Χωρών

Ρήνος.

Sneekmeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotmeer, Tjeukemeer, Beulakkerwilde, Belterwilde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartmeer, Veluwemeer, Eemmeer, Gooimeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afsloten IJ, Noord-zeekanaal, λιμένας του IJmuiden, τομέας λιμένας του Ρότερνταμ, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannersdensch Kanaal, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, κανάλι Άμστερνταμ-Ρήνου, Veerse Meer, κανάλι Escaut-Ρήνου από τη μεθοριακή γραμμή έως τις εκβολές στο Volkerak, Amer, Bergsche Maas, Meuse κατάντη στο de Venlo, Gooimeer, Europort, κανάλι του Caland (ανατολικά του λιμένα Benelux), Hartelkanaal.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

Ζώνη 4*Δημοκρατία της Αυστρίας*

Thaya: μέχρι το Bernhardsthal.

March: πέραν του χλμ. 6,00.

Βασίλειο του Βελγίου

Όλο το βελγικό δίκτυο, εκτός από τις πλωτές οδούς της ζώνης 3.

Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας

Όλες οι ομοσπονδιακές πλωτές οδοί, εκτός από τις οδούς των ζωνών 1, 2 και 3.

Γαλλική Δημοκρατία

Όλο το γαλλικό δίκτυο, εκτός από τις πλωτές οδούς των ζωνών 1, 2 και 3.

Βασίλειο των Κάτω Χωρών

Όλοι οι άλλοι ποταμοί, κανάλια και εσωτερικές θάλασσες που δεν κατονομάζονται στις ζώνες 1, 2 και 3.

Ιταλική Δημοκρατία

Ποταμός Πάδος: από την Piacenza μέχρι τις εκβολές.

Κανάλι Μιλάνου-Κρεμόνας (Cremona), ποταμός Πάδος: το τελικό τμήμα μήκους 15 χλμ. που συνδέεται με τον Πάδο.

Ποταμός Mincio: από τη Mantua, Governolo μέχρι τον Πάδο.

Idrovia Ferrarese: από τον Πάδο (Pontelagoscuro), την Φερράρα μέχρι το Porto Garibaldi.

Κανάλια του Brondolo και του Valle: από τον ανατολικό Πάδο μέχρι την λιμνοθάλασσα της Βενετίας.

Κανάλι Fissero-Tartaro-Canalbianco: από την Adria μέχρι τον ανατολικό Πάδο.

Παραλία της Βενετίας: από τη λιμνοθάλασσα της Βενετίας μέχρι το Grado.

Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου

Moselle.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές που ισχύουν για τα πλοία που πλέουν στις οδούς των ζωνών 1, 2, 3 και 4

ΜΕΡΟΣ I

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΓΕΝΙΚΑ

Άρθρο 1.01

Ορισμοί

Για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας χρησιμοποιούνται οι ακόλουθοι όροι:

Είδη σκάφους

1. Ως «σκάφος» νοείται πλοίο ή πλωτός εξοπλισμός.
2. Ως «πλοίο» νοείται πλοίο εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή ποντοπόρο πλοίο.
3. Ως «πλοίο εσωτερικής ναυσιπλοΐας» νοείται ένα πλοίο προοριζόμενο αποκλειστικά ή κυρίως για ναυσιπλοΐα σε εσωτερικές πλωτές οδούς.
4. Ως «ποντοπόρο πλοίο» νοείται ένα πλοίο αναγνωρισμένο και προοριζόμενο κυρίως για ναυσιπλοΐα στις ανοικτές θάλασσες ή για ακτοπλοΐα.
5. Ως «αυτοκινούμενο πλοίο» νοείται ένα κοινό αυτοκινούμενο πλοίο ή αυτοκινούμενη δεξαμενή.
6. Ως «αυτοκινούμενη δεξαμενή» νοείται ένα πλοίο που προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων μέσα σε σταθερές δεξαμενές και που είναι κατασκευασμένο για ανεξάρτητη ναυσιπλοΐα με τα δικά του μηχανικά μέσα πρόωσης.
7. Ως «κοινό αυτοκινούμενο πλοίο» νοείται ένα πλοίο, εκτός από τις αυτοκινούμενες δεξαμενές, που προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και που είναι κατασκευασμένο για ανεξάρτητη ναυσιπλοΐα με τα δικά του μηχανικά μέσα πρόωσης.
8. Ως «ποταμόπλοιο διώρυγας» νοείται ένα πλοίο εσωτερικής ναυσιπλοΐας που δεν υπερβαίνει τα 38,5 m κατά μήκος και τα 5,05 m κατά πλάτος.
9. Ως «ρυμουλκό» νοείται ένα πλοίο που είναι ειδικά κατασκευασμένο για να ρυμουλκεί.
10. Ως «ωστικό ρυμουλκό» νοείται ένα πλοίο που είναι ειδικά κατασκευασμένο για να ωθεί μία ωθούμενη συνοδεία.
11. Ως «μαούνα» νοείται μια κοινή μαούνα ή μια μαούνα-δεξαμενή.
12. Ως «μαούνα-δεξαμενή» νοείται ένα πλοίο που προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε σταθερές δεξαμενές, είναι κατασκευασμένο για να ρυμουλκείται και δεν είναι εφοδιασμένο με μηχανικά μέσα πρόωσης ή είναι εφοδιασμένο με μηχανικά μέσα πρόωσης, τα οποία του επιτρέπουν να πραγματοποιεί μόνο μικρές μετακινήσεις.
13. Ως «κοινή μαούνα» νοείται ένα πλοίο, εκτός από τις μαούνες-δεξαμενές, το οποίο προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, είναι κατασκευασμένο για να ρυμουλκείται και δεν είναι εφοδιασμένο με μηχανικά μέσα πρόωσης ή είναι εφοδιασμένο με μηχανικά μέσα πρόωσης τα οποία του επιτρέπουν να πραγματοποιεί μόνο μικρές μετακινήσεις.
14. Ως «φορτηγίδα» νοείται μία φορτηγίδα-δεξαμενή, κοινή φορτηγίδα ή φορτηγίδα πλοίου.
15. Ως «φορτηγίδα-δεξαμενή» νοείται ένα πλοίο που προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε σταθερές δεξαμενές, είναι κατασκευασμένο ή ειδικά διαρρυθμισμένο για να ωθείται και δεν είναι εφοδιασμένο με μηχανικά μέσα πρόωσης ή είναι εφοδιασμένο με μηχανικά μέσα πρόωσης τα οποία του επιτρέπουν να πραγματοποιεί μικρές μόνο μετακινήσεις, όταν δεν αποτελεί τμήμα ωθούμενης συνοδείας.
16. Ως «κοινή φορτηγίδα» νοείται ένα πλοίο, εκτός από τις φορτηγίδες-δεξαμενές, το οποίο προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, είναι κατασκευασμένο ή ειδικά διαρρυθμισμένο για να ωθείται και δεν είναι εφοδιασμένο με μηχανικά μέσα πρόωσης ή είναι εφοδιασμένο με μηχανικά μέσα πρόωσης τα οποία του επιτρέπουν να πραγματοποιεί μικρές μόνο μετακινήσεις, όταν δεν αποτελεί τμήμα ωθούμενης συνοδείας.
17. Ως «φορτηγίδα πλοίου» νοείται μία ωθούμενη φορτηγίδα που είναι κατασκευασμένη για να μεταφέρεται πάνω σε ποντοπόρα πλοία και για ναυσιπλοΐα σε εσωτερικές πλωτές οδούς.
18. Ως «επιβατηγό πλοίο» νοείται ένα πλοίο που είναι κατασκευασμένο ή διαρρυθμισμένο για τη μεταφορά περισσότερων των δώδεκα επιβατών.
19. Ως «πλοίο ημερήσιων εκδρομών» νοείται ένα επιβατηγό πλοίο χωρίς καμπίνες για τη διανυκτέρευση επιβατών.

- 19.A Ως «επιβατηγό ιστιοφόρο πλοίο» νοείται το επιβατηγό πλοίο το οποίο έχει ναυπηγηθεί και διαρρυθμιστεί για να κινείται κυρίως με ιστία.
20. Ως «επιβατηγό πλοίο με καμπίνες» νοείται ένα επιβατηγό πλοίο που διαθέτει καμπίνες για διανυκτέρευση επιβατών.
21. Ως «πλωτός εξοπλισμός» νοείται ένα πλωτό υλικό με εγκαταστάσεις που προορίζονται για εκτέλεση εργασιών, όπως γερανοί, βυθοκόροι, κριοί, ανυψωτήρες.
22. Ως «σκάφος εργοταξίου» νοείται ένα κατάλληλο πλοίο που προορίζεται, σύμφωνα με τον τρόπο ναυπήγησής του και τον εξοπλισμό του, να χρησιμοποιείται σε εργοτάξια, όπως μία βυθοκόρος αποξήρανσης, ένας κάνθαρος ή μία μαούνα-ποντόνι, ένα ποντόνι ή ένα πλοίο τοποθέτησης ογκολίθων.
23. Ως «αθλητικό σκάφος» νοείται ένα πλοίο, εκτός από επιβατηγό, που προορίζεται για αθλητισμό ή αναψυχή.
24. Ως «πλωτή εγκατάσταση» νοείται μία πλωτή εγκατάσταση που κανονικά δεν προορίζεται για μετακίνηση, όπως μία εγκατάσταση λουτρού, μία νεωδόχος, μία προβλήτα, ένας νεώσικος.
25. Ως «πλωτό υλικό» νοείται μία σχεδία ή κατασκευή, σύνολο ή αντικείμενο ικανό για ναυσιπλοία, εκτός από τα πλοία, τους πλωτούς εξοπλισμούς ή τις πλωτές εγκαταστάσεις.

Πρόσδεση σκαφών

26. Ως «συνοδεία» νοείται μια συνοδεία σταθερής σύζευξης ή ρυμουλκούμενης συνοδείας.
27. Ως «σχηματισμός» νοείται η μορφή σύζευξης μιας συνοδείας.
28. Ως «συνοδεία σταθερής σύζευξης» νοείται μια ωθούμενη συνοδεία ή ένας πλαγιοδετημένος σχηματισμός.
29. Ως «ωθούμενη συνοδεία» νοείται ένα σύνολο σκαφών με σταθερή σύζευξη, από τα οποία τουλάχιστον ένα βρίσκεται μπροστά από το ή τα δύο μηχανοκίνητα σκάφη που εξασφαλίζουν την πρόωση της συνοδείας και τα οποία καλούνται «ωστικά ρυμουλκά»· θεωρείται επίσης ως σταθερής σύζευξης, μια συνοδεία που αποτελείται από ένα ωστικό σκάφος και ένα ωθούμενο σκάφος συνεζευγμένα κατά τρόπο ώστε να καθίσταται δυνατή η ελεγχόμενη συνάρθρωση.
30. Ως «πλαγιοδετημένος σχηματισμός» νοείται ένα σύνολο σκαφών που είναι συνεζευγμένα πλευρικά με σταθερό τρόπο και κανένα από τα οποία δεν βρίσκεται μπροστά από το σκάφος που εξασφαλίζει την προώθηση του συζεύγματος.
31. Ως «ρυμουλκούμενη συνοδεία» νοείται ένα σύνολο ενός ή περισσότερων σκαφών, πλωτών εγκαταστάσεων ή πλωτών υλικών, το οποίο ρυμουλκείται από ένα ή περισσότερα μηχανοκίνητα σκάφη που αποτελούν τμήμα της συνοδείας.

Ιδιαίτερες ζώνες σκαφών

32. Ως «διαμέρισμα κυρίων μηχανών» νοείται ο χώρος όπου είναι εγκατεστημένες οι προωσθήριες μηχανές.
33. Ως «μηχανοστάσιο» νοείται ο χώρος όπου είναι εγκατεστημένοι οι κινητήρες καύσης.
34. Ως «λεβητοστάσιο» νοείται ο χώρος στον οποίο είναι τοποθετημένη εγκατάσταση παραγωγής ατμού ή θέρμανσης θερμαγωγού ελαίου και η οποία λειτουργεί με καύσιμο.
35. Ως «κλειστό υπερκατασκεύασμα» νοείται το υδατοστεγές άκαμπτο, συνεχές κατασκεύασμα με άκαμπτα τοιχώματα συνδεδεμένα με το κατάστρωμα μονίμως και υδατοστεγώς.
36. Ως «τιμονιέρα» νοείται ο χώρος που είναι συγκεντρωμένα τα όργανα χειρισμού και ελέγχου που είναι απαραίτητα για τη διακυβέρνηση του πλοίου.
37. Ως «ενδιαίτημα» νοείται ο χώρος που προορίζεται για τα πρόσωπα που ζουν συνήθως πάνω στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των μαγειρείων, των αποθηκών τροφίμων, των αποχωρητηρίων, των λουτρών, των πλυντηρίων, των χώρων υποδοχής και των διαδρόμων, εκτός όμως της τιμονιέρας.
38. Ως «κύτος» νοείται το τμήμα του πλοίου, που χωρίζεται προς τα εμπρός και προς τα πίσω με διαφράγματα, το οποίο είναι ανοικτό ή κλείνεται με καλύμματα στομίου κύτους και προορίζεται είτε για τη μεταφορά εμπορευμάτων συσκευασμένων ή χύμα, είτε για την υποδοχή δεξαμενών οι οποίες δεν αποτελούν μέρος της γάστρας του πλοίου.

39. Ως «σταθερή δεξαμενή» νοείται η δεξαμενή που αποτελεί μέρος του πλοίου και τα τοιχώματα της οποίας μπορεί να αποτελούνται είτε από αυτή καθεαυτή τη γάστρα του πλοίου, είτε από περίβλημα που είναι ανεξάρτητο από τη γάστρα του πλοίου.
40. Ως «χώρος εργασίας» νοείται κάθε χώρος όπου τα μέλη του πληρώματος πρέπει να ασκούν τα επαγγελματικά τους καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένης της κλίμακας επιβίβασης, του φορτωτήρα και της λέμβου του πλοίου.
41. Ως «δίοδος» νοείται ο χώρος που προορίζεται για τη συνήθη κυκλοφορία των προσώπων και τη διακίνηση των εμπορευμάτων.

Όροι ναυτικής τεχνικής

42. Ως «επίπεδο μέγιστου βυθίσματος» νοείται το ίσαλο επίπεδο που αντιστοιχεί στο μέγιστο βύθισμα στο οποίο επιτρέπεται η ναυσιπλοία του πλοίου.
43. Ως «απόσταση ασφαλείας» νοείται η απόσταση μεταξύ του επιπέδου μέγιστου βυθίσματος και του παράλληλου επιπέδου που διέρχεται από το χαμηλότερο σημείο, πάνω από το οποίο το σκάφος δεν θεωρείται στεγανό.
44. Ως «ύψος εξάλων» «F» νοείται η απόσταση μεταξύ του επιπέδου μέγιστου βυθίσματος και του παράλληλου επιπέδου που περνά από το χαμηλότερο σημείο του πλευρικού διαδρόμου καταστρώματος ή, αν δεν υπάρχει πλευρικός διάδρομος καταστρώματος, από το χαμηλότερο σημείο της υψηλότερης ακμής του περιβλήματος.
45. Ως «γραμμή βυθίσεως» νοείται η νοητή γραμμή που χαράσσεται επί του περιβλήματος σε απόσταση τουλάχιστον 10 cm κάτω από το κατάστρωμα στεγανών και τουλάχιστον 10 cm κάτω από το χαμηλότερο μη στεγανό σημείο του περιβλήματος. Αν δεν υπάρχει κατάστρωμα στεγανών, η γραμμή αυτή θεωρείται ότι βρίσκεται σε απόσταση τουλάχιστον 10 cm κάτω από τη χαμηλότερη γραμμή έως την οποία το εξωτερικό περίβλημα είναι στεγανό.
46. Ως «ποσότητα εκτοπιζόμενου νερού» «V» νοείται ο όγκος του εκτοπιζόμενου νερού από το εμβαπτιζόμενο πλοίο και ο οποίος εκφράζεται σε m^3 .
47. Ως «εκτόπισμα» «D» νοείται το συνολικό βάρος του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του φορτίου, εκφραζόμενο σε τόνους.
48. Ως «συντελεστής εκτοπίσματος» «δ» νοείται ο λόγος μεταξύ της ποσότητας του εκτοπιζόμενου νερού και του γινομένου του μήκους L επί το πλάτος B επί το βύθισμα T.
49. Ως «πλευρική επιφάνεια εξάλων» «S» νοείται η πλευρική επιφάνεια του πλοίου πάνω από την ισαλογραμμή που εκφράζεται σε m^2 .
50. Ως «κατάστρωμα στεγανών» νοείται το κατάστρωμα μέχρι του οποίου εξικνούνται τα απαιτούμενα στεγανά διαφράγματα και από το οποίο μετρείται το ύψος εξάλων.
51. Ως «διάφραγμα» νοείται ένα τοίχωμα ορισμένου ύψους, γενικώς κάθετο, που προορίζεται για το διαχωρισμό του πλοίου σε διαμερίσματα και εκτείνεται έως τον πυθμένα του πλοίου, το εξωτερικό περίβλημα ή άλλα διαφράγματα.
52. Ως «εγκάρσιο διάφραγμα» νοείται ένα διάφραγμα που εκτείνεται από τη μια πλευρά του πλοίου έως την άλλη.
53. Ως «τοίχωμα» νοείται μία διαχωριστική επιφάνεια, γενικώς κάθετη.
54. Ως «διαχωριστικό τοίχωμα» νοείται ένα μη υδατοστεγές τοίχωμα.
55. Ως «μήκος» «L» νοείται το μέγιστο μήκος της γάστρας του πλοίου σε m εξαρουμένων του πηδαλίου και του προβόλου.
56. Ως «ολικό μήκος» νοείται το μέγιστο μήκος του σκάφους σε m, συμπεριλαμβανομένων όλων των σταθερών εγκαταστάσεων όπως είναι τα μέρη του μηχανισμού πηδαλιουχίας ή προώσεως, οι μηχανικές διατάξεις και τα παρόμοια.
57. Ως «μήκος» «L_F» νοείται το μήκος της γάστρας του πλοίου σε m, το οποίο μετρείται στο επίπεδο μέγιστου βυθίσματος του πλοίου.
58. Ως «πλάτος» «B» νοείται το μέγιστο πλάτος της γάστρας του πλοίου σε m, το οποίο μετρείται στο εξωτερικό του περιβλήματος (εξαιρουμένων των τροχών των τροχήλατων πλοίων, των παραβλήματων κ.λπ.).
59. Ως «ολικό πλάτος» νοείται το μέγιστο πλάτος του σκάφους σε m, συμπεριλαμβανομένων όλων των σταθερών εγκαταστάσεων, όπως είναι οι τροχοί των τροχήλατων πλοίων, τα περιζώματα, οι μηχανικές διατάξεις και τα παρόμοια.
60. Ως «πλάτος» «BF» νοείται το πλάτος της γάστρας του πλοίου σε m, το οποίο μετρείται στο εξωτερικό του περιβλήματος στο επίπεδο μέγιστου βυθίσματος του πλοίου.

61. Ως «πλευρικό ύψος» «H» νοείται η μικρότερη κάθετη απόσταση μεταξύ της ανώτατης ακμής της τρόπιδας και του χαμηλότερου σημείου του καταστρώματος στην πλευρά του πλοίου.
62. Ως «βύθισμα» «T» νοείται η κάθετη απόσταση μεταξύ του χαμηλότερου σημείου της γάστρας του πλοίου έξω από τους νομείς ή της τρόπιδας και του επιπέδου μεγίστου βυθίσματος του πλοίου.
63. Ως «ορθία της πλώρας» νοείται η κάθετος γραμμή στο μπροστινό σημείο της τομής της γάστρας του πλοίου με το επίπεδο μεγίστου βυθίσματος.
64. Ως «ελεύθερο πλάτος του πλευρικού διαδρόμου καταστρώματος» νοείται η απόσταση μεταξύ της καθέτου γραμμής που διέρχεται από το πιο προεξέχον μέρος του πλευρικού διαδρόμου καταστρώματος στην πλευρά του παραπέτου και της καθέτου γραμμής που διέρχεται από την εσωτερική ακμή του αντιολισθητικού συστήματος (χειραγωγοί, προεξοχές για τα πόδια) στην εξωτερική πλευρά του πλευρικού διαδρόμου καταστρώματος.

Μηχανισμός πηδαλιουχίας

65. Ως «μηχανισμός πηδαλιουχίας» νοείται όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός για την πηδαλιουχία του πλοίου, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ικανότητα ελιγμών που προβλέπεται στο κεφάλαιο 5 του παρόντος παραρτήματος.
66. Ως «πηδάλιο» νοείται το ή τα πηδάλια με τον άξονα, συμπεριλαμβανομένου του τόξου του πηδαλίου και των στοιχείων σύνδεσης με το μηχανήμα πηδαλιουχίας.
67. Ως «μηχάνημα πηδαλιουχίας» νοείται το τμήμα του μηχανισμού πηδαλιουχίας το οποίο προκαλεί την κίνηση του πηδαλίου.
68. Ως «χειριστήριο πηδαλιουχίας» νοείται το χειριστήριο του μηχανήματος πηδαλιουχίας, μεταξύ της πηγής ισχύος και του μηχανήματος πηδαλιουχίας.
69. Ως «πηγή ισχύος» νοείται το σύστημα που παρέχει ισχύ στο χειριστήριο πηδαλιουχίας και στο μηχανισμό χειρισμού και η οποία προέρχεται από το δίκτυο του πλοίου, από συσσωρευτές ή από μηχανή εσωτερικής καύσεως.
70. Ως «μηχανισμός χειρισμού» νοούνται τα εξαρτήματα και τα κυκλώματα τα σχετικά με το χειρισμό ενός μηχανοκίνητου χειριστηρίου πηδαλιουχίας.
71. Ως «εγκατάσταση χειριστηρίου μηχανήματος πηδαλιουχίας» νοείται το χειριστήριο του μηχανήματος πηδαλιουχίας, ο μηχανισμός χειρισμού και η πηγή ισχύος του.
72. Ως «χειροκίνητο χειριστήριο» νοείται το σύστημα διά του οποίου το πηδάλιο κινείται με χειροκίνητο τροχό χειρισμού, μέσω μηχανικής ή υδραυλικής μετάδοσης, χωρίς πρόσθετη πηγή ισχύος.
73. Ως «χειροκίνητο υδραυλικό χειριστήριο» νοείται το χειροκίνητο χειριστήριο με υδραυλική μετάδοση κίνησης.
74. Ως «ρυθμιστής ταχύτητας στροφής» νοείται ο εξοπλισμός που θέτει και διατηρεί αυτόματα μία ορισμένη ταχύτητα στροφής του πλοίου σύμφωνα με προεπιλεγμένες τιμές.
75. Ως «τιμονιέρα διαρρυθμισμένη για την οδήγηση με ραντάρ από ένα άτομο» νοείται η τιμονιέρα που είναι διαρρυθμισμένη κατά τρόπο ώστε, κατά τη διάρκεια ναυσιπλοΐας με ραντάρ, να μπορεί το πλοίο να διευθύνεται από ένα μόνο άτομο.

Ιδιότητες των στοιχείων κατασκευής και των υλικών

76. Ως «υδατοστεγές» νοείται ένα στοιχείο κατασκευής ή διάταξη που έχουν διαρρυθμιστεί έτσι ώστε να εμποδίζουν τη διείσδυση νερού.
77. Ως «ανθεκτικό στις ψεκάδες της θάλασσας και στην κακοκαιρία» νοείται ένα στοιχείο κατασκευής ή διάταξη που έχουν διαρρυθμιστεί έτσι ώστε να επιτρέπουν τη διείσδυση μόνο μιας ασήμαντης ποσότητας νερού υπό κανονικές συνθήκες.
78. Ως «αεριοστεγές» νοείται ένα στοιχείο κατασκευής ή διάταξη που έχουν διαρρυθμιστεί ώστε να εμποδίζουν τη διείσδυση αερίου ή ατμών.
79. Ως «άκαυστο» νοείται ένα υλικό που δεν καίγεται ούτε εκπέμπει εύφλεκτους ατμούς σε ποσότητα αρκετή για να αναφλεγεί όταν θερμαίνεται σε θερμοκρασία 750 °C περίπου.
80. Ως «δυσανάφλεκτο» νοείται το υλικό που μόνο δύσκολα μπορεί να αναφλεγεί ή η επιφάνεια του οποίου μόνο δύσκολα μπορεί να αναφλεγεί και το οποίο εμποδίζει κατάλληλα την εξάπλωση της φωτιάς.
81. Ως «επιβραδυντικό φωτιάς» νοείται τμήμα κατασκευής ή διάταξη που πληροί ορισμένες προδιαγραφές αντίστασης στη φωτιά.

Άλλες έννοιες

82. Ως «αναγνωρισμένοι νηογνώμονες» θεωρούνται οι ακόλουθοι: Germanischer Lloyd, Bureau Veritas και Lloyd's Register of Shipping.
- 83.α Ως «κοινοτικό πιστοποιητικό» νοείται το πιστοποιητικό το οποίο, σύμφωνα με το άρθρο 3 της οδηγίας, χορηγείται από τις αρμόδιες αρχές ενός κράτους μέλους στα πλοία που πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που προβλέπονται στο παρόν παράρτημα.
- 83.β Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 της οδηγίας, το «συμπληρωματικό κοινοτικό πιστοποιητικό» απαιτείται επιπλέον του πιστοποιητικού του Ρήνου όσον αφορά τις πλωτές οδούς των ζωνών 1 και 2, καθώς και των ζωνών 3 και 4, αν τα πλοία θέλουν να επωφεληθούν από τις τεχνικές απλουστεύσεις που προβλέπονται για τις πλωτές οδούς αυτών των δύο τελευταίων ζωνών.
84. Ως «επιτροπές επιθεώρησης» νοούνται οι αρμόδιες αρχές που ορίζονται από τα κράτη μέλη και οι οποίες επιθεωρούν τα πλοία βάσει των διατάξεων του παρόντος παραρτήματος και χορηγούν το ή τα πιστοποιητικά.

Άρθρο 1.02

(άνευ περιεχομένου)

Άρθρο 1.03

(άνευ περιεχομένου)

Άρθρο 1.04

(άνευ περιεχομένου)

Άρθρο 1.05

(άνευ περιεχομένου)

Άρθρο 1.06**Προδιαγραφές προσωρινού χαρακτήρα**

Η αρμόδια αρχή μπορεί, εφαρμόζοντας τη διαδικασία η οποία προβλέπεται στο άρθρο 19 της οδηγίας, να θεσπίσει προδιαγραφές προσωρινού χαρακτήρα, όταν τούτο κρίνεται απαραίτητο, προκειμένου να διενεργηθούν δοκιμές κατά τρόπο ο οποίος δεν βλάπτει την ασφάλεια ή την ευρυθμία της ναυσιπλοΐας. Οι προδιαγραφές αυτές μπορούν να έχουν ισχύ τριών ετών κατά μέγιστο όριο.

Άρθρο 1.07**Διοικητικές οδηγίες για τις επιτροπές επιθεώρησης**

Προκειμένου να διευκολυνθεί και να εναρμονισθεί η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, μπορούν να εγκριθούν διοικητικές οδηγίες για τις επιτροπές επιθεώρησης, μετά από προσφυγή στη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 19 της οδηγίας.

Οι αρμόδιες αρχές γνωστοποιούν τις εν λόγω διοικητικές οδηγίες στις επιτροπές επιθεώρησης.

Οι επιτροπές επιθεώρησης οφείλουν να τηρούν τις εν λόγω διοικητικές οδηγίες.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

Άρθρο 15.01

Γενικές διατάξεις

1. Τα άρθρα 4.01 έως 4.04 και το άρθρο 8.06 παράγραφος 7 δεν εφαρμόζονται.
2. Τα πλοία τα οποία δεν διαθέτουν ίδια μέσα πρόωσης δεν επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτες.
3. Όσον αφορά τα πλοία μήκους L_F ίσου ή μεγαλύτερου των 25 m, η πλευστότητα σε περίπτωση διαρροής πρέπει να δικαιολογείται σύμφωνα με το άρθρο 15.02 για όλες τις προβλεπόμενες καταστάσεις φόρτωσης.
4. Σε όλα τα καταστρώματα, οι χώροι επιβατών πρέπει να βρίσκονται πίσω από το στεγανό σύγκρουσης.
5. Οι χώροι διαμονής του πληρώματος πρέπει να ανταποκρίνονται κατ' αναλογία στα άρθρα 15.07 και 15.09.
6. α) Κατά παρέκκλιση του άρθρου 3.02 παράγραφος 1 στοιχείο β), το ελάχιστο πάχος t_{mind} των ελασμάτων δαπέδου, των υδροσυλλεκτών και του πλευρικού περιβλήματος των επιβατηγών πλοίων πρέπει να καθορίζεται σύμφωνα με την υψηλότερη τιμή των ακόλουθων τύπων:

$$t_{1mind} = 0,006 \cdot a \cdot \sqrt{T} \text{ [mm]}$$

$$t_{2mind} = f \cdot 0,55 \cdot \sqrt{L_{WL}} \text{ [mm].}$$

Στους τύπους αυτούς:

$f = 1 + 0,0013 \cdot (a - 500)$, όπου a είναι μεγαλύτερο ή ίσο προς 400 mm,

a = η απόσταση των διαμήκων ή εγκάρσιων δομικών πλαισίων σε [mm], όταν η απόσταση των δομικών πλαισίων είναι κατώτερη των 400 mm λαμβάνεται $a = 400$ mm.

Η μεγαλύτερη τιμή η οποία προκύπτει από τους τύπους πρέπει να ληφθεί ως ελάχιστο πάχος. Η αντικατάσταση των ελασμάτων πρέπει να πραγματοποιείται όταν το πάχος των ελασμάτων δαπέδου ή του πλευρικού περιβλήματος δεν φθάνει πλέον την ελάχιστη τιμή η οποία καθορίζεται σύμφωνα με την παραπάνω προδιαγραφή.

- β) Η ελάχιστη τιμή η οποία προκύπτει από τους τύπους για το πάχος των ελασμάτων μπορεί να είναι μικρότερη, εφόσον η επιτρεπόμενη τιμή καθορίστηκε βάσει απόδειξης μέσω υπολογισμού της επαρκούς στιβαρότητας της γάστρας και αυτό έχει πιστοποιηθεί.
- γ) Πάντως, το ελάχιστο πάχος δεν πρέπει να είναι κατώτερο της τιμής των 3 mm σε κανένα σημείο της γάστρας.

Άρθρο 15.01A

Ιστιοφόρα επιβατηγά πλοία

Οι ειδικές διατάξεις που εφαρμόζονται στα επιβατηγά πλοία δεν ισχύουν για τα ιστιοφόρα επιβατηγά πλοία. Για τα τελευταία θα θεσπιστούν ειδικές προσαρμοσμένες διατάξεις, σύμφωνα με τις διαδικασίες της επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 19 της οδηγίας και οι οποίες θα περιληφθούν στο παρόν παράρτημα.

Άρθρο 15.02

Βασικοί όροι σχετικά με το διαχωρισμό των χώρων του πλοίου

1. Η κατανομή των διαφραγμάτων πρέπει να είναι τέτοια ώστε μετά από εισροή νερού σε οποδήποτε στεγανό διαμέρισμα η γάστρα δεν θα βυθίζεται κάτω από τη γραμμή βυθίσεως και θα τηρείται το άρθρο 15.04 παράγραφος 7.
2. Μπορεί να κατασκευασθούν στεγανά παράθυρα κάτω από τη γραμμή βυθίσεως με την προϋπόθεση ότι δεν μπορεί να ανοιχθούν, ότι η αντίστασή τους είναι επαρκής και ότι πληρούν το άρθρο 15.07 παράγραφος 7.
3. Κατά τον υπολογισμό της ευστάθειας σε περίπτωση εισροής, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες της ναυπήγησης.

Κατά γενικό κανόνα, οι υπολογισμοί πρέπει να γίνονται με βάση ένα συντελεστή διαπερατότητας διαμερισμάτων 95 %.

Εάν διαπιστωθεί κατόπιν υπολογισμού ότι σε ένα συγκεκριμένο διαμέρισμα η μέση διαπερατότητα είναι κατώτερη του 95 %, η υπολογιζόμενη διαπερατότητα πρέπει να αντικαταστήσει την τιμή αυτή. Σε έναν παρόμοιο υπολογισμό, πρέπει μολαταύτα να τηρούνται οι ακόλουθες ελάχιστες τιμές:

Χώροι επιβατών και χώροι πληρώματος	95 %
Μηχανοστάσια (συμπεριλαμβανομένων των λεβητοστασίων)	85 %
Αποθήκες φόρτωσης, αποσκευών και προμηθειών	75 %
Διπλά δάπεδα, αποθήκες καυσίμων και άλλες αποθήκες ανάλογα με το εάν οι εν λόγω όγκοι πρέπει, σύμφωνα με τον προορισμό τους, να θεωρούνται πλήρεις ή άδειοι και εφόσον η ισολογραμική του πλοίου είναι εκείνη που δίδεται από την μέγιστη γραμμική φόρτωση της κατανομής φορτίου	0 ή 95 %.

4. Μεταξύ του στεγανού σύγκρουσης και του πρυμναίου στεγανού, θεωρούνται ως στεγανά διαμερίσματα κατά την έννοια της παραγράφου 1 μόνο τα διαμερίσματα τα οποία έχουν μήκος τουλάχιστον $0,10 L_F$ και οπωσδήποτε όχι μικρότερο από 4 m. Η επιτροπή επιθεώρησης μπορεί να επιτρέψει οριακές παρεκκλίσεις σχετικά με το σημείο αυτό.

Εάν ένα στεγανό διαμέρισμα είναι μακρύτερο από ό,τι απαιτείται σύμφωνα με τα προηγούμενα και είναι υποδιηρημένο κατά τρόπο ώστε να σχηματίζει στεγανούς χώρους μεταξύ των οποίων το ελάχιστο μήκος επίσης τηρείται, οι εν λόγω χώροι μπορεί να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό της ευστάθειας σε περίπτωση εισροής.

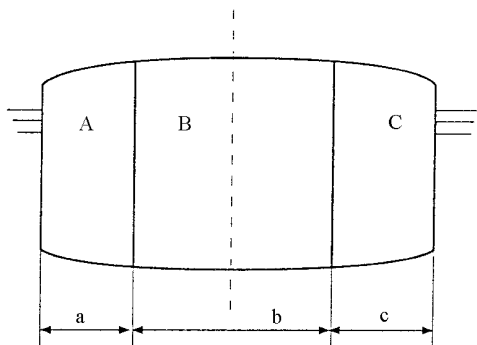
Το μήκος του διαμερίσματος πίσω από το στεγανό σύγκρουσης μπορεί να είναι μικρότερο από $0,10 L_F$ ή 4 m. Στην περίπτωση αυτή, το πρωαίο στεγανό και το γειτονικό διαμέρισμα πρέπει να θεωρηθεί ότι μπορεί να πλημμυρίσουν μαζί κατά τον υπολογισμό της ευστάθειας. Η απόσταση μεταξύ της ορθίας της πλώρας και του εγκάρσιου πρυμναίου διαφράγματος που αποτελεί το όριο του εν λόγω διαμερίσματος δεν μπορεί πάντως να είναι μικρότερη από $0,10 L_F$ ή 4 m.

Η απόσταση μεταξύ του στεγανού σύγκρουσης και της ορθίας της πλώρας πρέπει να είναι τουλάχιστον ίση προς $0,04 L_F$, χωρίς πάντως να υπερβαίνει τα $0,04 L_F + 2$ m.

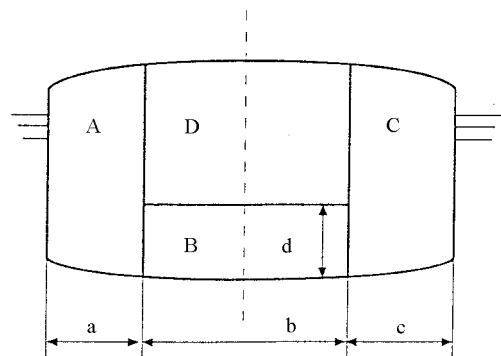
5. Όταν ένα επιβατηγό πλοίο παρουσιάζει μια διαμήκη στεγανή διαμερισματοποίηση, οι ασυμμετρίες μεταξύ του στεγανού σύγκρουσης και του πρυμναίου διαφράγματος πρέπει να υπολογίζονται ως εξής:

α) με τον όρο ότι τα διαμήκη διαφράγματα απέχουν από το εξωτερικό περίβλημα στο επίπεδο του μεγαλύτερου βυθίσματος τουλάχιστον κατά $1/5 B_F$ και απέχουν μεταξύ τους τουλάχιστον κατά $1/6 B_F$, όχι όμως λιγότερο από 1,50 m, κατά τον υπολογισμό της ευστάθειας πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η διείσδυση νερού στα διαμερίσματα Α, Β και Γ χωριστά και η διείσδυση νερού ταυτοχρόνως στα διαμερίσματα Α + Β και Β + Γ (βλέπε σχέδιο αριθ. 1).

β) εάν το ενδιάμεσο διαμέρισμα Β συμπεριλαμβάνει ένα αδιάβροχο κατάστρωμα το οποίο απέχει περισσότερο από 0,50 m από την γάστρα του πλοίου, δεν είναι απαραίτητο να λαμβάνεται υπόψη η διείσδυση νερού στο διαμέρισμα Δ, το οποίο βρίσκεται πάνω από το εν λόγω κατάστρωμα (βλέπε σχέδιο αριθ. 2). Εφαρμόζονται οι όροι οι οποίοι αναφέρονται παραπάνω σχετικά με την τοποθέτηση των διαμήκων διαφραγμάτων.



Σχέδιο αριθ. 1



Σχέδιο αριθ. 2

a = τουλάχιστον $1/5 B_F$

β = τουλάχιστον $1/6 B_F$, όχι όμως λιγότερο από 1,50 m

γ = τουλάχιστον $1/5 B_F$

δ = τουλάχιστον 0,50 m.

Άρθρο 15.03

Εγκάρσια διαφράγματα

1. Εκτός από τα διαφράγματα τα οποία προβλέπονται στο άρθρο 3.03 παράγραφος 1, είναι υποχρεωτικά τα εγκάρσια διαφράγματα τα οποία προκύπτουν από τον υπολογισμό της διαμερισματοποίησης.

Τα προδιαγεγραμμένα εγκάρσια διαφράγματα πρέπει να είναι στεγανά και πρέπει να ανέρχονται έως το κατάστρωμα στεγανών. Εάν δεν υπάρχει κατάστρωμα στεγανών, τα εν λόγω διαφράγματα πρέπει να ανέρχονται σε ύψος μεγαλύτερο από 20 cm από την γραμμή βυθίσσεως. Πρέπει να πληρούνται οι προδιαγραφές του άρθρου 15.04 παράγραφος 8.

Οι χώροι επιβατών και οι χώροι πληρώματος πρέπει να διαχωρίζονται από το μηχανοστάσιο και το λεβητοστάσιο με αεριοστεγή διαφράγματα.

2. Ο αριθμός των ανοιγμάτων στα εγκάρσια στεγανά διαφράγματα σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρέπει να μειωθεί στο βαθμό που το επιτρέπει το είδος ναυπήγησης και η κανονική λειτουργία του πλοίου. Αυτά τα ανοίγματα και τα περάσματα δεν πρέπει να επηρεάζουν δυσμενώς τη στεγανότητα των διαφραγμάτων.

Τα στεγανά σύγκρουσης δεν πρέπει να έχουν ούτε ανοίγματα ούτε πόρτες.

Τα διαφράγματα τα οποία χωρίζουν το μηχανοστάσιο από τους χώρους επιβατών ή τους χώρους πληρώματος δεν πρέπει να έχουν πόρτες.

3. Επιτρέπονται στεγανές πόρτες διαφραγμάτων οι οποίες ανοιγοκλείνουν με το χέρι και δεν επιδέχονται εξ αποστάσεως χειρισμό μόνο στα σημεία στα οποία οι επιβάτες δεν έχουν πρόσβαση. Οι εν λόγω πόρτες πρέπει να παραμένουν μονίμως κλειστές και μπορούν να ανοίγουν στιγμιαία μόνο για ένα πέρασμα. Πρέπει να διαθέτουν κατάλληλες διατάξεις που διασφαλίζουν το ταχύ και ασφαλές κλείδωμά τους. Οι πόρτες και στις δύο πλευρές τους πρέπει να είναι εφοδιασμένες με πινακίδα με το ακόλουθο κείμενο: «Κλείνετε αμέσως την πόρτα μόλις περάσετε».

Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της πρώτης περιόδου, επιτρέπονται πόρτες στεγανών διαφραγμάτων οι οποίες ανοιγοκλείνουν με το χέρι στα ακόλουθα σημεία ή στους χώρους των επιβατών εάν:

- α) το μήκος L_F του πλοίου δεν είναι μεγαλύτερο από 40 m·
- β) ο αριθμός των επιβατών δεν είναι μεγαλύτερος από το μήκος L_F
- γ) το πλοίο έχει ένα μόνο κατάστρωμα·
- δ) οι πόρτες είναι άμεσα προσβάσιμες από το κατάστρωμα και δεν βρίσκονται σε απόσταση μεγαλύτερη από 10 m από την πρόσβαση στη γέφυρα·
- ε) το κάτω άκρο της πόρτας βρίσκεται κατά 30 cm τουλάχιστον πάνω από το δάπεδο του χώρου των επιβατών·

στ) κάθε διαμέρισμα είναι εφοδιασμένο με ένα σύστημα συναγερμού για τη στάθμη του νερού.

4. Οι πόρτες των διαφραγμάτων οι οποίες παραμένουν ανοικτές πολύ χρόνο πρέπει να μπορούν να κλείνουν από τις δύο πλευρές επιτόπου, καθώς και από χώρο με εύκολη πρόσβαση ο οποίος βρίσκεται πάνω από το κατάστρωμα των στεγανών. Μετά από εξ αποστάσεως κλείσιμο, η πόρτα πρέπει να μπορεί να ανοιγοκλείνει εκ νέου επιτόπου με ασφαλή τρόπο. Το κλείσιμο δεν πρέπει να εμποδίζεται κυρίως από χαλιά ή από προστατευτικές ποδιές.

Σε περίπτωση εξ αποστάσεως χειρισμού, το κλείσιμο πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 30 δευτερόλεπτα, χωρίς εντούτοις να υπερβαίνει τα 60 δευτερόλεπτα. Κατά το κλείσιμο πρέπει να ενεργοποιείται κοντά στην πόρτα ένα αυτόματο ακουστικό σήμα συναγερμού. Στο σημείο στο οποίο πραγματοποιείται ο εξ αποστάσεως χειρισμός, μια διάταξη πρέπει να δείχνει εάν η πόρτα είναι ανοιχτή ή κλειστή.

5. Οι πόρτες των διαφραγμάτων και οι διατάξεις για το άνοιγμα και το κλείσιμο πρέπει να βρίσκονται σε ένα χώρο ο οποίος περιορίζεται προς τα έξω από ένα κάθετο επίπεδο, το οποίο βρίσκεται σε απόσταση $1/5$ του πλάτους B_F παράλληλα προς το εξωτερικό περιβλήμα στο επίπεδο του μέγιστου βυθίσματος. Η τιμονιέρα πρέπει να είναι εξοπλισμένη με ένα σύστημα οπτικού συναγερμού το οποίο λειτουργεί ως διάταξη ελέγχου και το οποίο ανάβει όταν η πόρτα του διαφράγματος είναι ανοικτή.

6. Οι σωληνώσεις οι οποίες περιλαμβάνουν ανοιχτές σπές και οι αγωγοί αερισμού πρέπει να είναι τοποθετημένοι κατά τρόπο ώστε να μην προκαλούν σε καμία περίπτωση διαρροή ή εισροή ύδατος σε άλλους χώρους ή δεξαμενές. Εάν πολλά διαμερίσματα επικοινωνούν με σωληνώσεις ή αγωγούς αερισμού, οι σωληνώσεις και οι αγωγοί πρέπει να καταλήγουν σε ένα κατάλληλο σημείο πάνω από την ισαλογραμμή το οποίο αντιστοιχεί στη δυσμενέστερη διείσδυση ύδατος. Εάν αυτό δεν συμβαίνει όσον αφορά τις σωληνώσεις, πρέπει να προβλέπονται διατάξεις κλεισίματος στα διασχιζόμενα διαφράγματα οι οποίες ενεργοποιούνται εξ αποστάσεως πάνω από το κατάστρωμα των στεγανών.

Εάν ένα σύστημα σωληνώσεως δεν περιλαμβάνει ανοικτή σπή σε ένα διαμέρισμα, η σωλήνωση θεωρείται ανέπαφη σε περίπτωση ζημίας του εν λόγω διαμερίσματος, εάν βρίσκεται στο εσωτερικό της ζώνης ασφαλείας η οποία ορίζεται στην παράγραφο 5 και σε απόσταση άνω των 0,50 m από την γάστρα.

7. Εάν επιτρέπονται ανοίγματα και πόρτες όπως αυτές οι οποίες αναφέρονται στις παραγράφους 2 έως 6, στο πιστοποιητικό πρέπει να εγγράφονται οι ακόλουθες οδηγίες λειτουργίας:

«Πρέπει να διασφαλίζεται με οδηγίες στο πλήρωμα του πλοίου ότι σε περίπτωση κινδύνου όλα τα ανοίγματα και οι πόρτες των στεγανών διαφραγμάτων σφραγίζονται ερμητικά χωρίς καθυστέρηση.»

8. Ένα εγκάρσιο διάφραγμα μπορεί να παρουσιάζει κοίλωμα ή μπαγιονέτα με τον όρο ότι όλα τα σημεία του κοιλώματος ή της μπαγιονέτας βρίσκονται στη ζώνη ασφαλείας η οποία μνημονεύεται στην παράγραφο 5.

Άρθρο 15.04

Ευστάθεια ανέπαφου πλοίου και ευστάθεια σε περίπτωση εισροής ύδατος

1. Ο αιτών πρέπει να αποδείξει ότι η ευστάθεια του ανέπαφου πλοίου είναι επαρκής κατόπιν υπολογισμού με βάση τα αποτελέσματα δοκιμής εγκάρσιας ευστάθειας και, εάν το ζητήσει η επιτροπή επιθεώρησης, με βάση μια δοκιμή περιστροφής.
2. Η απόδειξη με βάση υπολογισμό της επαρκούς ευστάθειας του ανέπαφου πλοίου μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει παρασχεθεί εάν, με πλήρη εξαρτισμό, τις αποθήκες καυσίμου και τις δεξαμενές ύδατος κατά το ήμισυ πλήρεις και διατηρουμένου ενός υπολειμματικού ύψους εξάλων και με υπολειμματική απόσταση ασφαλείας σύμφωνα με την παράγραφο 7 και υπό την ταυτόχρονη επίδραση:

- α) μιας πλευρικής μετατόπισης των ανθρώπων με τους όρους που αναφέρονται στην παράγραφο 4·
- β) μιας πίεσης του ανέμου με τους όρους που αναφέρονται στην παράγραφο 5·
- γ) της φυγοκέντρου δυνάμεως η οποία προκύπτει από την περιστροφή του πλοίου με τους όρους που αναφέρονται στην παράγραφο 6·

το πλοίο παρουσιάζει γωνία κλίσης η οποία δεν υπερβαίνει τις 12 μοίρες. Υπό την επίδραση μόνο της πλευρικής μετατόπισης των ανθρώπων, η γωνία αυτή δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 10 μοίρες.

Η επιτροπή επιθεώρησης μπορεί να απαιτήσει να πραγματοποιηθεί υπολογισμός επίσης και για άλλα επίπεδα πλήρωσης των αποθηκών και των δεξαμενών.

3. Όσον αφορά τα πλοία μήκους L_F μικρότερου των 25 m, η απόδειξη με υπολογισμό της επαρκούς ευστάθειας ανέπαφου πλοίου η οποία προβλέπεται στην παράγραφο 2 μπορεί να αντικατασταθεί με δοκιμή φόρτωσης, η οποία διενεργείται με το βάρος του ήμισυς ανώτατου επιτρεπόμενου αριθμού ατόμων και τη δυσμενέστερη φόρτωση των αποθηκών καυσίμου και των δεξαμενών ύδατος. Το βάρος αυτό μπορεί να τοποθετηθεί, αρχίζοντας από το εξωτερικό περίβλημα, στην ελεύθερη επιφάνεια του καταστρώματος που προορίζεται για χρήση από τους επιβάτες, με αναλογία $3\frac{3}{4}$ ανθρώπων ανά m^2 . Κατά τη δοκιμή αυτή, η κλίση δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 7 μοίρες και το υπολειμματικό ύψος εξάλων και η υπολειμματική απόσταση ασφαλείας δεν μπορεί να είναι αντιστοίχως κατώτερα από $0,05 B + 0,20 m$ και $0,05 B + 0,10 m$.
4. Η ροπή η οποία προκύπτει από την πλευρική μετακίνηση των ατόμων (M_p) είναι το άθροισμα των ροπών κάθε καταστρώματος στο οποίο έχουν πρόσβαση οι επιβάτες. Η ροπή αυτή πρέπει να υπολογίζεται με τον ακόλουθο τρόπο:

- α) για τα ελεύθερα καταστρώματα:

$$M_{p_n} = c_p \cdot b \cdot P \text{ [kNm]}.$$

Στον τύπο αυτόν:

c_p συντελεστής ($c_p = 1,5$) [m/s^2].

b το μεγαλύτερο ωφέλιμο πλάτος του καταστρώματος, μετρημένο σε ύψος 0,50 m·

P συνολικό βάρος των επιτρεπόμενων ατόμων επί του καταστρώματος υπολογισμένο σε τόνους (t)·

- β) όσον αφορά τα καταστρώματα τα οποία είναι κατελημμένα από στερεωμένα στοιχεία:

Για τον υπολογισμό της πλευρικής μετατόπισης ατόμων σε καταστρώματα τα οποία καταλαμβάνονται από εν μέρει στερεωμένα στοιχεία, όπως π.χ. πάγκοι, τραπέζια, λέμβοι, μικρά στέγαστρα, πρέπει να εφαρμοσθεί ένα φορτίο $3\frac{3}{4}$ ατόμων ανά m^2 επιφάνειας ελεύθερου καταστρώματος για τους πάγκους, πρέπει να υπολογισθεί 0,50 m πλάτους και 0,75 m βάθους ανά επιβάτη.

Ο υπολογισμός πρέπει να πραγματοποιηθεί για μια μετακίνηση και από τις δύο πλευρές προς την άλλη.

Στην περίπτωση που υπάρχουν πολλά καταστρώματα, η κατανομή σε αυτά του συνολικού βάρους των ατόμων πρέπει να γίνει κατά τον δυσμενέστερο τρόπο από άποψη ευστάθειας. Όσον αφορά τα πλοία με καμπίνες, για τον υπολογισμό της πλευρικής μετακίνησης των ατόμων υποτίθεται ότι οι καμπίνες δεν είναι κατειλημμένες.

Το κέντρο βάρους ενός ανθρώπου πρέπει να ληφθεί σε ύψος 1 m στο χαμηλότερο σημείο του καταστρώματος στο 1/2 της απόστασης L_F χωρίς να λαμβάνονται υπόψη το κύρτωμα και το καμπύλωμα καταστρώματος και υπολογίζοντας βάρος 75 kg ανά άτομο.

5. Η ροπή η οποία προκύπτει από την πίεση του ανέμου M_v πρέπει να υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$M_v = p_v \cdot S \left(l_v + \frac{l}{2} \right) \text{ [kNm]}.$$

Στον τύπο αυτόν:

p_v ειδική πίεση του ανέμου 0,1 kN/m².

S πλευρική επιφάνεια του πλοίου πάνω από το επίπεδο μέγιστου βυθίσματος σε m².

l_v απόσταση του κέντρου βάρους της πλευρικής επιφάνειας του πλοίου S στο επίπεδο του μέγιστου βυθίσματος, σε m.

6. Η ροπή η οποία προκύπτει από την κεντρόφυγο δύναμη λόγω της περιστροφής του πλοίου πρέπει να υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$M_{gi} = C_{gi} \cdot \frac{D}{L_F} \left(\overline{H}_g - \frac{l}{2} \right) \text{ [kNm]}.$$

Στον τύπο αυτόν:

C_{gi} συντελεστής ($C_{gi} = 5$) [m²/s²].

\overline{H}_g απόσταση μεταξύ του κέντρου βάρους και της γραμμής της τρόπιδας, σε m.

Όταν η γωνία της κλίσης κατά την περιστροφή έχει επαληθευθεί με δοκιμή, η τιμή η οποία καθορίζεται με τον τρόπο αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον υπολογισμό. Η δοκιμή αυτή πρέπει να πραγματοποιηθεί με το ήμισυ της μέγιστης ταχύτητας του πλοίου, με πλήρη φόρτωση και την μικρότερη δυνατή ακτίνα περιστροφής υπό τις συνθήκες αυτές.

7. Όταν το πλοίο βρίσκεται σε γωνία κλίσης η οποία προκύπτει από τις καταπονήσεις οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία α) έως γ), πρέπει να παραμείνει ένα ύψος εξάλων τουλάχιστον 0,20 m.

Όσον αφορά τα πλοία των οποίων τα πλευρικά παράθυρα μπορούν να ανοίγουν ή των οποίων το εξωτερικό περίβλημα περιλαμβάνει άλλα ανοίγματα για τα οποία δεν υπάρχει εγγύηση κατά της εισροής νερού, πρέπει να παραμείνει μια απόσταση ασφαλείας τουλάχιστον 0,10 m.

8. Η απόδειξη με υπολογισμό της επαρκούς ευστάθειας σε περίπτωση εισροής νερού μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει παρασχεθεί εάν, σε όλα τα ενδιάμεσα στάδια και στο τελικό στάδιο διεσόδυσεως ύδατος, η ροπή επανόρθωσης M_R η οποία ορίζεται από τον τύπο:

$$M_R = C_R \cdot \overline{M}_{G_{ris}} \cdot \sin \varphi \cdot D \text{ [kNm]}.$$

είναι μεγαλύτερη από τη ροπή κλίσης $M_g = 0,2 M_p$ [kNm].

Στους τύπους αυτούς:

C_R συντελεστής ($C_R = 10$) [m/s²].

$\overline{M}_{G_{ris}}$ μειωμένο μετακεντρικό ύψος σε κατάσταση πλημμυρίσματος, σε m.

φ η μικρότερη από τις ακόλουθες δύο γωνίες: η γωνία με την οποία το πρώτο άνοιγμα ενός διαμερίσματος το οποίο δεν έχει πλημμυρίσει αρχίζει να πλημμυρίζει ή η γωνία με την οποία ένα κατάστρωμα στεγανών αρχίζει να πλημμυρίζει.

M_p η ροπή η οποία προκύπτει από την πλευρική μετακίνηση των ατόμων που προβλέπεται στην παράγραφο 4.

Άρθρο 15.05

Υπολογισμός του αριθμού των επιβατών που προκύπτει από την επιφάνεια του ελεύθερου καταστρώματος

1. Εάν τηρούνται οι προδιαγραφές των άρθρων 15.04 και 15.06, η επιτροπή επιθεώρησης ορίζει τον μέγιστο επιτρεπόμενο αριθμό επιβατών με τον ακόλουθο τρόπο:

α) ως βάση υπολογισμού λαμβάνεται το άθροισμα των επιφανειών ελεύθερου καταστρώματος που κανονικά διατίθενται για τους επιβάτες.

Πάντως, η επιφάνεια των δαπέδων των καμπίνων και των δαπέδων των αποχωρητηρίων καθώς και των χώρων που προορίζονται σε μόνιμη ή προσωρινή βάση για τη λειτουργία του πλοίου, ακόμα και εάν οι επιβάτες έχουν πρόσβαση σε αυτούς, δεν πρέπει να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό. Επιπλέον, οι χώροι οι οποίοι βρίσκονται κάτω από το κύριο κατάστρωμα δεν πρέπει να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό. Εντούτοις, οι χώροι κάτω από το κύριο κατάστρωμα και οι οποίοι περιλαμβάνουν μεγάλα παράθυρα πάνω από αυτό μπορεί να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό·

β) οι ακόλουθες επιφάνειες πρέπει να εξαιρεθούν από το άθροισμα των επιφανειών οι οποίες υπολογίζονται σύμφωνα με το στοιχείο α):

— οι επιφάνειες των διαδρόμων, οι κλίμακες και άλλα σημεία επικοινωνίας·

— οι επιφάνειες κάτω από τις κλίμακες·

— οι επιφάνειες οι οποίες είναι μονίμως κατειλημμένες από εξαρτήματα ή έπιπλα·

— οι επιφάνειες κάτω από τις λέμβους, τις σχεδίες και τις σωσίβιες λέμβους, έστω και αν είναι τοποθετημένες σε τέτοιο ύψος ώστε οι επιβάτες να μπορούν να κυκλοφορούν κάτω από αυτές·

— οι μικρές επιφάνειες, κυρίως οι επιφάνειες μεταξύ των καθισμάτων, των τραπέζιων, οι οποίες δεν χρησιμοποιούνται αποτελεσματικά·

γ) υπολογίζεται ένα φορτίο 2,5 επιβατών ανά m^2 επιφάνειας ελεύθερου καταστρώματος, το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με τα στοιχεία α) και β)· πάντως το εν λόγω φορτίο είναι 2,8 επιβάτες για τα πλοία μήκους L_F μικρότερο των 25 m.

2. Ο μέγιστος επιτρεπόμενος αριθμός επιβατών πρέπει να αναγράφεται σε ευανάγνωστες πινακίδες στο πλοίο σε λίαν εμφανή σημεία. Όσον αφορά τα πλοία με καμπίνες τα οποία χρησιμεύουν επίσης για ημερήσιες εκδρομές, ο αριθμός των επιβατών πρέπει να υπολογισθεί ως πλοίου ημερήσιων εκδρομών και ως πλοίου με καμπίνες και να αναγραφεί στο πιστοποιητικό.

Για καθέναν από τους εν λόγω αριθμούς επιβατών, πρέπει να τηρηθούν τα άρθρα 15.02 και 15.04.

Για τα πλοία με καμπίνες τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για ταξίδια με διανυκτέρευση, είναι καθοριστικός ο αριθμός των θέσεων ύπνου για τους επιβάτες.

Άρθρο 15.06

Απόσταση ασφαλείας, ύψος εξάλων και βυθοσήμανση

1. Η απόσταση ασφαλείας πρέπει να είναι ίση τουλάχιστον προς το άθροισμα:

α) του πρόσθετου πλευρικού βυθίσματος, μετρημένου στο εξωτερικό περίβλημα, το οποίο προκύπτει από την επιτρεπόμενη γωνία κλίσης και

β) της υπολειμματικής απόστασης ασφαλείας, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 15.04 παράγραφος 2 και παράγραφος 7.

Για τα πλοία χωρίς κατάστρωμα στεγανών, η απόσταση ασφαλείας πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,50 m.

2. Το ύψος εξάλων πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσο προς το άθροισμα:

α) του πρόσθετου πλευρικού βυθίσματος μετρημένου στο εξωτερικό περίβλημα το οποίο προκύπτει από την γωνία κλίσης, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 15.04 παράγραφος 2 και

β) του υπολειμματικού ύψους εξάλων που προβλέπεται στο άρθρο 15.04 παράγραφος 2 και παράγραφος 7.

Το ύψος εξάλων πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,30 m.

3. Το επίπεδο μέγιστου βυθίσματος πρέπει να καθορίζεται κατά τρόπο ώστε να τηρείται η απόσταση ασφαλείας η οποία προβλέπεται στην παράγραφο 1, το ύψος εξάλων το οποίο προβλέπεται στην παράγραφο 2, καθώς και οι διατάξεις των άρθρων 15.02 έως 15.04. Εντούτοις, για λόγους ασφαλείας, η επιτροπή επιθεώρησης μπορεί να απαιτήσει μεγαλύτερο ύψος εξάλων ή ανώτερη απόσταση ασφαλείας.

4. Σε κάθε πλευρά του πλοίου πρέπει να τοποθετηθεί βυθοσήμανση, σύμφωνα με το άρθρο 4.04. Επιτρέπεται η τοποθέτηση ενός πρόσθετου ζευγαριού βυθοσημάτων ή μιας συνεχούς βυθοσημάνσης. Η θέση των βυθοσημάτων πρέπει να εγγράφεται σαφώς στο πιστοποιητικό.

Άρθρο 15.07

Εγκαταστάσεις για τους επιβάτες

1. Τα τμήματα του καταστρώματος τα οποία προορίζονται για τους επιβάτες και τα οποία δεν αποτελούν κλειστούς χώρους πρέπει να περιβάλλονται από παραπέτο ή κιγκλίδωμα ύψους τουλάχιστον 1,00 m. Το κιγκλίδωμα πρέπει να είναι κατασκευασμένο κατά τρόπο ώστε τα παιδιά να μην μπορούν να πέσουν διαπερνώντας το. Τα ανοίγματα και οι εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούν για την πρόσβαση στο πλοίο ή την έξοδο από αυτό, ακόμα και τα ανοίγματα για τη φόρτωση ή την εκφόρτωση, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με κατάλληλες διατάξεις ασφαλείας.

Οι γεφυροσανίδες αποβίβασης πρέπει να έχουν πλάτος τουλάχιστον 0,60 m και να είναι εξοπλισμένες σε κάθε πλευρά με κουραστή.

2. α) Οι διάδρομοι επικοινωνίας και οι κλίμακες, καθώς και οι πόρτες και οι εξοδοί που προορίζονται για χρήση από τους επιβάτες πρέπει να έχουν ωφέλιμο πλάτος τουλάχιστον 0,80 m. Όσον αφορά τις πόρτες των καμπίνων επιβατών και των άλλων μικρών χώρων, το πλάτος αυτό μπορεί να μειωθεί σε 0,70 m.

Όταν ένα τμήμα του πλοίου ή ένας χώρος ο οποίος προορίζεται για τους επιβάτες εξυπηρετείται μόνο από ένα διάδρομο ή μία κλίμακα επικοινωνίας, το ωφέλιμο πλάτος τους πρέπει να είναι τουλάχιστον 1 m. Στα πλοία μήκους L_F μικρότερου των 25 m, η επιτροπή επιθεώρησης μπορεί να επιτρέψει πλάτος 0,80 m.

Για τους χώρους ή τις ομάδες χώρων που προβλέπονται για περισσότερους από 80 επιβάτες, το άθροισμα του πλάτους όλων των εξόδων που προβλέπονται για τους επιβάτες και οι οποίες πρέπει να χρησιμοποιηθούν από αυτούς σε περίπτωση ανάγκης πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,01 m ανά επιβάτη.

- β) Οι χώροι ή ομάδες χώρων οι οποίοι προβλέπονται ή έχουν διαρρυθμιστεί για 30 ή περισσότερους επιβάτες ή που περιλαμβάνουν κουκέτες για 12 ή περισσότερους επιβάτες πρέπει να έχουν τουλάχιστον 2 εξόδους. Μπορεί να θεωρηθεί έξοδος μια στεγανή πόρτα σε ένα διάφραγμα που έχει διαρρυθμιστεί σύμφωνα με το άρθρο 15.03 παράγραφοι 2, 4 ή 5, η οποία δίνει πρόσβαση σε γειτονικό διαμέρισμα από το οποίο μπορεί να φθάσει κανείς στο ανώτερο κατάστρωμα.

Αυτές οι εξοδοί πρέπει να διαρρυθμίζονται με κατάλληλο τρόπο. Εάν το συνολικό πλάτος όλων των εξόδων που προβλέπονται στο στοιχείο α) καθορίζεται από τον αριθμό των επιβατών, το πλάτος κάθε εξόδου πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,005 m ανά επιβάτη. Εκτός από τα πλοία με καμπίνες, μία από τις δύο αυτές εξοδοί μπορεί να αντικατασταθεί από δύο εξόδους κινδύνου.

Εάν υπάρχουν χώροι κάτω από το κύριο κατάστρωμα, πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον μια έξοδο ή, ενδεχομένως, μια έξοδο κινδύνου η οποία παρέχει άμεση πρόσβαση στο κύριο κατάστρωμα ή στον ελεύθερο αέρα. Η απαίτηση αυτή δεν ισχύει για τις καμπίνες.

Οι εξοδοί κινδύνου πρέπει να έχουν διαθέσιμο άνοιγμα τουλάχιστον 0,36 m² και το μήκος της μικρότερης πλευράς να είναι τουλάχιστον 0,50 m.

- γ) Οι κλίμακες κάτω από το κύριο κατάστρωμα πρέπει να είναι τοποθετημένες στο εσωτερικό των δύο καθέτων επιπέδων της κάθε πλευράς σε απόσταση $\frac{1}{5} B_F$ από το εξωτερικό περίβλημα. Η απόσταση αυτή δεν είναι υπεχρεωτική όταν υπάρχει τουλάχιστον μια κλίμακα σε κάθε πλευρά του πλοίου στον ίδιο χώρο. Οι κλίμακες πρέπει να είναι εφοδιασμένες με χειραγωγούς σε κάθε πλευρά· για τις κλίμακες πλάτους μικρότερου του 0,90 m, αρκεί ένας μόνο χειραγωγός.

3. Οι πόρτες των χώρων διαβίωσης επιβατών, με εξαίρεση τις πόρτες οι οποίες βλέπουν σε διαδρόμους, πρέπει να μπορούν να ανοίγουν προς τα έξω ή να είναι κατασκευασμένες ως συρόμενες πόρτες· δεν πρέπει να μπορούν να κλείνουν με κλειδί ή με σύρτη κατά τη διάρκεια του πλου από μη εξουσιοδοτημένα άτομα.

Οι πόρτες στις καμπίνες πρέπει να είναι κατασκευασμένες κατά τρόπο ώστε να μπορούν ανά πάσα στιγμή να ξεκλειδώνονται και από έξω.

4. Οι εξοδοί εκκένωσης και οι εξοδοί κινδύνου πρέπει να υποδεικνύονται σαφώς· οι ενδείξεις αυτές πρέπει να φωτίζονται με φωτισμό κινδύνου.

5. Τα πλοία τα οποία επιτρέπεται να μεταφέρουν έως 300 επιβάτες, πρέπει να διαθέτουν ένα τουλάχιστον αποχωρητήριο ανά 150 επιβάτες. Τα πλοία τα οποία επιτρέπεται να μεταφέρουν περισσότερους από 300 επιβάτες, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με χωριστά αποχωρητήρια ανδρών και γυναικών με αναλογία ένα τουλάχιστον ανά 200 επιβάτες.

6. Πρέπει να απαγορεύεται η είσοδος μη εξουσιοδοτημένων προσώπων στα τμήματα του πλοίου τα οποία δεν προορίζονται για τους επιβάτες, ειδικότερα η πρόσβαση στην τιμονιέρα, στο μηχανοστάσιο και στο χώρο των κινητήρων. Οι προσβάσεις στα εν λόγω τμήματα του πλοίου πρέπει να φέρουν σε εμφανές σημείο πινακίδα με την επιγραφή «Απαγορεύεται η είσοδος» ή ισοδύναμο σύμβολο.

7. Μόνο το σκληρυμένο γυαλί, τα πολλαπλά τζάμια ή τα συνθετικά υλικά τα οποία επιτρέπονται για λόγους πυροπροστασίας μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως υαλοπίνακες των παραθύρων στους χώρους όπου έχουν πρόσβαση οι επιβάτες.

Άρθρο 15.08

Ειδικές προδιαγραφές για τα σωστικά μέσα

1. Στα επιβατηγά πλοία πρέπει να υπάρχει ο αριθμός των κυκλικών σωσιβίων που προκύπτει από τον ακόλουθο πίνακα:

L_F en m	Μέγιστος επιτρεπόμενος αριθμός επιβατών	Αριθμός κυκλικών σωσιβίων
Έως 25	Έως 200	3
Άνω των 25 έως 35	Άνω των 200 έως 300	4
Άνω των 35 έως 50	Άνω των 300 έως 600	6
Άνω των 50	Άνω των 600 έως 900	8
—	Άνω των 900 έως 1 200	10
—	Άνω των 1 200	12

Για τον καθορισμό του αριθμού των κυκλικών σωσιβίων, καθοριστική είναι η ανώτερη τιμή η οποία προκύπτει από την πρώτη ή τη δεύτερη στήλη.

Τα μισά προβλεπόμενα κυκλικά σωσίβια πρέπει να είναι εφοδιασμένα με αφρόσχοινο μήκους τουλάχιστον 30 m.

2. Τα πλοία μήκους L_F τουλάχιστον 25 m πρέπει να είναι εφοδιασμένα, εκτός των κυκλικών σωσιβίων που προβλέπονται στην παράγραφο 1, με ατομικά ή συλλογικά σωστικά μέσα για το σύνολο του μέγιστου αριθμού επιβατών που επιτρέπεται για τον τρόπο χρήσης του πλοίου, καθώς και για το πλήρωμα που υπηρετεί στο πλοίο. Εάν έχει επαληθευθεί η πλευστότητα του πλοίου σε περίπτωση διαρροής νερού, πρέπει να εφαρμοστούν οι προδιαγραφές της παραγράφου 3.
3. Τα σωστικά μέσα πρέπει να είναι διατεταγμένα στο πλοίο κατά τρόπο ώστε σε περίπτωση ανάγκης να είναι εύκολα και ασφαλώς προσιτά. Οι κρυμμένες θέσεις αναπόδρασης πρέπει να ενδείκνυνται σαφώς.
4. Ατομικά σωστικά μέσα είναι τα κυκλικά σωσίβια και οι σωσίβιες ζώνες, καθώς και οι στέρεες σχεδίες και ο κατάλληλος υλικός εξοπλισμός που προβλέπεται στο άρθρο 10.05, τα οποία μπορούν να στηρίξουν ένα άτομο που βρίσκεται στο νερό.

Οι στέρεες σχεδίες και ο κατάλληλος υλικός εξοπλισμός πρέπει:

- α) να έχουν ισχύ άνωσης στο γλυκό νερό τουλάχιστον 100 N·
- β) να είναι κατασκευασμένα από κατάλληλο υλικό και να είναι ανθεκτικά στο λάδι και στα παράγωγα του λαδιού, καθώς και σε θερμοκρασίες κατώτερες ή ίσες των 50 °C·
- γ) να είναι εφοδιασμένα με κατάλληλες διατάξεις ώστε να μπορούν να πιάνονται και
- δ) να έχουν χρώμα φωσφορίζον πορτοκαλί ή να έχουν μόνιμα φωσφορίζουσες επιφάνειες τουλάχιστον 100 cm².

Τα ατομικά φουσκωτά σωστικά μέσα πρέπει να ελέγχονται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή.

5. Συλλογικά σωστικά μέσα είναι οι λέμβοι, οι σωστικές σχεδίες και ο κατάλληλος υλικός εξοπλισμός που μπορούν να στηρίξουν πολλά άτομα όταν βρίσκονται στο νερό. Τα εν λόγω σωστικά μέσα πρέπει:
- α) να φέρουν επιγραφή η οποία να υποδεικνύει τη χρήση και τον αριθμό των επιβατών για τον οποίο έχουν εγκριθεί·
- β) να έχουν ισχύ άνωσης στο γλυκό νερό ίση προς τουλάχιστον 100 N ανά άτομο·
- γ) να λαμβάνουν και να διατηρούν σταθερή θέση και για το σκοπό αυτό να είναι εφοδιασμένα με κατάλληλες διατάξεις, οι οποίες τους επιτρέπουν να πιάνονται από τον προβλεπόμενο αριθμό ατόμων·
- δ) να είναι κατασκευασμένα από κατάλληλο υλικό και να είναι ανθεκτικά στο λάδι και στα παράγωγα του λαδιού, καθώς και σε θερμοκρασίες κατώτερες ή ίσες των 50 °C·
- ε) να έχουν φωσφορίζον πορτοκαλί χρώμα ή να έχουν μόνιμα φωσφορίζουσες επιφάνειες 100 cm²·
- στ) να είναι τοποθετημένα με τρόπο ώστε να μπορεί να ρίχνονται στο νερό χωρίς καθυστέρηση και με ασφάλεια από ένα μόνο άτομο.

6. Επιπλέον, τα φουσκωτά σωστικά μέσα πρέπει:

- α) να αποτελούνται από δύο τουλάχιστον χωριστά στρώματα αέρα·
- β) να φουσκώνουν αυτόματα ή με χειροκίνητο μηχανισμό όταν ρίχνονται στο νερό·
- γ) να λαμβάνουν και να διατηρούν σταθερή θέση οποιοδήποτε και αν είναι το βάρος το οποίο φέρουν, ακόμα και με τα μισά στρώματα αέρα φουσκωμένα·
- δ) να ελέγχονται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή.

Άρθρο 15.09

Πυροπροστασία και πυρόσβεση στο χώρο των επιβατών

1. Τα καταστρώματα τα οποία διαχωρίζουν μεταξύ τους τους χώρους των επιβατών ή τους εν λόγω χώρους από τα μηχανοστάσια και την τιμονιέρα, τα διαφράγματα και τα τοιχώματα μεταξύ των χώρων των επιβατών και των μηχανοστασίων καθώς και μεταξύ των χώρων επιβατών και των μαγειρείων πρέπει να μην είναι εύφλεκτα.

Τα διαφράγματα και οι πόρτες οι οποίες υπάρχουν ανάμεσα στους διαδρόμους και τις καμπίνες, καθώς και ανάμεσα στις ίδιες τις καμπίνες πρέπει να μην είναι εύφλεκτα.

Τα τοίχια διαχωρισμού ανάμεσα στους διαδρόμους και τις καμπίνες πρέπει να εκτείνονται από κατάστρωμα σε κατάστρωμα ή να ανέρχονται έως μια οροφή η οποία είναι ανθεκτική στη φωτιά.

Εάν υπάρχουν κατάλληλα διαρρυθμισμένες εγκαταστάσεις διανομής ύδατος, οι απαιτήσεις του δεύτερου και τρίτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου δεν είναι υποχρεωτικές.

Οι ελεύθεροι χώροι πάνω από τις οροφές, κάτω από τα δάπεδα και πίσω από τις επενδύσεις πρέπει να υποδιαιρούνται σε διαστήματα 10 m² κατ' ανώτατο όριο από δομικά στοιχεία τα οποία ανθίστανται στη φωτιά.

2. Η διάταξη των κλιμάκων, των εξόδων και των εξόδων κινδύνου πρέπει να είναι τέτοια ώστε σε περίπτωση πυρκαγιάς σε οποιοδήποτε χώρο, οι άλλοι χώροι να μπορούν να εκκενώνονται με πλήρη ασφάλεια.

Οι κλιμακες, συμπεριλαμβανομένων των βαθμίδων, πρέπει να περιλαμβάνουν σκελετό από χάλυβα ή άλλο άφλεκτο υλικό. Οι βαθμίδες των κλιμάκων πρέπει να μην αναφλέγονται εύκολα.

Στα πλοία με καμπίνες πρέπει να υπάρχουν στο εσωτερικό του κλιμακοστασίου τοιχώματα και πόρτες που ανθίστανται στη φωτιά με αυτόματο κλείσιμο.

Μία κλίμακα η οποία συνδέει μόνο δύο καταστρώματα δεν πρέπει να περιβάλλεται από κλιμακοστάσιο, στο μέτρο που ένα από τα δύο αυτά καταστρώματα περιβάλλεται από ανθεκτικά στη φωτιά διαφράγματα με ανθεκτικές στη φωτιά πόρτες με αυτόματο κλείσιμο ή εάν είναι εγκατεστημένες κατάλληλες διατάξεις διανομής νερού.

Τα κλιμακοστάσια πρέπει να έχουν άμεση σύνδεση με τους διαδρόμους και τα εξωτερικά καταστρώματα.

3. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι μεγαλύτεροι κίνδυνοι πυρκαγιάς στα μαγειρεία, τα κομμωτήρια και τα αρωματοπωλεία, σύμφωνα με τις προδιαγραφές των αρμοδίων αρχών.

4. Τα χρώματα, τα βερνίκια και άλλα προϊόντα εμποτισμού επιφανειών τα οποία χρησιμοποιούνται σε εσωτερικούς χώρους, καθώς και τα υλικά τα οποία χρησιμοποιούνται για την επένδυση και την μόνωση πρέπει να είναι δύσφλεκτου τύπου. Σε περίπτωση πυρκαγιάς δεν πρέπει να προκαλούν επικίνδυνες εκπομπές καπνού ή τοξικών αερίων.

Το σύστημα των θυρών πρέπει να μπορεί να λειτουργεί για ένα αρκετά μακρύ χρονικό διάστημα σε περίπτωση πυρκαγιάς.

5. Οι διάδρομοι μήκους μεγαλύτερου των 40 m πρέπει να υποδιαιρούνται με δύσφλεκτα διαφράγματα εξοπλισμένα με πόρτες αυτόματου κλεισίματος, σε διαστήματα 40 m το πολύ.

6. Οι δύσφλεκτες πόρτες αυτόματου κλεισίματος οι οποίες είναι ανοικτές σε κατάσταση κανονικής λειτουργίας, πρέπει να μπορούν να κλείνουν από ένα σημείο στο οποίο βρίσκονται μονίμως μέλη του πληρώματος και να μπορούν να κλείνουν επιτόπου.

7. Οι εγκαταστάσεις ανανέωσης του αέρα και εξαερισμού πρέπει να είναι κατασκευασμένες κατά τρόπο ώστε να αποτρέπεται η διάδοση της φωτιάς από αυτές. Οι οπές εξόδου και εισόδου του αέρα πρέπει να μπορούν να κλείνουν.

Οι συνεχείς αγωγοί πρέπει να υποδιαιρούνται σε διαστήματα 40 m κατ' ανώτατο όριο με βαλβίδες πυροφραγμού.

Εάν οι αγωγοί εξαερισμού ή ανανέωσης του αέρα διασχίζουν διαφράγματα κλιμακοστασίων ή μηχανοστασίων, πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με βαλβίδες πυροφραγμού στο πέρασμα των εν λόγω διαφραγμάτων.

Οι ενσωματωμένοι ανεμιστήρες πρέπει να μπορούν να τίθενται εκτός λειτουργίας από μία κεντρική θέση η οποία βρίσκεται εκτός του μηχανοστασίου.

8. Στα πλοία με καμπίνες, όλες οι καμπίνες και όλοι οι χώροι διαβίωσης των επιβατών και των μελών του πληρώματος, καθώς και τα μαγειρεία και τα μηχανοστάσια πρέπει να συνδέονται με ένα αποτελεσματικό προειδοποιητικό σύστημα πυρκαγιάς. Η εκδήλωση πυρκαγιάς καθώς και ο εντοπισμός της πρέπει να επισημαίνονται αυτόματα σε ένα σημείο στο οποίο βρίσκονται μόνιμως μέλη του πληρώματος του πλοίου.
9. Τα επιβατηγά πλοία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πυροσβεστική εγκατάσταση η οποία περιλαμβάνει:

- α) μια σταθερή πυροσβεστική αντλία η οποία ενεργοποιείται με κινητήρα·
- β) μια σωλήνωση κατάσβεσης με επαρκή αριθμό στομιών υδροληψίας·
- γ) έναν επαρκή αριθμό εύκαμπτων σωλήνων κατάσβεσης πυρκαγιάς.

Οι πυροσβεστικές εγκαταστάσεις πρέπει να είναι κατασκευασμένες με τέτοιο τρόπο και να έχουν τέτοιες διαστάσεις ώστε οποιοδήποτε σημείο του πλοίου να βρίσκεται στην ακτίνα δράσης δύο τουλάχιστον διαφορετικών στομιών υδροληψίας μέσω ενός εύκαμπτου σωλήνα κατάσβεσης μήκους 20 m κατ' ανώτατο όριο από κάθε στόμιο υδροληψίας. Η πίεση στο στόμιο υδροληψίας πρέπει να είναι τουλάχιστον 3 bar. Εάν το κατάστρωμα βρίσκεται πιο ψηλά, πρέπει να μπορεί να επιτευχθεί μήκος ρίψης τουλάχιστον 6 m.

Οι πυροσβεστικές αντλίες δεν πρέπει να είναι εγκατεστημένες μπροστά από το διάφραγμα σύγκρουσης. Εάν η πυροσβεστική αντλία είναι εγκατεστημένη στο κύριο μηχανοστάσιο, πρέπει να υπάρχει μία δεύτερη μηχανοκίνητη πυροσβεστική αντλία εγκατεστημένη εκτός μηχανοστασίου, η οποία να μπορεί να χρησιμοποιείται ανεξάρτητα από τις εγκαταστάσεις μηχανοστασίου. Η αντλία αυτή μπορεί να είναι φορητή.

Οι κανονικές αντλίες λειτουργίας και καθαρισμού του καταστρώματος, καθώς και οι σωληνώσεις καθαρισμού του καταστρώματος μπορεί να είναι ενσωματωμένες στην πυροσβεστική εγκατάσταση εφόσον είναι κατάλληλες για το σκοπό αυτό.

Στα σκάφη με καμπίνες μήκους L_F μικρότερου από 25 m και στα πλοία ημερησίων εκδρομών μήκους L_F μικρότερου από 40 m επιτρέπονται οι ακόλουθες παρεκκλίσεις:

- α) δεν απαιτείται μόνιμα στερεωμένη πυροσβεστική αντλία·
- β) εάν η πυροσβεστική αντλία είναι εγκατεστημένη στο κύριο μηχανοστάσιο, δεν απαιτείται δεύτερη αντλία·
- γ) αρκεί κάθε σημείο του πλοίου να βρίσκεται εντός της ακτίνας δράσης ενός στομίου υδροληψίας μέσω ενός εύκαμπτου σωλήνα μήκους 20 m το πολύ.

10. Εκτός από τους πυροσβεστήρες οι οποίοι προβλέπονται στο άρθρο 10.03 παράγραφος 1, επί του πλοίου πρέπει να βρίσκονται τουλάχιστον οι ακόλουθοι πυροσβεστήρες:

- α) ένας πυροσβεστήρας ανά 120 m² επιφάνειας δαπέδων, σαλονιών, τραπεζαριών και παρόμοιων χώρων διαβίωσης·
- β) ένας πυροσβεστήρας ανά ομάδα 10 καμπίνων, πλήρων ή όχι.

Οι πρόσθετοι αυτοί πυροσβεστήρες πρέπει να είναι τοποθετημένοι και καταναμημένοι στο πλοίο κατά τρόπο ώστε ανά πάσα στιγμή εάν εκδηλωθεί εστία πυρκαγιάς σε οποιοδήποτε σημείο του πλοίου, η πρόσβαση σε έναν πυροσβεστήρα να είναι άμεση.

Άρθρο 15.10

Συμπληρωματικές διατάξεις

1. Ο φωτισμός πρέπει να διασφαλίζεται αποκλειστικά με ηλεκτρικές εγκαταστάσεις.
2. Πρέπει να υπάρχει μία εφεδρική ηλεκτρική εγκατάσταση, κατά την έννοια του άρθρου 9.18 παράγραφος 2.
3. Εάν δεν είναι δυνατόν να υπάρχει άμεση ακουστική επαφή μεταξύ της τιμονιέρας και του χώρου διαβίωσης του πληρώματος, των χώρων λειτουργίας, της πλήρης και της πρύμνης του πλοίου και των χώρων πρόσβασης των επιβατών, πρέπει να προβλέπονται εγκαταστάσεις επικοινωνίας οι οποίες διασφαλίζουν την ασφαλή και απρόσκοπτη σύνδεση και προς τις δύο κατευθύνσεις.

4. Τα σκάφη μήκους L_F 40 m ή παραπάνω ή αυτά με τα οποία επιτρέπεται η μεταφορά άνω των 75 επιβατών πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μεγάφωνα με τα οποία μπορεί να δίνονται οδηγίες σε όλους τους επιβάτες.
5. Στα πλοία με καμπίνες πρέπει να υπάρχει εγκατάσταση συναγερμού. Η εγκατάσταση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει:
- α) μια εγκατάσταση συναγερμού για τη διακυβέρνηση του πλοίου και το πλήρωμα.
- Ο συναγερμός αυτός πρέπει να ηχεί αποκλειστικά στους χώρους οι οποίοι προορίζονται για τους χειριστές του πλοίου και το πλήρωμα και πρέπει να μπορεί να διακόπτεται από τους χειριστές του πλοίου. Ο συναγερμός πρέπει να μπορεί να ενεργοποιείται τουλάχιστον στα ακόλουθα σημεία:
- σε κάθε καμπίνα,
 - στους διαδρόμους, τους ανελκυστήρες και τα κλιμακοστάσια, ούτως ώστε η απόσταση από τον πλησιέστερο διεγέρτη να μην υπερβαίνει τα 10 m, με έναν τουλάχιστο διεγέρτη ανά στεγανό διαμέρισμα,
 - στα σαλόνια, στις τραπεζαρίες και σε παρόμοιους χώρους διαβίωσης,
 - στα μηχανοστάσια, τα μαγειρεία και άλλους ανάλογους χώρους που εκτίθενται σε κίνδυνο πυρκαγιάς·
- β) μια εγκατάσταση συναγερμού για τους επιβάτες.
- Ο συναγερμός αυτός πρέπει να γίνεται σαφώς αντιληπτός χωρίς πιθανή σύγχυση σε όλους τους χώρους στους οποίους έχουν πρόσβαση οι επιβάτες. Πρέπει να μπορεί να ενεργοποιείται από την τιμονιέρα ή από ένα σημείο στο οποίο βρίσκονται μονίμως μέλη του πληρώματος.
- Οι διεγέρτες του συναγερμού πρέπει να προστατεύονται από την τυχαία χρήση.
6. Τα πλοία με καμπίνες πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ραδιοτηλεφωνική εγκατάσταση η οποία επιτρέπει την επικοινωνία με το δημόσιο τηλεφωνικό δίκτυο.
7. Τουλάχιστον οι ακόλουθοι χώροι και θέσεις πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με επαρκή φωτισμό:
- α) οι θέσεις στις οποίες αποθηκεύονται τα σωστικά μέσα και οι θέσεις στις οποίες κανονικά τα μέσα προετοιμάζονται για χρήση·
- β) οι έξοδοι εκκένωσης, οι προσβάσεις των επιβατών, οι διάδρομοι, οι ανελκυστήρες, οι κλίμακες των ενδιατημάτων, της ζώνης των καμπίνων και των ενδιατημάτων·
- γ) οι ενδείξεις των εξόδων εκκένωσης και των οδών εκκένωσης·
- δ) τα μηχανοστάσια και οι έξοδοί τους·
- ε) η τιμονιέρα·
- στ) ο χώρος της εφεδρικής πηγής ρεύματος·
- ζ) οι θέσεις στις οποίες βρίσκονται οι πυροσβεστήρες και οι πυροσβεστικές αντλίες·
- η) οι χώροι στους οποίους συγκεντρώνονται οι επιβάτες και τα μέλη του πληρώματος σε περίπτωση κινδύνου.
8. Στα πλοία με καμπίνες, πρέπει να υπάρχει σχέδιο ασφαλείας το οποίο διευκρινίζει τα καθήκοντα του πληρώματος και του προσωπικού σε περίπτωση κινδύνου, σύμφωνα με τις ισχύουσες αστυνομικές διατάξεις. Πρέπει να αναφέρονται τα καθήκοντα για τις ακόλουθες περιπτώσεις:
- α) σε περίπτωση εισροής ύδατος·
- β) σε περίπτωση πυρκαγιάς επί του πλοίου·
- γ) σε περίπτωση εκκένωσης των επιβατών·
- δ) σε περίπτωση που άνθρωπος έχει πέσει στη θάλασσα.

Το σχέδιο ασφαλείας πρέπει να περιλαμβάνει ένα σχέδιο του πλοίου το οποίο παρουσιάζει με σαφή και ακριβή τρόπο:

- α) τον σωστικό εξοπλισμό και τον εξοπλισμό ασφαλείας·
- β) τις στεγανές πόρτες οι οποίες βρίσκονται κάτω από το κατάστρωμα και τη θέση του χειρισμού τους, καθώς και άλλα ανοίγματα, όπως αυτά τα οποία προβλέπονται στο άρθρο 15.03 παράγραφος 2 και παράγραφος 6·
- γ) τις πόρτες που είναι ανθεκτικές στη φωτιά·
- δ) τα πυράντοχα παραπετάσματα·
- ε) τις εγκαταστάσεις συναγερμού·
- στ) το σύστημα προειδοποίησης πυρκαγιάς·
- ζ) τις πυροσβεστικές εγκαταστάσεις και τους πυροσβεστήρες·
- η) τις οδούς εκκένωσης και τις εξόδους κινδύνου·
- θ) την εφεδρική πηγή ρεύματος·
- ι) τα όργανα χειρισμού των εγκαταστάσεων εξαερισμού·
- ια) την σύνδεση με το επίγειο δίκτυο·
- ιβ) τα όργανα για το κλείσιμο των σωληνώσεων τροφοδοσίας καυσίμων·
- ιγ) τις εγκαταστάσεις υγραερίου·
- ιδ) τις εγκαταστάσεις μεγαφώνων·
- ιε) τις εγκαταστάσεις ραδιοτηλεφωνίας.

Το σχέδιο ασφαλείας και το σχέδιο του πλοίου που αναφέρονται παραπάνω πρέπει να φέρουν θεώρηση της επιτροπής επιθεώρησης και να είναι τοποθετημένα σε κατάλληλες θέσεις κατά τρόπο ώστε να είναι ευδιάκριτα.

9. Στα πλοία με καμπίνες πρέπει να υπάρχει ένα γενικό σχέδιο εκκένωσης αναρτημένο σε κατάλληλες θέσεις υπόψη των επιβατών. Εντούτοις, το σχέδιο αυτό μπορεί να συνδυάζεται με το σχέδιο ασφαλείας που προβλέπεται στην παράγραφο 8.

Οι αναγκαίες οδηγίες σχετικά με τη συμπεριφορά των επιβατών σε περίπτωση συναγερμού, πυρκαγιάς, βλάβης και εκκένωσης, καθώς και η ένδειξη της θέσης των σωστικών μέσων πρέπει να βρίσκονται σε κάθε καμπίνα.

Οι οδηγίες αυτές πρέπει να είναι γραμμένες στα αγγλικά, στα γαλλικά, στα γερμανικά και στα ολλανδικά.

10. Όσον αφορά τα πλοία με γάστρα από ξύλο, αλουμίνιο ή συνθετικό υλικό, τα μηχανοστάσια πρέπει να είναι κατασκευασμένα από υλικά τα οποία προβλέπονται στο άρθρο 3.04 παράγραφοι 3 και 5 ή να είναι εξοπλισμένα με μόνιμα στερεωμένη πυροσβεστική εγκατάσταση, κατά την έννοια του άρθρου 10.03 παράγραφος 5.

Άρθρο 15.11

Εγκαταστάσεις συλλογής και διάθεσης υγρών αποβλήτων

1. Τα επιβατηγά πλοία τα οποία διαθέτουν περισσότερο από 50 κουκέτες επιβατών πρέπει να είναι εξοπλισμένα είτε με δεξαμενές συλλογής υγρών αποβλήτων, είτε με μονάδες καθαρισμού.
2. Οι δεξαμενές συλλογής υγρών αποβλήτων πρέπει να έχουν επαρκή χωρητικότητα. Οι δεξαμενές πρέπει να είναι εξοπλισμένες με διάταξη η οποία επιτρέπει την μέτρηση του περιεχομένου τους. Για το άδειασμα των δεξαμενών, το πλοίο πρέπει να διαθέτει ίδιες αντλίες και σωληνώσεις με τις οποίες τα υγρά απόβλητα μπορούν να εκκενώνονται στις θέσεις αγκυροβολισμού που βρίσκονται στις δύο πλευρές του πλοίου. Οι σωληνώσεις πρέπει να είναι εξοπλισμένες με ρακόρ εκκένωσης υγρών αποβλήτων σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πρότυπο EN 1306.
3. Οι μονάδες καθαρισμού επί του σκάφους πρέπει να διασφαλίζουν κατά την έξοδό τους, μόνιμα και χωρίς προηγούμενη αραίωση, την οριακή τιμή σύμφωνα με τις προδιαγραφές των ισχυουσών αστυνομικών διατάξεων και πρέπει να είναι εξοπλισμένες με διάταξη λήψης δειγμάτων.