

Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 3051/95 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
της 8ης Δεκεμβρίου 1995
για τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Roll-on/Roll off (Ro-Ro)**

(ΕΕ αριθ. L 320 της 30. 12. 1995, σ. 14)

Τροποποιείται από:

	Επίσημη Εφημερίδα		
	αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 179/98 της Επιτροπής της 23ης Ιανουαρίου 1998	L 19	35	24. 1. 1998

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 3051/95 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
της 8ης Δεκεμβρίου 1995
για τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Roll-on/Roll off (Ro-Ro)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 189 Γ της συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

ότι τα ναυτικά ατυχήματα με απώλειες σε ανθρώπινες ζωές απασχολούν σοβαρά την Κοινότητα·

ότι ο διεθνής κώδικας διαχείρισης της ασφάλειας με τον οποίο επιδιώκεται η ασφαλής λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης εφεξής καλούμενος «κώδικας ISM» εκδόθηκε από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) με την απόφαση της Συνέλευσης Α.741 (18), της 4ης Νοεμβρίου 1993, παρουσία των κρατών μελών και ότι, με την ενσωμάτωσή του στη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα του 1974, θα ισχύει και για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία Ro-Ro από 1ης Ιουλίου 1998·

ότι πρόκειται για ένα μέτρο που συγκαταλέγεται σε σειρά άλλων μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα· ότι ο κώδικας ISM δεν είναι ακόμη υποχρεωτικός αλλά έχει το χαρακτήρα σύστασης·

ότι η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα μπορεί να βελτιωθεί αποτελεσματικά με την αυστηρή και υποχρεωτική εφαρμογή του κώδικα ISM·

ότι το πιο επείγον μέλημα της Κοινότητας είναι η διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Ro-Ro· ότι η ομοιόμορφη και συνεπής εφαρμογή του κώδικα ISM σε όλα τα κράτη μέλη μπορεί να αποτελέσει βήμα προς τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Ro-Ro·

ότι, στο ψήφισμά του της 22ας Δεκεμβρίου 1994 για την ασφάλεια των επιβατηγών οχηματαγωγών «Roll-on/Roll-off» ⁽⁴⁾, το Συμβούλιο κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση σχετικά με την ταχεία υποχρεωτική εφαρμογή του κώδικα ISM σε όλες τις τακτικές μεταφορές επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Ro-Ro προς ή από ευρωπαϊκούς λιμένες, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο·

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 298 της 11. 11. 1995, σ. 23, και τροποποιημένη πρόταση που διαβιβάστηκε στις 15 Ιουνίου 1995 (ΕΕ αριθ. C 298 της 11. 11. 1995, σ. 31).

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. C 236 της 11. 9. 1995, σ. 42.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Ιουνίου 1995 (ΕΕ αριθ. C 166 της 3. 7. 1995, σ. 55), κοινή θέση του Συμβουλίου της 28ης Σεπτεμβρίου 1995 (ΕΕ αριθ. C 297 της 10. 11. 1995, σ. 1), και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29ης Νοεμβρίου 1995 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. C 379 της 31. 12. 1994, σ. 8.

ότι απαιτείται αυστηρή και υποχρεωτική εφαρμογή του κώδικα ISM προκειμένου να εξασφαλιστεί η καθιέρωση και η ορθή διατήρηση συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας από εταιρείες που εκμεταλλεύονται θαλασσοπλοούντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία Ro-Ro, τόσο σε επίπεδο πλοίου όσο και σε επίπεδο εταιρείας·

ότι η ανάληψη δράσης σε κοινοτικό επίπεδο είναι ο καλύτερος τρόπος για να εξασφαλιστεί η υποχρεωτική και πρόωγη εφαρμογή των διατάξεων του κώδικα ISM, καθώς και ο αποτελεσματικός έλεγχος της εφαρμογής του, χωρίς να προκαλείται στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ διαφόρων κοινοτικών λιμένων και μεταξύ οχηματαγωγών Ro-Ro· ότι μόνον ένας κανονισμός, ο οποίος εφαρμόζεται άμεσα, μπορεί να εξασφαλίσει αυτή την εφαρμογή· ότι, για να εφαρμοστούν πρόωρα οι διατάξεις αυτές, ο κανονισμός πρέπει να αρχίσει να εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 1996·

ότι η υποχρεωτική και πρόωγη εφαρμογή του κώδικα ISM για όλα τα οχηματαγωγά Ro-Ro, ανεξαρτήτως σημαίας, λαμβάνει επίσης υπόψη το αίτημα που περιέχεται στο σημείο 2 του ψηφίσματος A.741 (18) του ΔΝΟ το οποίο παροτρύνει έντονα τις κυβερνήσεις να εφαρμόσουν τον κώδικα το ταχύτερο δυνατόν, δίνοντας προτεραιότητα, μεταξύ άλλων, στα επιβατηγά πλοία·

ότι η ασφάλεια των πλοίων είναι πρωταρχική ευθύνη των κρατών της σημαίας και ότι τα κράτη μέλη μπορούν να εξασφαλίσουν ότι τα οχηματαγωγά πλοία που φέρουν τη σημαία τους και οι εταιρείες που τα εκμεταλλεύονται συμμορφώνονται προς τους ενδεδειγμένους κανόνες διαχείρισης της ασφάλειας· ότι ο μόνος τρόπος για να εξασφαλίσουν τα κράτη μέλη την ασφάλεια όλων των οχηματαγωγών πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας, που εκτελούν ή επιθυμούν να εκτελούν τακτικά δρομολόγια από τους λιμένες τους, είναι να απαιτούν την πραγματική συμμόρφωση προς τους κανόνες ασφάλειας, ως προϋπόθεση της εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων από τους λιμένες τους·

ότι οι εταιρείες που εκτελούν δρομολόγια με οχηματαγωγά Ro-Ro αποκλειστικά σε προασπισμένα ύδατα μεταξύ λιμένων του ίδιου κράτους μέλους αποτελούν πιο περιορισμένο κίνδυνο και ότι θα χρειαστεί να αναλάβουν αναλογικά μεγαλύτερο όγκο διοικητικών εργασιών σε σχέση με άλλες εταιρείες και ότι θα πρέπει, ως εκ τούτου, να λάβουν προσωρινή παρέκκλιση·

ότι πρέπει να προσδιοριστούν οι απαιτήσεις βάσει των οποίων εφαρμόζονται οι διατάξεις του κώδικα ISM και να καθοριστούν οι όροι έκδοσης και ελέγχου του εγγράφου συμμόρφωσης και του πιστοποιητικού διαχείρισης της ασφάλειας·

ότι τα κράτη μέλη ενδέχεται να κρίνουν αναγκαίο να αναθέσουν ή να εμπιστευθούν σε ειδικευμένους φορείς την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους βάσει του παρόντος κανονισμού· ότι ο ορθός τρόπος για να εξασφαλισθεί ομοιόμορφο και κατάλληλο επίπεδο ελέγχου είναι να απαιτείται ότι οι φορείς αυτοί είναι μόνον εκείνοι που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της οδηγίας 94/57/EΚ του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών⁽¹⁾·

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

ότι ένα κράτος μέλος πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αναστέλλει τη λειτουργία ορισμένων οχηματαγωγών Ro-Ro στους λιμένες του όταν θεωρεί ότι υπάρχει πιθανότητα σοβαρού κινδύνου για την ασφάλεια της ζωής ή της περιουσίας ή για το περιβάλλον, βάσει απόφασης που λαμβάνεται στα πλαίσια ρυθμιστικής επιτροπής, προς την οποία πρέπει να συμμορφώνονται τα κράτη μέλη·

ότι για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού, ανάλογα με τις διεθνείς εξελίξεις, απαιτείται απλουστευμένη διαδικασία ρυθμιστικής επιτροπής·

ότι η ταχεία καθιέρωση αυτών των κανόνων ασφαλείας δημιουργεί ειδικά τεχνικά και διοικητικά προβλήματα για την Ελλάδα λόγω του πολύ μεγάλου αριθμού των εγκατεστημένων στην Ελλάδα εταιρειών εκμετάλλευσης οχηματαγωγών πλοίων με ελληνική σημαία που εκτελούν δρομολόγια αποκλειστικά μεταξύ ελληνικών λιμένων· ότι, ως εκ τούτου, θα πρέπει να χορηγηθεί παρέκκλιση περιορισμένης διάρκειας για την αντιμετώπιση της κατάστασης αυτής, λαμβανομένου επιπλέον υπόψη του γεγονότος ότι οι τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων μεταξύ ελληνικών λιμένων έχουν εξαιρεθεί, έως την 1η Ιανουαρίου 2004, από την ελευθερία παροχής υπηρεσιών που θεσπίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) ⁽¹⁾,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 364 της 12. 12. 1992, σ. 7.

Άρθρο 1

3051/95

Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να αναβαθμισθεί η ασφαλής διαχείριση και λειτουργία των επιβατηγών οχηματαγωγών Ro-Ro που εκτελούν δρομολόγια προς ή από τους λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας, καθώς και η πρόληψη της ρύπανσης από αυτά, με την εξασφάλιση της συμμόρφωσης των εταιρειών που εκμεταλλεύονται οχηματαγωγά προς τον κώδικα ISM μέσω:

- της καθιέρωσης και της σωστής λειτουργίας, εκ μέρους των εταιρειών, συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας επί των πλοίων και στην ξηρά και
- του ελέγχου των συστημάτων αυτών από τη διοίκηση του κράτους της σημαίας και τη διοίκηση του κράτους του λιμένα.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και την εφαρμογή του κώδικα ISM νοείται ως:

- α) «οχηματαγωγό Ro-Ro»: ένα επιβατηγό οχηματαγωγό θαλασσοπλοούν πλοίο το οποίο είναι διαρρυθμισμένο έτσι ώστε να μπορούν να εισέρχονται και να εξέρχονται απευθείας από αυτό οδικά ή σιδηροδρομικά οχήματα και μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες·
- β) «τακτικό δρομολόγιο»: σειρά διαδρομών οχηματαγωγού Ro-Ro οι οποίες διενεργούνται για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας μεταξύ των ίδιων δύο ή περισσότερων σημείων:
1. είτε σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα δρομολογίων,
 2. είτε με διαδρομές τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμο συστηματικό σύνολο·
- γ) «εταιρεία»: ο πλοιοκτήτης οχηματαγωγού Ro-Ro ή οιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ναυλωτής του πλοίου χωρίς φορτίο, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη εκμετάλλευσης οχηματαγωγού Ro-Ro από τον ιδιοκτήτη του·
- δ) “αναγνωρισμένος οργανισμός” νοείται ο φορέας ο οποίος έχει αναγνωριστεί σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 94/57/EK, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 97/58/EK της Επιτροπής ⁽¹⁾.
- ε) «κώδικας ISM»: ο διεθνής κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης, που υιοθετήθηκε από τον ΔΝΟ με την απόφαση Α.741 (18) της Συνέλευσης, της 4ης Νοεμβρίου 1993, ο οποίος περιλαμβάνεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού·
- στ) «διοίκηση»: η κυβέρνηση του κράτους τη σημαία του οποίου δικαιούται να φέρει το οχηματαγωγό Ro-Ro·
- ζ) «έγγραφο συμμόρφωσης»: το έγγραφο που χορηγείται στις εταιρείες σύμφωνα με το σημείο 13.2 του κώδικα ISM·

179/98

3051/95

⁽¹⁾ EE L 274 της 7. 10. 1997, σ. 8.

- η) «πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας»: το πιστοποιητικό που χορηγείται σε οχηματαγωγά Ro-Ro σύμφωνα με το σημείο 13.4 του κώδικα ISM·
- θ) «προασπισμένα ύδατα»: περιοχές στις οποίες η ετήσια πιθανότητα υπέρβασης του σημαντικού ύψους κύματος 1,5 μ είναι κάτω του 10 % και στις οποίες ένα οχηματαγωγό Ro-Ro δεν ευρίσκεται ποτέ σε απόσταση μεγαλύτερη των 6 ναυτικών μιλίων από ένα καταφύγιο όπου οι ναυαγοί μπορούν να φθάσουν στην ξηρά.

3051/95

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός ισχύει για όλες τις εταιρείες οι οποίες εκμεταλλεύονται τουλάχιστον ένα οχηματαγωγό Ro-Ro που εκτελεί τακτικά δρομολόγια προς ή από λιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας, ανεξαρτήτως της σημαίας του.

Άρθρο 4

1. Όλες οι εταιρείες πρέπει να συμμορφούνται προς όλες τις διατάξεις των σημείων 1.2 έως 13.1 και του σημείου 13.3 του κώδικα ISM, ωσάν οι σχετικές διατάξεις να ήσαν υποχρεωτικές, για να μπορούν τα πλοία τους να εκτελούν τακτικά δρομολόγια προς ή από λιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας.

2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, οι εταιρείες που εκμεταλλεύονται ένα ή περισσότερα οχηματαγωγά Ro-Ro σε τακτικά δρομολόγια, αποκλειστικά σε προασπισμένα ύδατα, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στο ίδιο κράτος μέλος, μπορούν να αναβάλουν τη συμμόρφωσή τους προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού έως την 1η Ιουλίου 1997.

Άρθρο 5

1. Τα κράτη μέλη πρέπει να συμμορφώνονται προς τις διατάξεις των σημείων 13.2, 13.4 και 13.5 του κώδικα ISM, ωσάν οι σχετικές διατάξεις να ήσαν υποχρεωτικές, όσον αφορά τις εταιρείες και τα οχηματαγωγά Ro-Ro.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη μπορούν να εξουσιοδοτούν ή να στηρίζονται, πλήρως ή εν μέρει, μόνον σε αναγνωρισμένο οργανισμό.

Για τους σκοπούς του σημείου 13.2 του κώδικα ISM, ένα κράτος μέλος μπορεί να εκδίδει έγγραφα συμμόρφωσης μόνον για εταιρείες των οποίων το κέντρο επιχειρηματικής δραστηριότητας βρίσκεται στην επικράτειά του. Πριν από την έκδοση των σχετικών εγγράφων, τα κράτη μέλη διαβουλεύονται με τη διοίκηση των κρατών τη σημαία των οποίων δικαιούνται να φέρουν τα οχηματαγωγά Ro-Ro της συγκεκριμένης εταιρείας, εφόσον πρόκειται για διοίκηση διαφορετική από εκείνη του κράτους μέλους που εκδίδει το έγγραφο.

3. Το έγγραφο συμμόρφωσης ισχύει μόνον για πέντε έτη από την ημερομηνία εκδόσεώς του, υπό τον όρον πάντοτε ότι μία φορά το χρόνο διενεργείται έλεγχος, προκειμένου να επιβεβαιώνεται η καλή λειτουργία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και να εξακριβώνεται εάν οι τυχόν μεταβολές που έγιναν μετά τον τελευταίο έλεγχο ανταποκρίνονται προς τις διατάξεις του κώδικα ISM.

4. Το πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας ισχύει μόνον για πέντε έτη από την ημερομηνία εκδόσεώς του, υπό τον όρον πάντοτε ότι διενεργείται έλεγχος τουλάχιστον κάθε 30 μήνες ή συχνότερα, προκειμένου να επιβεβαιώνεται η καλή λειτουργία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και να εξακριβώνεται αν οι τυχόν τροποποιήσεις που έγιναν μετά τον τελευταίο έλεγχο ανταποκρίνονται προς τις διατάξεις του κώδικα ISM.

5. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, και ιδίως του άρθρου 6, κάθε κράτος μέλος αποδέχεται τα έγγραφα συμμόρφωσης ή τα πιστοποιητικά διαχείρισης της ασφάλειας που εκδίδονται από τη διοίκηση άλλου κράτους μέλους ή από αναγνωρισμένο οργανισμό ο οποίος ενεργεί για λογαριασμό του.

6. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν τα έγγραφα συμμόρφωσης και τα πιστοποιητικά διαχείρισης της ασφάλειας που εκδίδονται από τις διοικήσεις τρίτων χωρών, ή για λογαριασμό αυτών, εφόσον βεβαιωθούν ότι αποδεικνύουν τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Τα έγγραφα συμμόρφωσης και τα πιστοποιητικά διαχείρισης της ασφάλειας που εκδίδονται για λογαριασμό διοικήσεων τρίτων χωρών μπορούν να αναγνωρίζονται μόνον εάν έχουν εκδοθεί από αναγνωρισμένο οργανισμό.

Άρθρο 6

Τα κράτη μέλη βεβαιούνται για την τήρηση των διατάξεων του παρόντος κανονισμού από όλες τις εταιρείες που εκτελούν τακτικά δρομολόγια οχηματαγωγών Ro-Ro προς ή από τους λιμένες τους.

Άρθρο 7

Όταν ένα κράτος μέλος κρίνει ότι μια εταιρεία, παρ' όλο ότι διαθέτει έγγραφο συμμόρφωσης, δεν μπορεί να εκμεταλλευτεί επιβατηγό οχηματαγωγό Ro-Ro σε τακτικό δρομολόγιο προς ή από τους λιμένες του λόγω πιθανότητας σοβαρού κινδύνου για την ασφάλεια της ζωής, της περιουσίας ή του περιβάλλοντος, η εκτέλεση του εν λόγω δρομολογίου μπορεί να ανασταλεί μέχρις ότου εκλείψει ο κίνδυνος.

Υπό τις ανωτέρω περιστάσεις, ισχύει η ακόλουθη διαδικασία:

- α) το κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη για την απόφασή του, εκθέτοντας τεκμηριωμένα τους σχετικούς λόγους·
- β) η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσον δικαιολογείται όντως η αναστολή λόγω σοβαρού κινδύνου για την ασφάλεια ή το περιβάλλον·
- γ) αποφασίζεται, με τη διαδικασία του άρθρου 10 παράγραφος 2, εάν η απόφαση του κράτους μέλους να αναστείλει την εκτέλεση του σχετικού δρομολογίου του είναι όντως δικαιολογημένη λόγω σοβαρού κινδύνου για την ασφάλεια της ζωής ή της περιουσίας ή του περιβάλλοντος και εάν η αναστολή δεν είναι δικαιολογημένη, ότι το εν λόγω κράτος μέλος θα κληθεί να την ανακαλέσει.

Άρθρο 8

3051/95

Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι γενικές διατάξεις του κώδικα ISM, η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τρία χρόνια μετά την έναρξη ισχύος του και προτείνει τα τυχόν κατάλληλα μέτρα.

Άρθρο 9

Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι διεθνείς εξελίξεις, και ιδίως οι εξελίξεις στα πλαίσια του ΔΝΟ:

- α) ο ορισμός του «κώδικα ISM» στο άρθρο 2·
- β) η διάρκεια ισχύος του εγγράφου συμμόρφωσης ή/και του πιστοποιητικού διαχείρισης της ασφάλειας και η συχνότητα του σχετικού ελέγχου σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 και 4·
- γ) το παράρτημα·
- δ) ο ορισμός του «αναγνωρισμένου οργανισμού» στο άρθρο 2,

μπορούν να τροποποιούνται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 10 παράγραφος 2, ώστε να περιληφθούν στο παράρτημα κατευθυντήριες γραμμές για τις διοικήσεις σχετικά με την εφαρμογή του κώδικα ISM.

Άρθρο 10

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

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

- 3. α) Η Επιτροπή θεσπίζει τα σχεδιαζόμενα μέτρα εφόσον είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής.
- β) Εάν τα σχεδιαζόμενα μέτρα δεν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ή ελλείψει γνώμης η Επιτροπή υποβάλλει, χωρίς καθυστέρηση, στο Συμβούλιο πρόταση σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία.
- γ) Εάν το Συμβούλιο δεν έχει αποφασίσει μετά την παρέλευση 40 ημερών από την ημερομηνία υποβολής της πρότασης στο Συμβούλιο, τα προτεινόμενα μέτρα θεσπίζονται από την Επιτροπή.

⁽¹⁾ Οδηγία 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 1993 για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα (ΕΕ αριθ. L 247 της 5. 10. 1993, σ. 19).

Άρθρο 11

3051/95

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1996.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 1996.

Κατά παρέκκλιση του πρώτου εδαφίου, ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 1997 σε εταιρείες συσταθείσες βάσει της ελληνικής νομοθεσίας, οι οποίες έχουν το κέντρο επιχειρηματικής δραστηριότητάς τους στην Ελλάδα και οι οποίες εκμεταλλεύονται οχηματαγωγά Ro-Ro νηολογημένα στην Ελλάδα, φέροντα ελληνική σημαία και εκτελούντα τακτικά δρομολόγια αποκλειστικά μεταξύ ελληνικών λιμένων.

<i>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</i>	3051/95
Μέρος Α	179/98
ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ [ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ISM)]	
Απαιτήσεις για τη διαχείριση της ασφάλειας και την πρόληψη της ρύπανσης	3051/95
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	
	Σελίδα
Προοίμιο	19
1. Γενικά	19
1.1. Ορισμοί	19
1.2. Στόχοι	19
1.3. Εφαρμογή	20
1.4. Λειτουργικές απαιτήσεις για ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας	20
2. Πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος	20
3. Ευθύνες και αρμοδιότητα της εταιρείας	20
4. Εξουσιοδοτημένο(-α) πρόσωπο(-α)	21
5. Ευθύνη και αρμοδιότητα του πλοιάρχου	21
6. Μέσα και προσωπικό	21
7. Εκπόνηση σχεδίων για λειτουργίες στο πλοίο	22
8. Ετοιμότητα για αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης	22
9. Αναφορές και ανάλυση μη συμμορφώσεων, ατυχημάτων και επικίνδυνων περιστατικών	22
10. Συντήρηση του πλοίου και εξοπλισμός	23
11. Τεκμηρίωση	23
12. Διαπίστωση, αναθεώρηση και αξιολόγηση από την εταιρεία	23
13. Πιστοποίηση, διαπίστωση και έλεγχος	24

Προοίμιο

3051/95

1. Ο σκοπός αυτού του κώδικα είναι να καθιερώσει ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης.
2. Η Συνέλευση υιοθέτησε την απόφαση Α.443 (ΧΙ) με την οποία κλήθηκαν όλες οι κυβερνήσεις να λάβουν τα απαιτούμενα μέτρα για τη διασφάλιση του πλοιάρχου κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του αναφορικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.
3. Η Συνέλευση επίσης υιοθέτησε την απόφαση Α.680 (17), με την οποία αναγνωρίζεται παραπέρα η ανάγκη για κατάλληλη οργάνωση της διαχείρισης, ώστε αυτή να μπορέσει να ανταποκριθεί στην ανάγκη των επιβαινόντων στα πλοία, για επίτευξη και διατήρηση υψηλών επιπέδων ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.
4. Επειδή αναγνωρίζεται το γεγονός ότι ούτε δύο ναυτιλιακές εταιρείες ή πλοιοκτήτες είναι ίδιοι και ότι τα πλοία λειτουργούν κάτω από ένα ευρύ φάσμα διαφορετικών συνθηκών, ο κώδικας βασίζεται σε γενικές αρχές και στόχους.
5. Ο κώδικας εκφράζεται με γενικούς όρους ώστε να μπορεί να έχει μια ευρύτερη εφαρμογή. Είναι προφανές ότι διαφορετικά επίπεδα διαχείρισης, είτε αφορούν σε εταιρείες ξηράς είτε σε πλοία, απαιτούν διάφορα επίπεδα γνώσης και ενημέρωσης στα θέματα που αναφέρονται στον κώδικα.
6. Ο ακρογωνιαίος λίθος μιας καλής διαχείρισης της ασφάλειας είναι η δέσμευση της κορυφής της ιεραρχίας. Σε ζητήματα ασφάλειας και πρόληψης ρύπανσης η δέσμευση, η ικανότητα, η συμπεριφορά και η ενεργοποίηση των ατόμων σε όλα τα επίπεδα, καθορίζουν το τελικό αποτέλεσμα.

1. ΓΕΝΙΚΑ**1.1. Ορισμοί**

- 1.1.1. «Διεθνής κώδικας διαχείρισης της ασφάλειας (ISM)» είναι ο διεθνής κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη ρύπανσης όπως υιοθετήθηκε από τη Συνέλευση και όπως μπορεί στο μέλλον να τροποποιηθεί από τον Οργανισμό.
- 1.1.2. «Εταιρεία» είναι ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή ο πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ναυλωτής, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη της λειτουργίας του πλοίου από τον πλοιοκτήτη και ο οποίος αναλαμβάνοντας τέτοια ευθύνη έχει συμφωνήσει να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον κώδικα.

- 1.1.3. «Διοίκηση» είναι η κυβέρνηση του κράτους τη σημαία του οποίου δικαιούται να φέρει το πλοίο. 3051/95
- 1.2. **Στόχοι**
- 1.2.1. Οι στόχοι του κώδικα είναι η διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, της πρόληψης ανθρώπινου τραυματισμού ή απώλειας ζωής και της αποφυγής βλάβης στο περιβάλλον, ιδιαίτερα στο θαλάσσιο περιβάλλον και στην περιουσία.
- 1.2.2. Οι στόχοι της διαχείρισης της ασφάλειας της εταιρείας θα πρέπει, μεταξύ άλλων, να:
- 1.2.2.1. καθορίζουν ασφαλείς πρακτικές στη λειτουργία του πλοίου και ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον,
- 1.2.2.2. καθιερώνουν μέτρα προστασίας για όλους τους συγκεκριμένους κινδύνους και να
- 1.2.2.3. βελτιώνουν συνεχώς τις ικανότητες του προσωπικού για διαχείριση της ασφάλειας στην ξηρά και στη θάλασσα, περιλαμβανομένης της προετοιμασίας για αντιμετώπιση καταστάσεων ανάγκης, που σχετίζονται με την ασφάλεια και με την προστασία του περιβάλλοντος.
- 1.2.3. Το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας θα πρέπει να διασφαλίζει:
- 1.2.3.1. τη συμμόρφωση με υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς και
- 1.2.3.2. ότι λαμβάνονται υπόψη οι σχετικοί κώδικες, οδηγίες και πρότυπα που συνιστώνται από τον οργανισμό, τις διοικήσεις, τους νηογνώμονες και τους οργανισμούς της ναυτιλιακής βιομηχανίας.
- 1.3. **Εφαρμογή**
- Οι απαιτήσεις αυτού του κώδικα μπορούν να εφαρμοστούν σε όλα τα πλοία.
- 1.4. **Λειτουργικές απαιτήσεις ενός συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας**
- Κάθε εταιρεία θα πρέπει να αναπτύσσει, να εφαρμόζει και να διατηρεί ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, το οποίο να περιλαμβάνει τις ακόλουθες λειτουργικές απαιτήσεις:
- 1.4.1. την πολιτική της εταιρείας σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος,
- 1.4.2. τις οδηγίες και διαδικασίες για τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων και της προστασίας του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τη σχετική διεθνή νομοθεσία και τη νομοθεσία του κράτους της σημαίας,
- 1.4.3. τα καθορισμένα επίπεδα αρμοδιοτήτων και τρόπους επικοινωνίας του προσωπικού της ξηράς, του προσωπικού του πλοίου και μεταξύ τους,
- 1.4.4. τις διαδικασίες αναφοράς ατυχημάτων και για τις μη συμμορφώσεις με τις διατάξεις του κώδικα,
- 1.4.5. διαδικασίες προετοιμασίας και ανταπόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και

- 1.4.6. διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων και αναθεώρησης του συστήματος διαχείρισης.
2. **ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**
- 2.1. Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει μια πολιτική ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος, η οποία να περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο θα πραγματοποιηθούν οι στόχοι που τίθενται στην παράγραφο 1.2.
- 2.2. Η εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίσει ότι η πολιτική της εφαρμόζεται και διατηρείται σε όλα τα επίπεδα οργάνωσης, τόσο στην ξηρά, όσο και στο πλοίο.
3. **ΕΥΘΥΝΕΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ**
- 3.1. Εάν ο υπεύθυνος για τη λειτουργία του πλοίου είναι άλλος εκτός του πλοιοκτήτη, ο πλοιοκτήτης πρέπει να αναφέρει το πλήρες όνομα και τα λεπτομερή στοιχεία του υπευθύνου αυτού στη διοίκηση.
- 3.2. Η εταιρεία θα πρέπει να καθορίσει και να τεκμηριώσει την ευθύνη, αρμοδιότητα και διασύνδεση όλου του προσωπικού που διαχειρίζεται, εκτελεί και ελέγχει εργασίες που σχετίζονται και επηρεάζουν την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.
- 3.3. Η εταιρεία είναι υπεύθυνη να διασφαλίζει ότι παρέχονται επαρκή μέσα και υποστήριξη ξηράς, ώστε το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο (ή πρόσωπα) να μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του.
4. **ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΟ (Ή ΠΡΟΣΩΠΑ)**
- Για τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας κάθε πλοίου και για τον καθορισμό συνδέσμου μεταξύ της εταιρείας και του προσωπικού του πλοίου, κάθε εταιρεία, ανάλογα με την περίπτωση, πρέπει να ορίσει ένα πρόσωπο (ή πρόσωπα) στην ξηρά που να έχει απ' ευθείας πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο της διαχείρισης. Η ευθύνη και η αρμοδιότητα του εξουσιοδοτημένου προσώπου θα πρέπει να περιλαμβάνει την παρακολούθηση θεμάτων της λειτουργίας κάθε πλοίου που αφορούν στην ασφάλεια και πρόληψη ρύπανσης και να διασφαλίζει ότι παρέχονται τα απαραίτητα μέσα και η υποστήριξη ξηράς όπως απαιτείται.
5. **ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ**
- 5.1. Η εταιρεία θα πρέπει να καθορίσει σαφώς και να τεκμηριώσει την ευθύνη του πλοιάρχου αναφορικά με:
- 5.1.1. την εφαρμογή της πολιτικής της εταιρείας σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος,
- 5.1.2. την ενεργοποίηση του πληρώματος για την τήρηση της πολιτικής αυτής,
- 5.1.3. την έκδοση των καταλλήλων διαταγών και οδηγιών με σαφή και απλό τρόπο,
- 5.1.4. τον έλεγχο της τήρησης των συγκεκριμένων απαιτήσεων και

- 5.1.5. την αναθεώρηση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και την αναφορά των ελλείψεών του στη διαχείριση της εταιρείας στην ξηρά.
- 5.2. Η εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίζει ότι το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας που λειτουργεί στο πλοίο περιέχει μια σαφή δήλωση, η οποία να επισημαίνει την αρμοδιότητα του πλοίαρχου. Η εταιρεία πρέπει να καθορίζει στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας ότι ο πλοίαρχος έχει την υπερισχύουσα αρμοδιότητα και ευθύνη στη λήψη αποφάσεων σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης καθώς και να ζητά τη βοήθεια της εταιρείας όταν αυτό είναι απαραίτητο.
- 6. ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ**
- 6.1. Η εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίζει ότι ο πλοίαρχος:
- 6.1.1. διαθέτει κατάλληλα προσόντα για διοίκηση,
- 6.1.2. έχει πλήρη γνώση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της εταιρείας και
- 6.1.3. έχει την απαραίτητη υποστήριξη έτσι ώστε να μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του με ασφάλεια.
- 6.2. Η εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίζει ότι κάθε πλοίο είναι επανδρωμένο με ναυτικούς που έχουν τα κατάλληλα προσόντα, τα απαραίτητα πιστοποιητικά και είναι υγιείς, σύμφωνα με τις διεθνείς και εθνικές απαιτήσεις.
- 6.3. Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες που να διασφαλίζουν ότι το νέο προσωπικό και το προσωπικό που αναλαμβάνει νέα καθήκοντα, τα οποία σχετίζονται με ασφάλεια και προστασία περιβάλλοντος, έχει την απαραίτητη εξοικείωση με τα καθήκοντά του. Οι οδηγίες, που είναι απαραίτητο να παρέχονται πριν την αναχώρηση του πλοίου, θα πρέπει να έχουν καθορισθεί, τεκμηριωθεί και να παραδίδονται γραπτά.
- 6.4. Η εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίσει ότι όλο το προσωπικό που εμπλέκεται στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της εταιρείας έχει επαρκή κατανόηση των σχετικών κανόνων, κανονισμών, κωδικών και οδηγιών.
- 6.5. Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει και να διατηρεί διαδικασίες για τον προσδιορισμό της εκπαίδευσης που τυχόν απαιτείται για την υποστήριξη του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και να διασφαλίσει ότι η εκπαίδευση αυτή παρέχεται σε όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό.
- 6.6. Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες με τις οποίες το προσωπικό του πλοίου λαμβάνει πληροφορίες σχετικές με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας στη γλώσσα εργασίας, ή σε γλώσσες που μπορεί να καταλάβει.
- 6.7. Η εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίσει ότι το προσωπικό του πλοίου μπορεί να επικοινωνεί ικανοποιητικά κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, που σχετίζονται με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας.

7. **ΕΚΠΙΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΩΝ ΓΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ** 3051/95
- Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για την προετοιμασία σχεδίων και οδηγιών για σημαντικές λειτουργίες στο πλοίο, που αφορούν στην ασφάλεια του πλοίου και στην πρόληψη της ρύπανσης. Οι σχετικές αρμοδιότητες θα πρέπει να καθορίζονται και να ανατίθενται σε εξειδικευμένο προσωπικό.
8. **ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ**
- 8.1. Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για να αναγνωρίζει, περιγράφει και ανταποκρίνεται σε πιθανές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στο πλοίο.
- 8.2. Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει προγράμματα γυμνασίων και ασκήσεων που προετοιμάζουν για ενέργειες αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης.
- 8.3. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας θα πρέπει να ορίζει μέτρα τα οποία διασφαλίζουν ότι η οργάνωση της εταιρείας μπορεί να ανταποκριθεί οποτεδήποτε σε κινδύνους, ατυχήματα και καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που αφορούν στα πλοία της.
9. **ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΕΩΝ, ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ**
- 9.1. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες που να διασφαλίζουν ότι μη συμμορφώσεις, ατυχήματα και επικίνδυνες καταστάσεις αναφέρονται στην εταιρεία, ερευνώνται και αναλύονται με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας και την πρόληψη της ρύπανσης.
- 9.2. Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για την εφαρμογή διορθωτικών ενεργειών.
10. **ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ**
- 10.1. Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες που να διασφαλίζουν ότι το πλοίο συντηρείται σύμφωνα με τις διατάξεις των σχετικών κανόνων και κανονισμών και με όποιες πρόσθετες απαιτήσεις μπορεί να καθιερωθούν από την εταιρεία.
- 10.2. Για την εκπλήρωση των απαιτήσεων αυτών η εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίζει ότι:
- 10.2.1. διενεργούνται επιθεωρήσεις σε κατάλληλα χρονικά διαστήματα,
- 10.2.2. αναφέρεται οποιαδήποτε μη συμμόρφωση με την πιθανή της αιτία, αν είναι γνωστή,
- 10.2.3. γίνονται κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες και
- 10.2.4. τηρούνται αρχεία των ανωτέρω δραστηριοτήτων.

- 3051/95
- 10.3. Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας για τον προσδιορισμό του εξοπλισμού και των τεχνικών συστημάτων των οποίων η ξαφνική βλάβη μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα επικίνδυνες καταστάσεις. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας θα πρέπει να ορίζει συγκεκριμένα μέτρα που να στοχεύουν στη βελτίωση της αξιοπιστίας αυτών των εξοπλισμών ή συστημάτων. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να περιλαμβάνουν τον τακτικό έλεγχο των εφεδρικών διατάξεων και εξοπλισμών ή των τεχνικών συστημάτων που δεν βρίσκονται σε συνεχή χρήση.
- 10.4. Οι επιθεωρήσεις που αναφέρονται στο σημείο 10.2, καθώς και τα μέτρα που αναφέρονται στο σημείο 10.3 θα πρέπει να ενσωματωθούν στη διαδικασία της λειτουργικής συντήρησης του πλοίου.
- 11. ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ**
- 11.1. Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει και να διατηρεί διαδικασίες ελέγχου όλων των εγγράφων και στοιχείων που σχετίζονται με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας.
- 11.2. Η εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίζει ότι:
- 11.2.1. τα ισχύοντα έγγραφα βρίσκονται διαθέσιμα σε όλες τις προβλεπόμενες θέσεις,
- 11.2.2. αλλαγές στα έγγραφα εξετάζονται και εγκρίνονται από εξουσιοδοτημένο προσωπικό και
- 11.2.3. τα μη ισχύοντα έγγραφα αποσύρονται άμεσα.
- 11.3. Τα έγγραφα που χρησιμοποιούνται για να περιγράψουν και να εφαρμόσουν το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας μπορούν να αναφέρονται σαν «Εγχειρίδιο διαχείρισης της ασφάλειας». Τα έγγραφα και στοιχεία θα πρέπει να τηρούνται σε μορφή που η εταιρεία θεωρεί περισσότερο αποτελεσματική. Κάθε πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με όλα τα αναφερόμενα σε αυτό έγγραφα.
- 12. ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΗ, ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ**
- 12.1. Η εταιρεία θα πρέπει να διενεργεί εσωτερικούς ελέγχους για να διαπιστώνει αν οι δραστηριότητες σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης πληρούν τις απαιτήσεις του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.
- 12.2. Η εταιρεία θα πρέπει περιοδικά να αξιολογεί την αποτελεσματικότητα του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και όταν απαιτείται να το αναθεωρεί, σύμφωνα με διαδικασίες που καθιερώθηκαν από την ίδια.
- 12.3. Οι έλεγχοι και οι πιθανές διορθωτικές ενέργειες θα πρέπει να διενεργούνται σύμφωνα με τις καθορισμένες έγγραφες διαδικασίες.
- 12.4. Το προσωπικό που διενεργεί ελέγχους θα πρέπει να είναι ανεξάρτητο από τους τομείς που ελέγχονται, εκτός αν αυτό δεν είναι πρακτικά δυνατό εξ αιτίας του μεγέθους και της μορφής της εταιρείας.

- 12.5. Τα αποτελέσματα των ελέγχων και αναθεωρήσεων θα πρέπει να τίθενται υπόψη όλου του προσωπικού, που έχει αρμοδιότητα στο τμήμα αυτό.
- 12.6. Το διευθυντικό προσωπικό που είναι υπεύθυνο για το τμήμα αυτό θα πρέπει να εκτελεί έγκαιρα διορθωτικές ενέργειες για τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν.
- 13. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ, ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ**
- 13.1. Το πλοίο θα πρέπει να λειτουργεί από εταιρεία που έχει εφοδιασθεί με πιστοποιητικό συμμόρφωσης, σχετικό με το πλοίο αυτό.
- 13.2. Πιστοποιητικό συμμόρφωσης πρέπει να εκδίδεται για κάθε εταιρεία που συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κώδικα ISM από τη διοίκηση, από οργανισμό αναγνωρισμένο από τη διοίκηση ή από την κυβέρνηση της χώρας, ενεργώντας εξ ονόματος της διοίκησης, στην οποία η εταιρεία έχει επιλέξει να διενεργεί τις εργασίες της. Το πιστοποιητικό αυτό πρέπει να γίνεται δεκτό σαν αποδεικτικό στοιχείο ότι η εταιρεία έχει την ικανότητα συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του κώδικα.
- 13.3. Αντίγραφο του πιστοποιητικού αυτού θα πρέπει να βρίσκεται στο πλοίο ώστε ο πλοίαρχος, αν του ζητηθεί, να το παρουσιάζει για έλεγχο από τη διοίκηση ή οργανισμούς αναγνωρισμένους από αυτή.
- 13.4. Πιστοποιητικό, που ονομάζεται πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας, θα πρέπει να εκδίδεται για το πλοίο από τη διοίκηση ή οργανισμό αναγνωρισμένο από τη διοίκηση. Η διοίκηση θα πρέπει, όταν εκδίδει το πιστοποιητικό, να διαπιστώνει ότι η εταιρεία και η επί του πλοίου διαχείρισή της λειτουργούν σύμφωνα με το εγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας.
- 13.5. Η διοίκηση ή οργανισμός αναγνωρισμένος από τη διοίκηση θα πρέπει περιοδικά να διαπιστώνει τη σωστή λειτουργία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας του πλοίου, όπως αυτό έχει εγκριθεί

3051/95

Μέρος Β ⁽¹⁾

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ISM)

179/98

1. ΕΚΔΟΣΗ ΚΑΙ ΙΣΧΥΣ ΤΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.

1.1. Ορισμοί

- α) “Σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS)” νοείται ένα διαρθρωμένο και τεκμηριωμένο σύστημα που επιτρέπει στο προσωπικό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να εφαρμόζει αποτελεσματικά την πολιτική ασφάλειας της επιχείρησης και την πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος.

⁽¹⁾ Οι διατάξεις του μέρους Β θεωρούνται αναπόσπαστο μέρος των αντίστοιχων μερών του κώδικα ISM, ο οποίος ορίζεται στο μέρος Α.

- β) “Έλεγχος της διαχείρισης της ασφάλειας” νοείται μία συστηματική και ανεξάρτητη εξέταση που προσδιορίζει κατά πόσον οι δραστηριότητες SMS και τα σχετικά αποτελέσματά τους είναι σύμφωνα με τους προγραμματισμένους διακανονισμούς και κατά πόσον οι διακανονισμοί αυτοί εφαρμόζονται αποτελεσματικά και είναι οι κατάλληλοι για να επιτευχθούν οι στόχοι.
- γ) “Παρατήρηση” νείται η έκθεση που εκπονείται κατά τη διάρκεια ενός ελέγχου διαχείρισης της ασφάλειας και τεκμηριώνεται με αντικειμενικά αποδεικτικά στοιχεία.
- δ) “Αντικειμενικά αποδεικτικά στοιχεία” νοούνται οι ποσοτικές ή ποιοτικές πληροφορίες, τα πρακτικά ή οι εκθέσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια ή την ύπαρξη και εφαρμογή ενός στοιχείου SMS, το οποίο βασίζεται σε παρατήρηση, μέτρηση ή δοκιμή και μπορεί να επαληθευθεί.
- ε) “Μη συμμόρφωση” νοείται μία κατάσταση που έχει παρατηρηθεί, στην οποία αντικειμενικά αποδεικτικά στοιχεία δείχνουν ότι δεν πληρούται μια ειδική απαίτηση.
- στ) “Κύρια μη συμμόρφωση” νοείται μία προσδιοριστέα απόκλιση, η οποία παρουσιάζει σοβαρή απειλή για την ασφάλεια του προσωπικού ή του πλοίου ή σοβαρό κίνδυνο για το περιβάλλον και απαιτεί άμεση επανόρθωση· επιπλέον, το γεγονός ότι δεν υπάρχει αποτελεσματική και συστηματική εφαρμογή μιας απαίτησης του κώδικα ISM θεωρείται επίσης κύρια μη συμμόρφωση.
- ζ) “Προσωρινό έγγραφο συμμόρφωσης” νοείται το έγγραφο που εκδίδεται για τις εταιρείες σύμφωνα με την παράγραφο 1.2.
- η) “Προσωρινό πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας” νοείται το πιστοποιητικό που εκδίδεται για τα οχηματαγωγά πλοία σύμφωνα με την παράγραφο 1.3.

1.2. Προσωρινό έγγραφο συμμόρφωσης

1.2.1. Προσωρινό έγγραφο συμμόρφωσης μπορεί να εκδοθεί μόνο από μία διοίκηση προς μία εταιρεία όταν:

1. η εταιρεία είναι νεοσυσταθείσα ή
2. η εταιρεία αναλαμβάνει για πρώτη φορά την ευθύνη να θέσει σε λειτουργία ένα οχηματαγωγό πλοίο που δεν καλύπτεται από έγγραφο συμμόρφωσης που διαθέτει ήδη η εταιρεία.

1.2.2. Πριν εκδώσει ένα προσωρινό έγγραφο συμμόρφωσης, η διοίκηση ελέγχει εάν: η εταιρεία διαθέτει SMS που πληροί τους στόχους της παραγράφου 1.2.3 του κώδικα ISM και εάν έχει προγραμματίσει να εφαρμόσει ένα SMS που να πληροί τις απαιτήσεις του κώδικα ISM εντός της περιόδου ισχύος του προσωρινού εγγράφου συμμόρφωσης.

1.2.3. Το προσωρινό έγγραφο συμμόρφωσης δεν μπορεί να είναι έγκυρο άνω των δώδεκα μηνών.

1.3. Προσωρινό πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας

1.3.1. Προσωρινά πιστοποιητικά της ασφάλειας μπορούν να εκδίδουν μόνο οι διοικήσεις για ένα οχηματαγωγό πλοίο, όταν:

- 179/98
1. το οχηματαγωγό πλοίο τίθεται για πρώτη φορά σε λειτουργία, μετά την περάτωση της κατασκευής του ή της μετασκευής του λόγω μεταβολής του τύπου του·
 2. η λειτουργία ενός οχηματαγωγού πλοίου μεταφερθεί και αποτελέσει ευθύνη μιας ναυτιλιακής εταιρείας η οποία δεν σχετιζόταν προηγουμένως με τη λειτουργία του συγκεκριμένου οχηματαγωγού·
 3. το οχηματαγωγό μεταφερθεί στο νηολόγιο άλλου κράτους.
- 1.3.2. Πριν εκδώσει προσωρινό πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας η εθνική διοίκηση ελέγχει εάν:
1. η ναυτιλιακή εταιρεία που θέτει σε λειτουργία το οχηματαγωγό διαθέτει έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης ή προσωρινό έγγραφο συμμόρφωσης για το αντίστοιχο οχηματαγωγό πλοίο·
 2. Το SMS που παρέχει η εταιρεία για το οχηματαγωγό περιλαμβάνει αποφασιστικής σημασίας στοιχεία του κώδικα ISM και έχει εκτιμηθεί κατά τη διάρκεια του ελέγχου πριν την έκδοση του εγγράφου συμμόρφωσης ή έχει επιδειχθεί για την έκδοση του προσωρινού εγγράφου συμμόρφωσης ή έχει επιδειχθεί για την έκδοση του προσωρινού εγγράφου συμμόρφωσης·
 3. ο πλοίαρχος και οι αντίστοιχοι ανώτατοι αξιωματικοί είναι εξοικειωμένοι με το SMS και τους προγραμματιζόμενους διακανονισμούς εφαρμογής του·
 4. έχουν δοθεί οδηγίες οι οποίες θεωρούνται ουσιαστικές να παρέχονται πριν τον απόπλου·
 5. η εταιρεία έχει προγραμματίσει έλεγχο του οχηματαγωγού πλοίου εντός τριών μηνών·
 6. οι πληροφορίες που σχετίζονται με το SMS έχουν δοθεί σε γλώσσα εργασίας ή σε γλώσσες κατανοητές από το πλήρωμα του οχηματαγωγού.
- 1.3.3. Το προσωρινό πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας δεν μπορεί να είναι έγκυρο άνω των 6 μηνών. Σε περίπτωση που η ναυτιλιακή εταιρεία διαθέτει προσωρινό έγγραφο συμμόρφωσης αλλά όχι και έγγραφο συμμόρφωσης έγκυρο για το οχηματαγωγό πλοίο, η ισχύς του πιστοποιητικού μπορεί να παραταθεί για άλλη μια περίοδο που δεν θα υπερβαίνει τους έξι μήνες από την ημερομηνία της αρχικής ημερομηνίας λήξεως του πιστοποιητικού.
- 1.4. **Αποδοχή και αναγνώριση ενός προσωρινού εγγράφου συμμόρφωσης και ενός προσωρινού πιστοποιητικού διαχείρισης της ασφάλειας**
- 1.4.1. Κάθε κράτος μέλος αποδέχεται τα προσωρινά έγγραφα συμμόρφωσης και τα προσωρινά πιστοποιητικά διαχείρισης της ασφάλειας που είναι σύμφωνα προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και έχουν εκδοθεί από τη διοίκηση άλλου κράτους μέλους ή από αναγνωρισμένο οργανισμό που δρα εξ ονόματος αυτού του κράτους μέλους.
 - 1.4.2. Τα προσωρινά έγγραφα συμμόρφωσης και τα προσωρινά πιστοποιητικά διαχείρισης της ασφάλειας που έχει εκδοθεί από τις εθνικές διοικήσεις τρίτων χωρών ή εξ ονόματός τους αναγνωρίζονται από ένα κράτος μέλος εφόσον αποδειχθεί στο εν λόγω κράτος μέλος ότι είναι σύμφωνα προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

- 179/98
- 1.5. **Ανάκληση ενός εγγράφου συμμόρφωσης και ενός πιστοποιητικού διαχείρισης της ασφάλειας**
- 1.5.1. Η εθνική διοίκηση έκδοσης ανακαλεί το έγγραφο συμμόρφωσης εφόσον υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία κύριας μη συμμόρφωσης εφόσον υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία κύριας μη συμμόρφωσης προς τον κώδικα ISM. Τα πιστοποιητικά διαχείρισης της ασφάλειας που σχετίζονται με το έγγραφο συμμόρφωσης καθίστανται επίσης άκυρα και ανακαλούνται.
- 1.5.2. Η διοίκηση έκδοσης ανακαλεί το πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας εφόσον υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία κύριας μη συμμόρφωσης προς τον κώδικα ISM.
2. **ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ**
- 2.1. Η διαδικασία πιστοποίησης που σχετίζεται με την έκδοση ενός εγγράφου συμμόρφωσης προς μία ναυτιλιακή εταιρεία και ενός πιστοποιητικού διαχείρισης της ασφάλειας για ένα οχηματαγωγό πλοίο διενεργείται λαμβανομένων υπόψη των κάτωθι διατάξεων.
- 2.2. Η διαδικασία πιστοποίησης κανονικά περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:
1. αρχικό έλεγχο·
 2. περιοδικό ή ενδιάμεσο έλεγχο·
 3. επαναληπτικό έλεγχο·
- Οι έλεγχοι αυτοί πραγματοποιούνται κατ' αίτηση της ναυτιλιακής εταιρείας προς την εθνική διοίκηση ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό όταν αυτός δρα εξ ονόματος της εθνικής διοίκησης.
- 2.3. Οι έλεγχοι περιλαμβάνουν έλεγχο της διαχείρισης της ασφάλειας.
- 2.4. Για τη διεξαγωγή του ελέγχου ορίζεται ένας επικεφαλής ελεγκτής και, εφόσον χρειάζεται, μία ομάδα ελέγχου.
- 2.5. Ο διορισμένος επικεφαλής ελεγκτής έρχεται σε επαφή με τη ναυτιλιακή εταιρεία και καταρτίζει πρόγραμμα ελέγχου.
- 2.6. Συντάσσεται έκθεση ελέγχου σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του επικεφαλής ελεγκτού, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την ακρίβεια και την πληρότητα της έκθεσης.
- 2.7. Η έκθεση ελέγχου περιλαμβάνει πρόγραμμα ελέγχου, προσδιορισμό μελών της ομάδας ελέγχου, ημερομηνίες και τα στοιχεία της ναυτιλιακής εταιρείας, αντίγραφα των παρατηρήσεων και των μη συμμορφώσεων που έχουν εκδοθεί και παρατηρήσεις σχετικά με την αποτελεσματικότητα των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας στην εκπλήρωση των συγκεκριμένων στόχων.
3. **ΠΡΟΤΥΠΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**
- 3.1. Οι ελεγκτές ή η ομάδα ελέγχου που διευθύνει τον έλεγχο συμμόρφωσης προς τον κώδικα ISM έχει αρμοδιότητες για:
1. την εξασφάλιση συμμόρφωσης προς τους κανόνες και κανονισμούς στους οποίους συμπεριλαμβάνεται η πιστοποίηση των ναυτικών, για τα πλοία που χρησιμοποιεί η ναυτιλιακή εταιρεία·
 2. τις δραστηριότητες έγκρισης, επιθεώρησης και πιστοποίησης που σχετίζονται με ναυτιλιακά πιστοποιητικά·

3. τη συγγραφή υποχρεώσεων που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη με βάση τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας όπως απαιτεί ο κώδικας ISM·
4. την πρακτική πείρα στη λειτουργία πλοίων.
- 3.2. Κατά την διενέργεια του ελέγχου συμμόρφωσης προς τις διατάξεις του κώδικα ISM, εξασφαλίζεται ότι το συμβουλευτικό προσωπικό είναι ανεξάρτητο εκείνου που συμμετέχει στη διαδικασία πιστοποίησης.

4. ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ

4.1. Βασική επάρκεια για τη διενέργεια ελέγχου

- 4.1.1. Το προσωπικό που συμμετέχει στον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του κώδικα ISM πληροί τα ελάχιστα κριτήρια για τους επιθεωρητές, όπως ορίζει το παράρτημα VII παράγραφος 2 της οδηγίας 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾.
- 4.1.2. Το εν λόγω προσωπικό εκπαιδεύεται για να εξασφαλίσει κατάλληλη επαρκεία και προσόντα για την ενέργεια του ελέγχου συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του κώδικα ISM, ιδίως όσον αφορά:
1. τη γνώση και κατανόηση του κώδικα ISM·
 2. τους υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς·
 3. τη συγγραφή υποχρεώσεων που απαιτεί ο κώδικας ISM να λαμβάνουν υπόψη οι ναυτιλιακές εταιρείες·
 4. την εκτίμηση τεχνικών εξέτασης, ανάκρισης, αξιολόγησης και αναφοράς·
 5. τις τεχνικές ή επιχειρησιακές πτυχές της διαχείρισης της ασφάλειας·
 6. τη βασική γνώση της ναυτιλίας και των εργασιών επί του πλοίου·
 7. τη συμμετοχή σε τουλάχιστον έναν έλεγχο συστήματος διαχείρισης στη ναυτιλία.

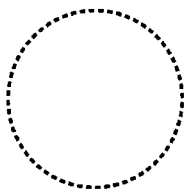
4.2. Επάρκεια για τον αρχικό έλεγχο και τον επαναληπτικό έλεγχο

- 4.2.1. Για να εκτιμηθεί πλήρως κατά πόσον η ναυτιλιακή εταιρεία ή το οχηματαγωγό πλοίο είναι σύμφωνο προς τις απαιτήσεις του κώδικα ISM, εκτός από τη βασική επάρκεια που αναφέρεται ανωτέρω, το προσωπικό που προορίζεται για να διενεργεί τους αρχικούς ελέγχους ή τους επαναληπτικούς ελέγχους για ένα έγγραφο συμμόρφωσης και ένα πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας, πρέπει να διαθέτει επάρκεια για:
1. να προσδιορίζει κατά πόσον τα στοιχεία SMS είναι ή δεν είναι σύμφωνα προς τις απαιτήσεις του κώδικα ISM·
 2. να καθορίζει την αποτελεσματικότητα των SMS που διαθέτει η ναυτιλιακή εταιρεία ή το οχηματαγωγό πλοίο για να εξασφαλίζεται συμμόρφωση προς τους κανόνες και τους κανονισμούς όπως αποδεικνύεται από τα αρχεία του καταστατικού και της επιθεώρησης κατάταξης·

⁽¹⁾ ΕΕ L 157 της 7. 7. 1995, σ. 1.

- 179/98
3. να εκτιμά την αποτελεσματικότητα των SMS εξασφαλίζοντας συμμόρφωση προς τους υπόλοιπους κανόνες και κανονισμούς που δεν καλύπτονται από τις επιθεωρήσεις του καταστατικού και της κατάταξης και επιτρέποντας τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς αυτούς του κανόνες και τους κανονισμούς και
 4. να εκτιμά κατά πόσον οι πρακτικές που ακολουθούνται όσον αφορά την ασφάλεια τις οποίες συνιστά ο ΙΜΟ, οι διοικήσεις, οι εταιρείες κατάταξης και οι ναυτιλιακοί οργανισμοί έχουν ληφθεί υπόψη.
- 4.2.2. Η εν λόγω επάρκεια μπορεί να επιτυγχάνεται από ομάδες, οι οποίες από κοινού διαθέτουν τη συνολικά απαιτούμενη επάρκεια.
5. **ΕΝΤΥΠΑ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**
- Το έγγραφο συμμόρφωσης, το πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας, το προσωρινό έγγραφο συμμόρφωσης και το προσωρινό πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας συντάσσονται σύμφωνα με τα έντυπα που ορίζονται στη συνέχεια.
- Όταν τα έντυπα αυτά χρησιμοποιούνται για εταιρείες και οχηματαγωγά πλοία που δραστηριοποιούνται μόνον σε ένα κράτος μέλος, οι παραπομπές στη σύμβαση SOLAS διαγράφονται.

ΕΓΓΡΑΦΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ



(επίσημη σφραγίδα)

(κράτος)

Εκδοθέν βάσει των διατάξεων (της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια στη θάλασσα, του 1974, όπως τροποποιήθηκε και) (1) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου

Κατ' εξουσιοδότηση της κυβέρνησης
(όνομα της χώρας)

από:
(εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμός)

Όνομα και διεύθυνση της εταιρείας:
.....
(βλέπε παράγραφο 1.1.2 του κώδικα ISM)

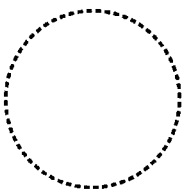
ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της ναυτιλιακής εταιρείας υποβλήθηκε σε έλεγχο και ότι το εν λόγω σύστημα είναι σύμφωνο προς τις απαιτήσεις του διεθνούς κώδικα διαχείρισης για την ασφάλεια λειτουργίας των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης (κώδικας ISM) για τους τύπους πλοίων που αναφέρονται στη συνέχεια (διαγράφεται ό,τι χρειάζεται):

Επιβατικό πλοίο
Επιβατικό ταχύπλοο σκάφος
Εμπορικό ταχύπλοο σκάφος
Φορητό μεταφοράς εμπορεύματος χύδην
Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς πετρελαίου
Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων
Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αερίου
Κινητή μονάδα γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης
Άλλο εμπορικό πλοίο
Επιβατικό οχηματαγωγό πλοίο (to-to)

Το παρόν έγγραφο συμμόρφωσης ισχύει έως, και υπόκειται σε περιοδικό έλεγχο.

Εκδόθηκε
(τόπος έκδοσης του εγγράφου)

Ημερομηνία έκδοσης:



.....
(υπογραφή υπαλλήλου που είναι εξουσιοδοτημένος για την έκδοση του εγγράφου)

(σφραγίδα ή χαρτόσημο της αρχής
έκδοσης εφόσον χρειάζεται)

(1) Διαγράφεται για τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια μόνον σε ένα κράτος μέλος

ΟΠΙΣΘΟΓΡΑΦΗΣΗ ΕΤΗΣΙΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ, κατά τον περιοδικό έλεγχο σύμφωνα με [τον κανόνα 6 του κεφαλαίου ΙΧ της σύμβασης και] (*) το άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας αποδείχθηκε σύμφωνο προς τις απαιτήσεις του κώδικα ISM.

Πρώτος ετήσιος έλεγχος

Υπογραφή:
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

Τόπος:

Ημερομηνία:

Δεύτερος ετήσιος έλεγχος

Υπογραφή:
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

Τόπος:

Ημερομηνία:

Τρίτος ετήσιος έλεγχος

Υπογραφή:
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

Τόπος:

Ημερομηνία:

Τέταρτος ετήσιος έλεγχος

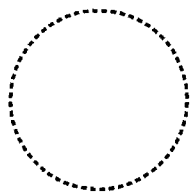
Υπογραφή:
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

Τόπος:

Ημερομηνία:

(*) Διαγράφεται για τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια μόνον σε ένα κράτος μέλος.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ



(επίσημη σφραγίδα)

.....
(κράτος)

Εκδοθέν βάσει των διατάξεων [της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια στη θάλασσα, του 1974, όπως τροποποιήθηκε και] ⁽¹⁾ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου

Κατ' εξουσιοδότηση της κυβέρνησης
(όνομα κράτους)

από:
(εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμός)

Όνομα πλοίου:

Διακριτικοί αριθμοί ή χαρακτήρες:

Λιμένας νηολόγησης:

Τύπος πλοίου ⁽²⁾:

Ολική χωρητικότητα:

Αριθμός IMO:

Όνομα και διεύθυνση ναυτιλιακής εταιρείας:

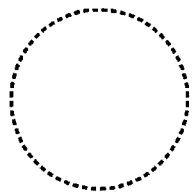
.....
(βλέπε παράγραφο 1.1.2 του κώδικα ISM)

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του πλοίου υποβλήθηκε σε έλεγχο και ότι το εν λόγω σύστημα είναι σύμφωνο προς τις απαιτήσεις του διεθνούς κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης (ISM) αφού διενεργήθηκε έλεγχος ότι το έγγραφο συμμόρφωσης που διαθέτει ναυτιλιακή εταιρεία ισχύει για τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου.

Το παρόν πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας ισχύει έως, και υπόκειται σε περιοδικό έλεγχο,, όπως επίσης εξαρτάται από την ισχύ του εγγράφου συμμόρφωσης.

Εκδόθηκε
(τύπος έκδοσης του εγγράφου)

Ημερομηνία έκδοσης:



.....
(υπογραφή υπαλλήλου που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος για την έκδοση του πιστοποιητικού)

(σφραγίδα ή χαρτόσημο της αρχής
έκδοσης εφόσον χρειάζεται)

⁽¹⁾ Διαγράφεται για τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια μόνον σε ένα κράτος μέλος.

⁽²⁾ Επιλέξτε το πλοίο από τους εξής τύπους: επιβατικό πλοίο· επιβατικό ταχύπλοο σκάφος· εμπορικό ταχύπλοο σκάφος· φορτηγό εμπορευμάτων χύδην· δεξαμενόπλοιο μεταφοράς πετρελαίου· δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων· δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αερίων· κινητή μονάδα γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης· άλλο εμπορικό πλοίο· επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (Ro-Ro).

ΟΠΙΣΘΟΓΡΑΦΗΣΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΕΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ (εφόσον χρειάζεται)

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ, κατά τον περιοδικό έλεγχο σύμφωνα με [τον κανόνα 6 του κεφαλαίου ΙΧ της σύμβασης και] ⁽¹⁾ το άρθρο 5 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας αποδείχθηκε ότι είναι σύμφωνο προς τις απαιτήσεις του κώδικα ISM.

Ενδιάμεσος έλεγχος

(συμπληρώνεται μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης ημερομηνίας)

Υπογραφή:
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

Τόπος:

Ημερομηνία:

Πρόσθετος έλεγχος ⁽²⁾

Υπογραφή:
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

Τόπος:

Ημερομηνία:

Πρόσθετος έλεγχος ⁽²⁾

Υπογραφή:
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

Τόπος:

Ημερομηνία:

Πρόσθετος έλεγχος ⁽²⁾

Υπογραφή:
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

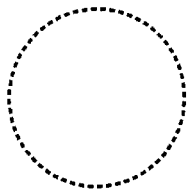
Τόπος:

Ημερομηνία:

⁽¹⁾ Διαγράφεται για τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια μόνον σε ένα κράτος μέλος.

⁽²⁾ Εάν χρειάζεται.

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΕΓΓΡΑΦΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ



(επίσημη σφραγίδα)

.....
(κράτος)

Εκδοθέν βάσει των διατάξεων (της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια στη θάλασσα, του 1974, όπως τροποποιήθηκε και) (*) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου

Κατ' εξουσιοδότηση της κυβέρνησης
(όνομα της χώρας)

από:
(εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμός)

Όνομα και διεύθυνση της εταιρείας:
.....
(βλέπε παράγραφο 1.1.2 του κώδικα ISM)

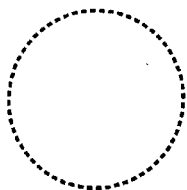
ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της ναυτιλιακής εταιρείας υποβλήθηκε σε έλεγχο και ότι το εν λόγω σύστημα είναι σύμφωνο προς τις απαιτήσεις του διεθνούς κώδικα διαχείρισης για την ασφάλεια λειτουργίας των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης (κώδικας ISM) για τους τύπους πλοίων που αναφέρονται στη συνέχεια (διαγράφεται ό,τι χρειάζεται):

Επιβατικό πλοίο
Επιβατικό ταχύπλοο σκάφος
Εμπορικό ταχύπλοο σκάφος
Φορητό μεταφοράς εμπορεύματος χύδην
Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς πετρελαίου
Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων
Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αερίου
Κινητή μονάδα γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης
Άλλο εμπορικό πλοίο
Επιβατικό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro)

Το παρόν έγγραφο συμμόρφωσης ισχύει έως, και υπόκειται σε περιοδικό έλεγχο.

Εκδόθηκε
(τόπος έκδοσης του εγγράφου)

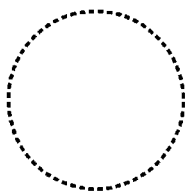
Ημερομηνία έκδοσης:

.....
(υπογραφή υπαλλήλου που είναι εξουσιοδοτημένος για την έκδοση του εγγράφου)

(σφραγίδα ή χαρτόσημο της αρχής
έκδοσης εφόσον χρειάζεται)

(*) Διαγράφεται για τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια μόνον σε ένα κράτος μέλος

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ



(επίσημη σφραγίδα)

.....
(κράτος)

Εκδοθέν βάσει των διατάξεων [της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια στη θάλασσα, του 1974, όπως τροποποιήθηκε και] ⁽¹⁾ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου

Κατ' εξουσιοδότηση της κυβέρνησης.....
(όνομα κράτους)

από:
(εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμός)

Όνομα πλοίου:

Διακριτικοί αριθμοί ή χαρακτήρες:

Λιμένας νηολόγησης:

Τύπος πλοίου ⁽²⁾:

Ολική χωρητικότητα:

Αριθμός IMO:

Όνομα και διεύθυνση ναυτιλιακής εταιρείας:

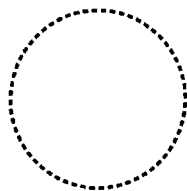
.....
(βλέπε παράγραφο 1.1.2 του κώδικα ISM)

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του πλοίου είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις των [παραγράφων 3.3.4 και 3.3.5 των κατευθύνσεων για την εφαρμογή του διεθνούς κώδικα διαχείρισης της ασφάλειας (ISM) από τις διοικήσεις και] ⁽¹⁾ των παραγράφων 1.3.2 και 1.3.3 του μέρους Β του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου.

Το παρόν πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας ισχύει έως.....

Εκδόθηκε
(τόπος έκδοσης του εγγράφου)

Ημερομηνία έκδοσης:



(σφραγίδα ή χαρτόσημο της αρχής έκδοσης εφόσον χρειάζεται)

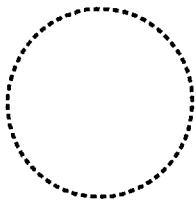
.....
(υπογραφή υπαλλήλου που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος για την έκδοση του πιστοποιητικού)

⁽¹⁾ Διαγράφεται για τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια μόνον σε ένα κράτος μέλος.

⁽²⁾ Επιλέξτε το πλοίο από τους εξής τύπους: επιβατικό πλοίο· επιβατικό ταχύπλοο σκάφος· εμπορικό ταχύπλοο σκάφος· φορτηγό εμπορευμάτων χύδην· δεξαμενόπλοιο μεταφοράς πετρελαίου· δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων· δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αερίου· κινητή μονάδα γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης· άλλο εμπορικό πλοίο· επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (Ro-Ro).

Η ισχύς του προσωρινού πιστοποιητικού ασφαλείας παρατείνεται έως.....

Ημερομηνία παράτασης:



(σφραγίδα ή χαρτόσημο της αρχής έκδοσης εφόσον χρειάζεται)

.....
(υπογραφή υπαλλήλου που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος για την παράταση της ισχύος)