

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

Περιεχόμενα

I Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση

★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 1994 για την εκτέλεση του ψηφίσματος Α.747 (18) του ΙΜΟ σχετικά με την εφαρμογή της καταμέτρησης της χωρητικότητας των χώρων έρματος στα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος	1
★ Οδηγία 94/55/ΕΚ του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 1994 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων	7
★ Οδηγία 94/56/ΕΚ του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 1994 για την θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας	14
★ Οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών	20
★ Οδηγία 94/58/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών	28

Οι πράξεις οι τίτλοι των οποίων έχουν τυπωθεί με ημίμαυρα στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισεως που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.
Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2978/94 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 21ης Νοεμβρίου 1994

για την εκτέλεση του ψηφίσματος Α.747 (18) του ΙΜΟ σχετικά με την εφαρμογή της καταμέτρησης της χωρητικότητας των χώρων έρματος στα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος

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 ορίζεται στο άρθρο 189 Γ της συνθήκης (3),

Εκτιμώντας:

ότι εξακολουθεί να σημειώνεται τόσο η λειτουργική όσο και η λόγω ατυχημάτων ρύπανση από ποντοπόρα πετρελαιοφόρα και ότι η μεταφορά πετρελαίου από δεξαμενόπλοια με συμβατικού τύπου δεξαμενές συνιστά συνεχή απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον·

ότι, υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), έχουν καθοριστεί διεθνώς συμφωνημένοι κανόνες για το σχεδιασμό και τη λειτουργία φιλικών προς το περιβάλλον πετρελαιοφόρων·

ότι η λειτουργία φιλικών προς το περιβάλλον πετρελαιοφόρων είναι επωφελής τόσο για τα παράκτια κράτη όσο και για τη βιομηχανία·

ότι οι διεθνείς συμβάσεις περιέχουν απαιτήσεις για την πιστοποίηση των πετρελαιοφόρων· ότι ο ΙΜΟ έχει επεξεργαστεί περαιτέρω τη μέθοδο καταμέτρησης της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος σε πετρελαιοφόρα·

ότι όλα τα κράτη μέλη, εκτός από ένα, έχουν επικυρώσει και εφαρμόζουν τη διεθνή σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία καθώς και το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78)· ότι όλα τα κράτη μέλη έχουν επικυρώσει και εφαρμόζουν τη διεθνή σύμβαση του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων·

ότι με το ψήφισμα Α.722(17) που ενέκρινε η συνέλευση του ΙΜΟ στις 6 Νοεμβρίου 1991 και με το επακόλουθο ψήφισμα Α.747(18) για την εφαρμογή της καταμέτρησης της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος σε πετρελαιοφόρα, το οποίο εγκρίθηκε από τη συνέλευση του ΙΜΟ στις 4 Νοεμβρίου 1993, διατυπώνεται η γενική επιθυμία να ενθαρρυνθεί ο σχεδιασμός δεξαμενοπλοίων φιλικών προς το περιβάλλον καθώς και η χρήση δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος σε πετρελαιοφόρα·

ότι, με το ψήφισμα Α.747(18) η συνέλευση του ΙΜΟ κάλεσε τις κυβερνήσεις i) να ζητήσουν από τις λιμενικές και τις πλοηγικές αρχές να εφαρμόζουν τη σύστασή του για την αφαίρεση της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος κατά τον καθορισμό των τελών με βάση την ολική χωρητικότητα για όλα τα δεξαμενόπλοια διαχωρισμένου έρματος σύμφωνα με τον κανονισμό 13 του παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78 και ii) να ζητήσουν από τις πλοηγικές αρχές να ενεργούν σύμφωνα με τη σύστασή·

ότι το Συμβούλιο αναγνωρίζει την ανάγκη εντονότερης δράσης σε κοινοτικό ή εθνικό επίπεδο, ανάλογα με την περίπτωση, προκειμένου να εξασφαλιστεί ικανοποιητική αντιμετώπιση των απαιτήσεων ναυτικής ασφάλειας και η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης· ότι είναι επιθυμητή η προώθηση της χρησιμοποίησης πετρελαιοφόρων διπλού κύτους ή πετρελαιοφόρων εναλλακτικού σχεδιασμού που πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού 13F του παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78, όπως αυτή τροποποιήθηκε στις 6 Μαρτίου 1992, καθώς και πετρελαιοφόρων διαχωρισμένου έρματος·

ότι, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους και τα πετρελαιοφόρα εναλλακτι-

(1) ΕΕ αριθ. C 5 της 7. 1. 1994, σ. 4.

(2) ΕΕ αριθ. C 295 της 22. 10. 1994, σ. 26.

(3) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Μαΐου 1994 (ΕΕ αριθ. C 205 της 25. 7. 1994, σ. 59), κοινή θέση του Συμβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 1994 (ΕΕ αριθ. C 301 της 27. 10. 1994, σ. 34) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 1994 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).

κού σχεδιασμού πρέπει να έχουν ίδια μεταχείριση με τα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος που είναι σύμφωνα με τον κανονισμό 13 του παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78·

ότι είναι άτοπο να επιφυλάσσεται δυσμενής μεταχείριση στους πλοιοκτήτες και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν πετρελαιοφόρα φιλικά προς το περιβάλλον τόσο από άποψη σχεδιασμού όσο και από άποψη λειτουργίας·

ότι, ειδικότερα, η επιβολή τελών επί της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος των πετρελαιοφόρων συνιστά οικονομικό μειονέκτημα για όσους έχουν ήδη κάνει ένα σημαντικό βήμα προς την επίτευξη καθαρότερου περιβάλλοντος, όταν αυτές οι δεξαμενές δεν χρησιμοποιούνται για μεταφορά φορτίου·

ότι, για οικονομικούς λόγους, οι επί μέρους λιμενικές αρχές διατάζουν να βρεθούν σε μειονεκτική θέση, εάν είναι οι μόνες που εφαρμόζουν το ψήφισμα του ΙΜΟ·

ότι, για τα ψηφίσματα Α.722(17) και Α.747(18) του ΙΜΟ, έχει υπάρξει συμφωνία αλλά δεν έχει επιτευχθεί ακόμα η εφαρμογή τους από όλα τα κράτη μέλη·

ότι, για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προκαλούν τα πετρελαιοφόρα συμβατικού τύπου, θα πρέπει να υπάρξει ενιαία εφαρμογή στην Κοινότητα διεθνώς συμφωνημένων κανόνων σχετικά με την επιβολή τελών σε πετρελαιοφόρα από λιμενικές και πλοηγικές αρχές·

ότι, προκειμένου να αποφευχθεί στρέβλωση του ανταγωνισμού εντός της Κοινότητας και να επιτευχθούν αποτελεσματικές και οικονομικές λύσεις, η συντονισμένη δράση για την ενιαία εφαρμογή των διεθνώς συμφωνημένων κανόνων σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, μπορεί να θεσπιστεί καλύτερα μέσω κανονισμού·

ότι το κράτος της σημαίας ή άλλοι φορείς που εκδίδουν το διεθνές πιστοποιητικό για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο καθώς και το διεθνές πιστοποιητικό χωρητικότητας (1969), καθώς και οι πλοιοκτήτες και τα πρόσωπα που επιβάλλουν τέλη στα πετρελαιοφόρα πρέπει να συνεργαστούν για την εφαρμογή του ψηφίσματος 747(18) του ΙΜΟ προκειμένου να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος·

ότι, σε ορισμένα κράτη μέλη, έχουν ήδη θεσπιστεί συστήματα μείωσης των τελών για τα φιλικά προς το περιβάλλον σκάφη σε βάση διαφορετική από το ψήφισμα Α.747(18) του ΙΜΟ· ότι, σύμφωνα με το πνεύμα του ψηφίσματος αυτού, θα πρέπει να προβλεφθεί εναλλακτικό σύστημα επιβολής εισφορών βάσει χωρητικότητας, με ποσοστιαία διαφορά των τελών από το κανονικό τιμολόγιο, ώστε η μέση διαφορά να είναι τουλάχιστον ίση με αυτή που προβλέπει το ψήφισμα· ότι θα πρέπει επιπλέον να εξασφαλιστεί ότι τα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος έχουν πάντα τουλάχιστον εξίσου ευνοϊκή μεταχείριση ακόμα και όταν τα τέλη δεν υπολογίζονται με βάση τη χωρητικότητα,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι λιμενικές και οι πλοηγικές αρχές εντός της Κοινότητας, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού:

- α) εφαρμόζουν εντός της Κοινότητας το ψήφισμα Α.747(18) του ΙΜΟ για την εφαρμογή της καταμέτρησης της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος των πετρελαιοφόρων, το οποίο εγκρίθηκε από τη συνέλευση του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού (ΙΜΟ) στις 4 Νοεμβρίου 1993 και του οποίου το παράρτημα περιέχεται στο παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού, προκειμένου να ενθαρρυνθεί η χρησιμοποίηση πετρελαιοφόρων με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, συμπεριλαμβανομένων των πετρελαιοφόρων διπλού κύτους και των πετρελαιοφόρων εναλλακτικού σχεδιασμού·
- β) εφαρμόζουν συστήματα μείωσης των τελών που επιβάλλονται στα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος, βασισμένα σε σύστημα διαφορετικό από το σύστημα του ψηφίσματος Α.747(18) του ΙΜΟ αλλά σύμφωνα με το πνεύμα αυτού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα τα οποία:

- φέρουν διαχωρισμένο έρμα σε ειδικές δεξαμενές,
- σχεδιάζονται, ναυπηγούνται, προσαρμόζονται, εξοπλίζονται και χρησιμοποιούνται ως πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος, συμπεριλαμβανομένων των πετρελαιοφόρων διπλού κύτους και των πετρελαιοφόρων εναλλακτικού σχεδιασμού,
- πληρούν τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων και
- διαθέτουν το διεθνές πιστοποιητικό χωρητικότητας (1969).

Άρθρο 3

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

- α) «πετρελαιοφόρο», το πλοίο το οποίο ανταποκρίνεται στον ορισμό του πετρελαιοφόρου που περιέχεται στον κανονισμό 1(4) του παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78·
- β) «διαχωρισμένο έρμα», το έρμα το οποίο ανταποκρίνεται στον ορισμό του διαχωρισμένου έρματος που περιέχεται στον κανονισμό 1(17) του παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78·
- γ) «δεξαμενή διαχωρισμένου έρματος», η δεξαμενή που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τη μεταφορά διαχωρισμένου έρματος·
- δ) «πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου έρματος», το πετρελαιοφόρο που είναι εφοδιασμένο με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και το οποίο η κυβέρνηση του κράτους της σημαίας του ή άλλοι φορείς, εξουσιοδο-

Άρθρο 5

τημένοι σχετικά για λογαριασμό της, πιστοποιούν ότι είναι πετρελαιοφόρο με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος. Η πλήρωση αυτών των απαιτήσεων πρέπει να αναφέρεται σαφώς από τις εν λόγω αρχές στην σχετική παράγραφο του παραρτήματος του διεθνούς πιστοποιητικού για την αποφυγή της ρύπανσης από πετρέλαιο·

- ε) «πετρελαιοφόρο διπλού κύτους», το πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου έρματος το οποίο έχει ναυπηγηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 13 F(3) του παραρτήματος I της MARPOL 73/78·
- στ) «πετρελαιοφόρο εναλλακτικού σχεδιασμού», το πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου έρματος το οποίο έχει ναυπηγηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 13 F (4) και (5) του παραρτήματος I της MARPOL 73/78·
- ζ) «MARPOL 73/78», η διεθνής συβασή του 1973 για την αποφυγή της ρύπανσης από τα πλοία, όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό πρωτόκολλο του 1978, καθώς και οι τροποποιήσεις της που ισχύουν κατά την ημερομηνία έκδοσης του παρόντος κανονισμού·
- η) «λιμενική αρχή», το πρόσωπο ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου που επιβάλλει τέλη στα πλοία για την παροχή διευκολύνσεων και υπηρεσιών στη ναυτιλία·
- θ) «πλοηγική αρχή», το πρόσωπο ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου που είναι εξουσιοδοτημένο να παρέχει υπηρεσίες πλοήγησης στη ναυτιλία·
- ι) «ολική χωρητικότητα», το μέτρο του συνολικού μεγέθους του πλοίου το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων·
- ια) «μειωμένη ολική χωρητικότητα», η ολική χωρητικότητα πετρελαιοφόρου η οποία προκύπτει με την αφαίρεση της ολικής χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος, η οποία υπολογίζεται με το μαθηματικό τύπο της παραγράφου 4 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού, από την ολική χωρητικότητα του όλου σκάφους.

2. Στο παράρτημα II παρατίθενται οι ορισμοί των όρων της παραγράφου 1 στοιχεία α), β), ε) και στ), όπως περιέχονται στη MARPOL 73/78.

Άρθρο 4

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, κατά την έκδοση του διεθνούς πιστοποιητικού χωρητικότητας (1969) για πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου έρματος το οποίο έχει καταμετρηθεί σύμφωνα με τους κανόνες της διεθνούς σύμβασης του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων, ο αρμόδιος φορέας, στη θέση «παρατηρήσεις», καταχωρεί δήλωση σύμφωνη προς την παράγραφο 3 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού και με την οποία διευκρινίζεται:

- i) η χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος του πλοίου· η χωρητικότητα αυτή υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο και τη διαδικασία που καθορίζονται στην παράγραφο 4 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού και
- ii) η μειωμένη ολική χωρητικότητα του σκάφους.

1. Κατά τον καθορισμό των τελών για πετρελαιοφόρα που βασίζονται πλήρως ή μερικώς στην αριθμητική τιμή της ολικής χωρητικότητας (GT) του σκάφους, οι λιμενικές και οι πλοηγικές αρχές εξαιρούν τη χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος του πετρελαιοφόρου, έτσι ώστε να βασίζουν τους υπολογισμούς τους στη μειωμένη ολική χωρητικότητα που αναφέρεται στη θέση «Παρατηρήσεις» του διεθνούς πιστοποιητικού χωρητικότητας (1969) του σκάφους.

2. Εναλλακτικά, οι λιμενικές και οι πλοηγικές αρχές εξασφαλίζουν ότι τα τέλη για ένα πετρελαιοφόρο που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού όπως προβλέπει το άρθρο 2 είναι τουλάχιστον κατά 17 % χαμηλότερα από τα τέλη που επιβάλλονται σε δεξαμενόπλοιο ίσης ολικής χωρητικότητας αλλά χωρίς δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος.

Οι λιμενικές και πλοηγικές αρχές που εφαρμόζουν ήδη, στις 13 Ιουνίου 1994, ένα κατ' αποκοπή σύστημα τελών, όπως προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο, το οποίο όμως βασίζεται σε χαμηλότερο ποσοστό, θα εφαρμόσουν το ελάχιστο ποσοστό 17 % το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 1997.

3. Όταν ο καθορισμός των τελών δεν βασίζεται στην ολική χωρητικότητα, οι λιμενικές και οι πλοηγικές αρχές εξασφαλίζουν ότι τα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος αντιμετωπίζονται τουλάχιστον εξίσου ευνοϊκά με την περίπτωση κατά την οποία τα τέλη καθορίζονται σύμφωνα με τις παραγράφους 1 ή 2.

4. Οι λιμενικές και οι πλοηγικές αρχές εφαρμόζουν, για όλα τα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος, μόνον ένα από τα συστήματα που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3.

Άρθρο 6

Το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού, μπορεί να τροποποιηθεί με τη διαδικασία του άρθρου 7, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι τροποποιήσεις του ψηφίσματος A.747(18) του IMO και των σχετικών διεθνών συμβάσεων, οι οποίες έχουν τεθεί σε ισχύ.

Άρθρο 7

1. Η Επιτροπή επικουρείται από μια επιτροπή την οποία αποτελούν αντιπρόσωποι των κρατών μελών και της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής. Η επιτροπή αυτή συγκαλείται από την Επιτροπή οποτεδήποτε είναι αναγκαίο για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

2. Η επιτροπή καταρτίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

3. Για θέματα καλυπτόμενα από το άρθρο 6 ακολουθείται η ακόλουθη διαδικασία:

- α) Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή σχέδιο των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό μέσα σε προθεσμία που μπορεί να ορίσει ο πρόεδ-

δρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος. Αποφασίζει με την ειδική πλειοψηφία που προβλέπεται στο άρθρο 148 παράγραφος 2 της συνθήκης για την έκδοση των αποφάσεων που καλείται να λάβει το Συμβούλιο βάσει πρότασης της Επιτροπής. Κατά την ψηφοφορία στην επιτροπή, οι ψήφοι των αντιπροσώπων των κρατών μελών σταθμίζονται σύμφωνα με το προαναφερόμενο άρθρο. Ο πρόεδρος δεν λαμβάνει μέρος στην ψηφοφορία.

- β) Η Επιτροπή θεσπίζει τα σχεδιαζόμενα μέτρα όταν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής.
- γ) Όταν 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. Εάν εντός τριών μηνών από την υποβολή της πρότασης το Συμβούλιο δεν έχει αποφασίσει, τα προτεινόμενα μέτρα θεσπίζονται από την Επιτροπή.

Άρθρο 8

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν εγκαίρως, αλλά πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1995, τις νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις οι οποίες είναι αναγκαίες για την εφαρμογή τους παρόντος κανονισμού.

Τα εν λόγω μέτρα καλύπτουν, μεταξύ άλλων, την οργάνωση, τη διαδικασία και τα μέσα του ελέγχου.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 21 Νοεμβρίου 1994.

2. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν κατ' έτος προς την Επιτροπή όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες όσον αφορά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων των παραβάσεων που διαπράττονται από τις λιμενικές και τις πλοηγικές αρχές τους.

3. Τα μέτρα αυτά, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

4. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή όλες τις διατάξεις εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από τον παρόντα κανονισμό. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

Άρθρο 9

1. Η Επιτροπή επανεξετάζει κατ' έτος την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού μετά την παραλαβή των εκθέσεων των κρατών μελών όπως προβλέπεται στο άρθρο 8.

2. Η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση αξιολόγησης της λειτουργίας του συστήματος όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998.

Άρθρο 10

Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. WISSMANN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Καταμέτρηση της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος των πετρελαιοφόρων

Προκειμένου να χρησιμοποιείται ενιαία βάση για τη μέτρηση της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος σε πετρελαιοφόρα, οι αρμόδιες υπηρεσίες, οι φορείς οι αναγνωρισμένοι για την έκδοση διεθνών πιστοποιητικών και τα πρόσωπα τα οποία επιβάλλουν εισφορές σε πετρελαιοφόρα ακολουθούν τις ακόλουθες αρχές:

1. Το πλοίο πιστοποιείται ότι είναι πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου έρματος όπως αναφέρεται στην παράγραφο 5 του συμπληρώματος του διεθνούς πιστοποιητικού για την αποφυγή της ρύπανσης από πετρέλαιο, η δε θέση των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος αναφέρεται στην παράγραφο 5.2 του εν λόγω συμπληρώματος.
2. Δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος είναι οι δεξαμενές οι οποίες χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά διαχωρισμένου υδάτινου έρματος, όπως ορίζει ο κανονισμός 1 (17) του παραρτήματος I της MARPOL 73/78. Για τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος πρέπει να προβλέπεται χωριστό σύστημα άντλησης έρματος και σωληνώσεων με διάταξη κατάλληλη για τη λήψη και την απόρριψη του υδάτινου έρματος από και προς τη θάλασσα. Δεν επιτρέπεται να υφίστανται συνδέσεις σωληνώσεων από τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος προς το σύστημα γλυκού νερού. Οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά φορτίου ή για την αποθήκευση εφοδίων ή υλικού του πλοίου.
3. Στο διεθνές πιστοποιητικό χωρητικότητας (1969), στο σημείο «Παρατηρήσεις» για τη χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος πετρελαιοφόρων αναγράφονται τα εξής:

«Οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος είναι σύμφωνες προς τις διατάξεις του κανονισμού 13 του παραρτήματος I της διεθνούς σύμβασης για την αποφυγή της ρύπανσης από πλοία (1973), όπως η σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε με το σχετικό πρωτόκολλο του 1978, η δε ολική χωρητικότητα των εν λόγω δεξαμενών που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά διαχωρισμένου υδάτινου έρματος είναι . . .»

«Η μειωμένη ολική χωρητικότητα η οποία πρέπει να χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό τελών με βάση τη χωρητικότητα ανέρχεται σε . . .»

4. Η προαναφερόμενη χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος υπολογίζεται βάσει του τύπου:

$$K_1 \times V_b$$

όπου:

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (ή λαμβάνεται από τους πίνακες του προσαρτήματος 2 της διεθνούς σύμβασης του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων).

V = ολικός όγκος όλων των κλειστών χώρων του πλοίου σε κυβικά μέτρα όπως ορίζεται στον κανονισμό 3 της διεθνούς σύμβασης του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων.

V_b = ολικός όγκος των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος σε κυβικά μέτρα, μετρούμενος με βάση τον κανονισμό 6 της διεθνούς σύμβασης του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Ορισμοί των όρων του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχεία α), β), ε) και στ) οι οποίοι περιέχονται στη MARPOL 73/78

Σχετικά με την παράγραφο 1 στοιχείο α):

«πετρελαιοφόρο», πλοίο το οποίο έχει κατασκευαστεί ή προσαρμόστεί προκειμένου να μεταφέρει κυρίως πετρέλαιο χύδην στις δεξαμενές του· ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει τα πλοία συνδυασμένων φορτίων και τα «δεξαμενόπλοια χημικών» όπως ορίζονται στο παράρτημα II της παρούσας σύμβασης, όταν μεταφέρουν φορτίο που αποτελείται αποκλειστικά ή εν μέρει από πετρέλαιο χύδην,

«πλοίο συνδυασμένων φορτίων», το πλοίο που σχεδιάστηκε για να μεταφέρει πετρέλαιο ή στερεά φορτία χύδην,

«δεξαμενόπλοιο χημικών», το πλοίο που κατασκευάστηκε ή προσαρμόστηκε βασικά για να μεταφέρει φορτίο επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην· συμπεριλαμβάνονται τα πετρελαιοφόρα, όπως ορίζονται στο παράρτημα I της παρούσας σύμβασης, όταν μεταφέρουν φορτίο ή μέρος φορτίου επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην.

Σχετικά με την παράγραφο 1 στοιχείο β):

«διαχωρισμένο έρμα», το έρμα του νερού που φέρεται σε δεξαμενή, τελείως διαχωρισμένη από το φορτίο του πετρελαίου και τα κυκλώματα των καυσίμων και η οποία είναι προορισμένη για μόνιμη μεταφορά του έρματος ή άλλων φορτίων εκτός πετρελαίου ή επιβλαβών ουσιών, όπως ποικιλοτρόπως ορίζονται στα παραρτήματα της παρούσας σύμβασης.

Σχετικά με την παράγραφο 1 στοιχείο ε):

«Πετρελαιοφόρο διπλού κύτους», πετρελαιοφόρο του οποίου όλο το μήκος φορτίου προστατεύεται από δεξαμενές έρματος ή χώρους άλλους πλην των δεξαμενών φορτίου και καυσίμου.

Σχετικά με την παράγραφο 1 στοιχείο στ):

«Πετρελαιοφόρο εναλλακτικού σχεδιασμού»

- πετρελαιοφόρο σχεδιασμένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε η πίεση που ασκούν το φορτίο και οι ατμοί στα ελάσματα του πυθμένα που αποτελούν το μόνο στοιχείο που διαχωρίζει το φορτίο από τη θάλασσα να μην υπερβαίνει την εξωτερική υδροστατική πίεση του νερού,
- πετρελαιοφόρο σχεδιασμένο σύμφωνα με μεθόδους οι οποίες εξασφαλίζουν τουλάχιστον το ίδιο επίπεδο προστασίας από τη ρύπανση από πετρέλαιο σε περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης και οι οποίες εγκρίνονται κατ' αρχήν από την επιτροπή προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού.

ΟΔΗΓΙΑ 94/55/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 21ης Νοεμβρίου 1994

για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με την διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

1. ότι με την πάροδο του χρόνου οι εθνικές και οι διεθνείς μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων οδικώς έχουν σημαντικά αυξηθεί προκαλώντας κλιμάκωση των κινδύνων ατυχήματος·
2. ότι όλα τα κράτη μέλη, εξαιρουμένης της Ιρλανδίας, συγκαταλέγονται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων (ADR) — της οποίας το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής υπερβαίνει τα όρια της Κοινότητας — με την οποία καθορίζονται ενιαίοι κανόνες για την ασφαλή διεθνή μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων οδικώς· ότι κατά συνέπεια κρίνεται σκόπιμο να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής των κανόνων αυτών και στις εσωτερικές εθνικές μεταφορές προκειμένου να εναρμονισθούν οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες μεταφέρονται οδικά επικινδύνα εμπορεύματα στο εσωτερικό της Κοινότητας·
3. ότι δεν υπάρχει κοινοτική νομοθεσία που να καλύπτει το πλήρες φάσμα απαιτούμενων μέτρων για την ασφαλή μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και ότι τα εθνικά μέτρα ποικίλλουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο· ότι οι εν λόγω αποκλίσεις εμποδίζουν την ελεύθερη παροχή μεταφορικών υπηρεσιών και την ελεύθερη διακίνηση οχημάτων και ειδών μεταφορικού

εξοπλισμού· ότι, για την υπέρβαση αυτών των εμποδίων, θα πρέπει να ορισθούν ενιαίοι κανόνες που να ισχύουν για όλες τις ενδοκοινοτικές μεταφορές·

4. ότι επιβάλλεται η ανάληψη αυτής της δράσης σε κοινοτικό επίπεδο προκειμένου να εξασφαλισθεί συνέπεια με τις άλλες κοινοτικές διατάξεις, επαρκής εναρμόνιση ώστε να διευκολύνεται η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων και υπηρεσιών και εχέγγυα υψηλής ασφάλειας στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές·
5. ότι οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας δεν θίγουν τη δέσμευση της Κοινότητας και των κρατών μελών της, στο πλαίσιο των στόχων που καθορίζονται στο κεφάλαιο 19 του σχεδίου δράσης 21 της Συνδιάσκεψης της UNCED στο Rio de Janeiro τον Ιούνιο 1992, να καταβάλει προσπάθειες για την μελλοντική εναρμόνιση των συστημάτων ταξινόμησης των επικινδύνων ουσιών·
6. ότι επί του παρόντος δεν υπάρχει ειδική κοινοτική νομοθεσία για τις προϋποθέσεις ασφαλείας υπό τις οποίες πρέπει να μεταφέρονται οι βιολογικοί παράγοντες και οι γενετικώς τροποποιημένοι οργανισμοί στους οποίους αναφέρονται οι οδηγίες 90/219/ΕΟΚ ⁽¹⁾, 90/220/ΕΟΚ ⁽²⁾ και 90/679/ΕΟΚ·
7. ότι οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας λαμβάνουν υπόψη άλλες κοινοτικές πολιτικές στους τομείς της ασφαλείας των εργαζομένων, της κατασκευής οχημάτων και της προστασίας του περιβάλλοντος·
8. ότι τα κράτη μέλη εξακολουθούν να είναι ελεύθερα να ρυθμίζουν τα της μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων που εκτελείται στο έδαφός τους από όχημα το οποίο δεν καλύπτεται από την οδηγία, ανεξάρτητα από τον τόπο έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος·
9. ότι, τα κράτη μέλη πρέπει να μπορούν να εφαρμόζουν ειδικούς κανόνες κυκλοφορίας για τη μεταφορά, στο έδαφός τους, επικινδύνων εμπορευμάτων·

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 195 της 18. 7. 1994, σ. 15.⁽²⁾ Γνώμη που διατυπώθηκε στις 27 Απριλίου 1994 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Μαΐου 1994 (ΕΕ αριθ. C 205 της 25. 7. 1994, σ. 54), κοινή θέση του Συμβουλίου της 19ης Σεπτεμβρίου 1994 (ΕΕ αριθ. C 301 της 27. 10. 1994, σ. 25) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 1994 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. L 117 της 8. 5. 1990, σ. 1.⁽⁵⁾ ΕΕ αριθ. L 117 της 8. 5. 1990, σ. 15.⁽⁶⁾ ΕΕ αριθ. L 374 της 31. 12. 1990, σ. 1.

10. ότι τα κράτη μέλη πρέπει να μπορούν να διατηρούν τις απαιτήσεις τους για την εξασφάλιση της ποιότητας όσον αφορά ορισμένες εθνικές δραστηριότητες μεταφορών, έως ότου η Επιτροπή υποβάλει στο Συμβούλιο σχετική έκθεση·
11. ότι δυνάμει των διατάξεων της ADR επιτρέπεται η σύναψη συμφωνιών, κατά παρέκκλιση των διατάξεων της ADR, και ότι ο μεγάλος αριθμός των συμφωνιών που έχουν συναφθεί σε διμερή βάση μεταξύ των κρατών μελών εμποδίζει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων· ότι η εισαγωγή των απαραίτητων διατάξεων στα παραρτήματα της παρούσας οδηγίας πρέπει να επιτρέπει στην αποφυγή τέτοιων παρεκκλίσεων· ότι, είναι απαραίτητο να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος κατά την οποία οι υπάρχουσες συμφωνίες να εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται μεταξύ των κρατών μελών·
12. ότι είναι απαραίτητη η μεταφορά στο κοινοτικό δίκαιο διατάξεων της ADR, ιδίως των απαιτήσεων για την κατασκευή οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων· ότι, εν προκειμένω, θα πρέπει να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος ώστε να μπορούν τα κράτη μέλη να διατηρήσουν προσωρινά ορισμένες ειδικές εθνικές διατάξεις που αφορούν απαιτήσεις κατασκευής οχημάτων για τα οποία έχουν εκδώσει άδεια κυκλοφορίας·
13. ότι οι υφιστάμενες διαδικασίες ενημέρωσης στα σχετικά εθνικά νομοσχέδια, πρέπει να χρησιμοποιηθούν προκειμένου να βελτιωθεί η διαφάνεια για όλους τους οικονομικούς φορείς·
14. ότι τα κράτη μέλη πρέπει, όσον αφορά τις εσωτερικές μεταφορές, να διατηρήσουν το δικαίωμα εφαρμογής κανόνων που να ανταποκρίνονται στις συστάσεις των Ηνωμένων Εθνών για τη συνδυασμένη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, στο μέτρο που η ADR δεν έχει εισέτι εναρμονισθεί με τους κανόνες αυτούς, που πρέπει να διευκολύνουν τις συνδυασμένες μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων·
15. ότι τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν το δικαίωμα ρύθμισης ή απαγόρευσης της μεταφοράς ορισμένων επικινδύνων εμπορευμάτων στο έδαφος τους αποκλειστικά και μόνο για λόγους άλλους από την ασφαλεία των μεταφορών· ότι, εν προκειμένω, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρήσουν το δικαίωμα να επιβάλλουν, για ορισμένες μεταφορές πολύ επικινδύνων ουσιών, την χρήση σιδηροδρομικής ή πλωτής οδού, ή να διατηρήσουν για ορισμένες πολύ επικίνδυνες ουσίες, πολύ ειδικές συσκευασίες·
16. ότι, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πρέπει να μπορούν να εφαρμόζουν ανυποχρεωτικούς ή επιεικέστερους κανόνες για ορισμένες μεταφορές που εκτελούνται στο έδαφος τους από οχήματα στα οποία έχουν χορηγήσει άδεια κυκλοφορίας·
17. ότι, κατά την εναρμόνιση των προϋποθέσεων, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές εθνικές συνθήκες και ότι, ως εκ τούτου, η παρούσα οδηγία πρέπει να είναι αρκετά ελαστική και να παρέχει στα κράτη μέλη δυνατότητες για ορισμένες παρεκκλίσεις· ότι η εφαρμογή των νέων εξελίξεων στη τεχνολογία και τη βιομηχανία δεν πρέπει να παρεμποδίζεται και ότι πρέπει να προβλεφθούν προσωρινές παρεκκλίσεις, για τον σκοπό αυτό·
18. ότι οχήματα με άδεια κυκλοφορίας τρίτων χωρών πρέπει να έχουν το δικαίωμα να εκτελούν διεθνείς μεταφορές στο έδαφος ενός κράτους μέλους εφόσον τηρούνται οι διατάξεις της ADR·
19. ότι πρέπει να εξασφαλιστεί η δυνατότητα ταχείας προσαρμογής της παρούσας οδηγίας στην τεχνική πρόοδο, ώστε να ληφθούν υπόψη οι νέες διατάξεις που προβλέπονται στην ADR, και να καθορισθεί η εφαρμογή κατεπειγόντων μέτρων σε περίπτωση ατυχημάτων ή συμβάτων· ότι, για το σκοπό αυτό, θα πρέπει να δημιουργηθεί μια επιτροπή και να καθιερωθεί μια διαδικασία στενής συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής στο πλαίσιο αυτής της επιτροπής·
20. ότι τα παραρτήματα της παρούσας οδηγίας περιέχουν διατάξεις για την επαγγελματική κατάρτιση ορισμένων οδηγών οχημάτων για οδική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων· ότι θα πρέπει, κατά συνέπεια, να καταργηθεί η οδηγία 89/684/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1989 για την επαγγελματική κατάρτιση οδηγών οχημάτων για την οδική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (1),

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Πεδίο εφαρμογής, ορισμοί και γενικές διατάξεις

Άρθρο 1

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων οι οποίες εκτελούνται στο εσωτερικό των κρατών μελών ή μεταξύ τους. Δεν εφαρμόζεται

(1) ΕΕ αριθ. L 398 της 30. 12. 1989, σ. 33.

στις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων τις οποίες εκτελούν οχήματα που ανήκουν στις ένοπλες δυνάμεις ή εμπύπτουν στην ευθύνη τους.

2. Εντούτοις, οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας δεν θίγουν το δικαίωμα των κρατών μελών να καθορίζουν, τηρουμένου του κοινοτικού δικαίου, απαιτήσεις όσον αφορά:

- α) τις εθνικές και διεθνείς μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων οι οποίες εκτελούνται στο έδαφός τους από οχήματα που δεν καλύπτονται από την παρούσα οδηγία·
- β) τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας οι οποίοι ρυθμίζουν ειδικά τις εθνικές και διεθνείς μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων·
- γ) τη διασφάλιση της ποιότητας για τις επιχειρήσεις, σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 9001 και 9002, όταν εκτελούν εθνικές μεταφορές:
 - i) εκρηκτικών υλών και αντικειμένων της κλάσης 1, εφόσον το περιεχόμενο εκρηκτικής ύλης υπερβαίνει, ανά μονάδα μεταφοράς:
 - τα 1 000 χιλιόγραμμα για τη διαίρεση 1.1, ή
 - τα 3 000 χιλιόγραμμα για τη διαίρεση 1.2, ή
 - τα 5 000 χιλιόγραμμα για τις διαιρέσεις 1.3 και 1.5
 - ii) σε δεξαμενές ή εμπορευματοκιβώτια-δεξαμενές συνολικής χωρητικότητας μεγαλύτερης από 3 000 λίτρα, των ακόλουθων πολύ επικινδύνων υλών:
 - Ύλεις της κλάσης 2
 - αέρια των στοιχείων at)
 - bt)
 - b)
 - c)
 - υγροποιημένα αέρια υπό ισχυρή ψύξη των στοιχείων 7° β) και 8° β)
 - Ύλεις των κλάσεων 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 5.2, 6.1, 8
 - μη περιλαμβανόμενες στο τμήμα β) ή γ) αυτών των κλάσεων
 - ή περιλαμβανόμενες, αλλά με κωδικό κινδύνου με τρία ή περισσότερα σημαντικά ψηφία (εκτός του μηδενός),
 - iii) των ακόλουθων δεμάτων της κλάσης 7 (ραδιενεργές ύλεις): δέματα σχάσιμων υλών, δέματα τύπου B(U), δέματα τυπου B(M).

Το πεδίο εφαρμογής των εθνικών διατάξεων που αφορούν αυτές τις απαιτήσεις δεν μπορεί να διευρυνθεί.

Οι προαναφερόμενες διατάξεις παύουν να εφαρμόζονται εάν ανάλογα μέτρα καταστούν υποχρεωτικά μέσω κοινοτικών διατάξεων.

Πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1998, η Επιτροπή θα υποβάλει στο Συμβούλιο έκθεση που θα περιλαμβάνει την εκτίμηση των θεμάτων ασφάλειας που καλύπτονται από το παρόν σημείο, συνοδευόμενη από κατάλληλη πρόταση παράτασης ή κατάργησής του.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- «ADR», η Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, η οποία συνήφθη στη Γενεύη στις 30 Σεπτεμβρίου 1957, καθώς και οι τροποποιήσεις της,
- «όχημα», οποιοδήποτε όχημα με κινητήρα που προορίζεται για οδική χρήση ολοκληρωμένο ή ημιτελές, το οποίο έχει τουλάχιστον τέσσερις τροχούς και είναι σχεδιασμένο για μέγιστη ταχύτητα που υπερβαίνει τα 25 km/h, και τα ρυμουλκούμενά του, εξαιρουμένων των οχημάτων τα οποία κινούνται επί τροχιών, γεωργικών και δασικών ελκυστήρων και όλων των κινητών μηχανισμών,
- «επικινδύνα εμπορεύματα», οι ύλες και τα αντικείμενα των οποίων η οδική μεταφορά απαγορεύεται ή επιτρέπεται μόνο υπό ορισμένους όρους, βάσει των παραρτημάτων Α και Β της παρούσας οδηγίας,
- «μεταφορά», οποιαδήποτε δραστηριότητα οδικής μεταφοράς η οποία εκτελείται από όχημα, εν όλω ή εν μέρει, επί δημοσίων οδών και στο έδαφος κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων φόρτωσης και εκφόρτωσης των εμπορευμάτων που καλύπτονται από τα παραρτήματα Α και Β, με την επιφύλαξη του καθεστώτος που προβλέπουν οι νομοθεσίες των κρατών μελών όσον αφορά την ευθύνη από τις δραστηριότητες αυτές.

Αποκλείονται από αυτό τον ορισμό οι μεταφορικές δραστηριότητες που εκτελούνται καθ' ολοκληρίαν εντός της περιμέτρου κλειστού χώρου.

Άρθρο 3

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 6, δεν μπορούν να μεταφέρονται οδικώς τα επικινδύνα εμπορεύματα των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται βάσει των παραρτημάτων Α και Β της παρούσας οδηγίας.

2. Με την επιφύλαξη των άλλων διατάξεων της παρούσας οδηγίας, η μεταφορά των υπόλοιπων επικινδύνων εμπορευμάτων τα οποία απαριθμούνται στο παράρτημα Α επιτρέπεται, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι που καθορίζουν τα παραρτήματα Α και Β, ιδίως όσον αφορά:

- α) τη συσκευασία και την επισήμανση των ως άνω εμπορευμάτων και
- β) την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την καλή λειτουργία του οχήματος μεταφοράς των εν λόγω εμπορευμάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Παρεκκλίσεις, περιορισμοί και εξαιρέσεις

Άρθρο 4

Κάθε κράτος μέλος μπορεί, μόνο για τις δραστηριότητες εσωτερικής μεταφοράς που εκτελούνται στο έδαφός του από οχήματα με άδεια κυκλοφορίας που έχει εκδώσει το ίδιο, να διατηρεί τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας για την οδική μεταφορά των επικινδύνων εμπορευμάτων, οι οποίες είναι σύμφωνες προς τις συστάσεις των Ηνωμένων Εθνών για τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, έως ότου τα παραρτήματα Α και Β της παρούσας οδηγίας αναθεωρηθούν ώστε να ανταποκρίνονται προς τις εν λόγω συστάσεις. Στην περίπτωση αυτή το κράτος μέλος ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή.

Άρθρο 5

1. Με την επιφύλαξη άλλων κοινοτικών διατάξεων, και ιδίως εκείνων που αφορούν την πρόσβαση στην αγορά, τα κράτη μέλη διατηρούν το δικαίωμα να ρυθμίζουν ή να απαγορεύουν, αποκλειστικά και μόνο για λόγους άλλους πλνν της ασφαλείας κατά την μεταφορά, όπως ιδίως για λόγους που έχουν σχέση με την εθνική ασφάλεια ή την προστασία του περιβάλλοντος, τη μεταφορά ορισμένων επικινδύνων εμπορευμάτων στο έδαφός τους.

2. Κάθε ρύθμιση την οποία επιβάλλουν τα κράτη μέλη στα οχήματα που εκτελούν διεθνείς μεταφορές μέσω του εδάφους τους και η οποία επιτρέπεται από την «ένδειξη περιθωρίου» («marginal») 10 599 του παραρτήματος Β, πρέπει να έχει περιορισμένη τοπικά ισχύ, να εφαρμόζεται τόσο στις εθνικές όσο και στις διεθνείς μεταφορές και να μην συνεπάγεται οποιοδήποτε διακρίσεις.

3. α) Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν αυστηρότερες διατάξεις για τις μεταφορές οι οποίες εκτελούνται με οχήματα για τα οποία έχουν εκδώσει άδεια κυκλοφορίας ή στα οποία έχουν επιτρέψει την κυκλοφορία στο έδαφός τους, όχι όμως όσον αφορά την κατασκευή των οχημάτων.

β) Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν τις ειδικές εθνικές τους διατάξεις που αφορούν το κέντρο βάρους των δεξαμενοφόρων οχημάτων για τα οποία η άδεια κυκλοφορίας έχει εκδοθεί στο έδαφός τους έως την ενδεχόμενη τροποποίηση της «ένδειξης περιθωρίου» («marginal») 211 128 του παραρτήματος Β, της παρούσας οδηγίας, αλλά, το αργότερο, έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998.

4. Εάν κράτος μέλος κρίνει ότι οι διατάξεις ασφαλείας αποδείχθηκαν, σε περίπτωση ατυχήματος ή άλλου συμβάντος, ανεπαρκείς για τον περιορισμό των εγγενών κινδύνων της μεταφοράς και εάν χρειάζονται επείγουσες ενέργειες, γνωστοποιεί στην Επιτροπή, στο στάδιο του σχεδίου, τα μέτρα που μελετά να λάβει. Η Επιτροπή, ενεργώντας με τη διαδικασία του άρθρου 9, αποφασίζει κατά πόσον πρέπει να επιτραπεί η εφαρμογή των εν λόγω μέτρων και καθορίζει τη διάρκειά τους.

5. Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρήσουν τις εθνικές διατάξεις που ισχύουν στις 31 Δεκεμβρίου 1996, και αφορούν:

- τις μεταφορές υλών της κλάσης 1.1,
- τις μεταφορές ασταθών ή/και εύφλεκτων τοξικών αερίων της κλάσης 2,
- τις μεταφορές υλών που περιέχουν διοξίνες ή φουράνια,
- ή τις μεταφορές, με δεξαμενές ή εμπορευματοκιβώτια — δεξαμενές άνω των 3 000 λίτρων, υγρών των κλάσεων 3, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 ή 8 που δεν περιλαμβάνονται στο τμήμα β) ή γ) των εν λόγω κλάσεων.

Οι σχετικές διατάξεις μπορούν να αφορούν μόνο:

- την απαγόρευση της εκτέλεσης των μεταφορών αυτών οδικώς όταν είναι δυνατό να εκτελεστούν σιδηροδρομικώς ή διά πλωτής οδού,
- την υποχρέωση χρησιμοποίησης ορισμένων προτιμησιακών διαδρομών,
- ή κάθε άλλη διάταξη σχετικά με τη συσκευασία υλών που περιέχουν διοξίνες ή φουράνια.

Οι διατάξεις αυτές δεν μπορούν να διευρυνθούν ή να γίνουν αυστηρότερες. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω εθνικές διατάξεις στην Επιτροπή η οποία ενημερώνει σχετικά τα άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 6

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στο έδαφός τους την οδική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων που ταξινομούνται, συσκευάζονται και επισήμειννται σύμφωνα με τις διεθνείς απαιτήσεις οι οποίες αφορούν τις θαλάσσιες ή αεροπορικές μεταφορές, όποτε ή όλη μεταφορά περιλαμβάνει και θαλάσσια ή αεροπορική μεταφορά.

2. Οι διατάξεις των παραρτημάτων Α και Β οι οποίες αφορούν τη χρήση των γλωσσών στην επισήμανση ή στα αναγκαία παραστατικά έγγραφα δεν εφαρμόζονται για τις μεταφορικές δραστηριότητες που περιορίζονται στο έδαφος ενός μόνον κράτους μέλους. Τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να επιτρέπουν, για τις μεταφορές που εκτελούνται στο έδαφός τους, τη χρήση άλλων γλωσσών εκτός από τις προβλεπόμενες στα παραρτήματα.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν τη χρήση, στο έδαφός τους, οχημάτων τα οποία κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιανουαρίου 1997 και τα οποία δεν είναι σύμφωνα προς τις διατάξεις της, αλλά των οποίων η κατασκευή ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας που ισχύουν την 31η Δεκεμβρίου 1996, υπό την επιφύλαξη ότι τα οχήματα αυτά παραμένουν εντός των απαιτούμενων επιπέδων ασφαλείας.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρήσουν τις εφαρμοζόμενες την 31η Δεκεμβρίου 1996 διατάξεις της εθνικής τους νομοθεσίας σχετικά με την κατασκευή, τη χρήση και τους

όρους κυκλοφορίας νέων περιεκτών, κατά την έννοια της «ένδειξης περιθωρίου» («marginal») 2212 του παραρτήματος Α, και νέων δεξαμενών, οι οποίες αποκλίνουν από τις διατάξεις των παραρτημάτων Α και Β, έως ότου προστεθούν στα παραρτήματα Α και Β παραπομπές σε πρότυπα για την κατασκευή και χρήση των δεξαμενών και των περιεκτών οι οποίες θα έχουν την ίδια δεσμευτική ισχύ με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, και το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998. Η χρήση των περιεκτών και δεξαμενών που κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιανουαρίου 1999 και παραμένουν εντός των απαιτούμενων επιπέδων ασφαλείας μπορεί να συνεχισθεί υπό τους αρχικούς όρους.

5. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να διατηρεί άλλες εθνικές διατάξεις εκτός από εκείνες που προβλέπονται στα παραρτήματα Α και Β, σχετικά με τη θερμοκρασία αναφοράς για την μεταφορά στο έδαφός του υγροποιημένων αερίων και μιγμάτων υγροποιημένων αερίων, μέχρις ότου περιληφθούν στα ευρωπαϊκά πρότυπα διατάξεις σχετικές με τις κατάλληλες, για τις δεδομένες κλιματικές ζώνες, θερμοκρασίες αναφοράς και μέχρις ότου προστεθούν στα παραρτήματα Α και Β παραπομπές στα πρότυπα αυτά.

6. Για τη μεταφορά επί του εδάφους του, κάθε κράτος μέλος μπορεί να επιτρέπει συσκευασίες που έχουν κατασκευαστεί αλλά δεν έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με την ADR πριν από την 1η Ιανουαρίου 1997, υπό την προϋπόθεση ότι οι συσκευασίες αυτές φέρουν ημερομηνία κατασκευής και μπορούν να υποβληθούν επιτυχώς στις δοκιμές που προβλέπει η ισχύουσα έως τις 31 Δεκεμβρίου 1996 εθνική νομοθεσία, και εφόσον όλες αυτές οι συσκευασίες παραμένουν εντός των απαιτούμενων επιπέδων ασφαλείας (πράγμα που συμπεριλαμβάνει, ενδεχομένως, δοκιμές και επιθεωρήσεις), κατά το εξής σύστημα: μεγάλοι μεταλλικοί περιέκτες χύδην μεταφοράς, μεταλλικά δοχεία χωρητικότητας μεγαλύτερης των 50 λίτρων: επί διάστημα δεκαπέντε ετών το πολύ από την ημερομηνία κατασκευής τους· άλλες μεταλλικές και κάθε είδους πλαστικές συσκευασίες: επί διάστημα πέντε ετών το πολύ από την ημερομηνία κατασκευής τους, αλλά όχι μετά τις 31 Δεκεμβρίου 1998.

7. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να επιτρέπει, έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998, τη μεταφορά εντός του εδάφους του ορισμένων επικινδύνων εμπορευμάτων που έχουν συσκευαστεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1997, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά τα εμπορεύματα είναι ταξινομημένα, συσκευασμένα και επισήμασμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζει η εθνική νομοθεσία η οποία εφαρμόζεται πριν από την 1η Ιανουαρίου 1997.

8. Κάθε κράτος μέλος, όσον αφορά τις μεταφορικές δραστηριότητες οι οποίες εκτελούνται στο έδαφός του από οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας στο έδαφός του, μπορεί να διατηρεί τις ισχύουσες στις 31 Δεκεμβρίου 1996 εθνικές του διατάξεις σχετικά με την αναγραφή κωδικού ανάληψης δράσης έκτακτης ανάγκης αντί του αναγνωριστικού αριθμού του κινδύνου που προβλέπεται στο παράρτημα Β.

9. Ύστερα από σχετική διαβούλευση με την Επιτροπή, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν επεικέστερες διατάξεις από εκείνες που ορίζονται στα παραρτήματα Α και Β της παρούσας οδηγίας προκειμένου για τις μεταφορές, στο έδαφός τους, μικρών ποσοτήτων ορισμένων επικινδύνων εμπορευμάτων, εξαιρουμένων των μετρίως και πολύ ραδιενεργών υλών.

10. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν διακυβεύεται η ασφάλεια, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν προσωρινές παρεκκλίσεις από τα παραρτήματα Α και Β, προκειμένου να μπορούν να διεξάγουν στο έδαφός τους τις αναγκαίες δοκιμές για την τροποποίηση των διατάξεων των παραρτημάτων αυτών σε συνάρτηση με την εξέλιξη της τεχνικής και της βιομηχανίας. Η Επιτροπή ενημερώνεται σχετικά και ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη.

Οι προσωρινές παρεκκλίσεις που συμφωνούνται μεταξύ των αρμοδίων αρχών των κρατών μελών, βάσει των «ενδείξεων περιθωρίου» («marginals») 2010 και 10 602 των παραρτημάτων Α και Β, πρέπει να λαμβάνουν μορφή πολυμερούς συμφωνίας η οποία θα προτείνεται στις αρμόδιες αρχές όλων των κρατών μελών από την αρχή που αναλαμβάνει την πρωτοβουλία για τη συμφωνία. Η Επιτροπή ενημερώνεται σχετικά.

Οι παρεκκλίσεις που αναφέρονται στο πρώτο και δεύτερο εδάφιο πρέπει να εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις λόγω εθνικότητας ή τόπου εγκατάστασης του αποστολέα, του μεταφορέα ή του παραλήπτη, διαρκούν επί πέντε έτη κατ' ανώτατο όριο και δεν ανανεώνονται.

11. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στο έδαφός τους την εκτέλεση ad hoc μεταφορών επικινδύνων εμπορευμάτων ή και μεταφορών απαγορευμένων βάσει των παραρτημάτων Α και Β, ή την εκτέλεση μεταφορών υπό συνθήκες διαφορετικές από τις προβλεπόμενες στα παραρτήματα Α και Β.

12. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 και το αργότερο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1998, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τις ισχύουσες συμφωνίες που έχουν συναφθεί με άλλα κράτη μέλη, τηρουμένης της ADR, χωρίς διακρίσεις λόγω εθνικότητας ή τόπου εγκατάστασης του αποστολέα, του μεταφορέα ή του παραλήπτη. Οι υπόλοιπες παρεκκλίσεις οι οποίες επιτρέπονται βάσει των «ενδείξεων περιθωρίου» («marginals») 2010 και 10602 των παραρτημάτων Α και Β πρέπει να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της παραγράφου 10.

Άρθρο 7

Με την επιφύλαξη των εθνικών ή κοινοτικών διατάξεων για την πρόσβαση στην αγορά, τα οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας ή τα οποία έχουν γίνει δεκτά προς κυκλοφορία σε τρίτες χώρες επιτρέπεται να εκτελούν διεθνείς μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων στο εσωτερικό της Κοινότητας, εφόσον οι μεταφορές αυτές είναι σύμφωνες προς τις διατάξεις της ADR.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

Τελικές διατάξεις

Άρθρο 8

Οι τροποποιήσεις που είναι αναγκαίες για την προσαρμογή των παραρτημάτων Α και Β στην επιστημονική και τεχνική

πρόοδο, η οποία συντελείται στους τομείς που καλύπτει η παρούσα οδηγία, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι τροποποιήσεις των παρατηρημάτων της ADR, εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 9.

Άρθρο 9

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή για την μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, καλούμενη εφεξής «επιτροπή», την οποία συγκροτούν αντιπρόσωποι των κρατών μελών και της οποίας πορεδρεύει αντιπρόσωπος της Επιτροπής.

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

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

β) Όταν τα σχεδιαζόμενα μέτρα δεν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ή ελλείπει γνώμη, η Επιτροπή υποβάλλει χωρίς καθυστέρηση στο Συμβούλιο πρόταση σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία.

Εάν το Συμβούλιο δεν έχει αποφασίσει εντός προθεσμίας τριών μηνών από την ημερομηνία υποβολής της πρότασης, τα προτεινόμενα μέτρα θεσπίζονται από την Επιτροπή.

Άρθρο 10

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1997. Οι λεπτομέρειες της αναφοράς αυτής καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομέρειες της αναφοράς αυτής καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 11

1. Ο οδηγία 89/684/ΕΟΚ καταργείται από την 1η Ιανουαρίου 1997.

2. Τα προσωρινά πιστοποιητικά που χορηγούν τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 2 της προαναφερόμενης οδηγίας για τις εθνικές μεταφορές μόνον εξακολουθούν να ισχύουν έως τις 31 Δεκεμβρίου 1996. Τα πιστοποιητικά που εκδίδονται βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 4 της εν λόγω οδηγίας μπορούν να χρησιμοποιούνται μέχρι να λήξει η ισχύς τους, αλλά μέχρι την 1η Ιουλίου 1997 το αργότερο για τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων σε δεξαμενές και για τις μεταφορές εκρηκτικών, και μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2000 το αργότερο για τις μεταφορές των άλλων επικινδύνων εμπορευμάτων.

Άρθρο 12

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 21 Νοεμβρίου 1994.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. WISSMANN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Οι «ενδείξεις περιθωρίου» («marginals») 2 000—3 999 του παραρτήματος Α της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων (ADR), όπως εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 1995, με την αντικατάσταση των λέξεων «συμβαλλόμενο μέρος» από τις λέξεις «κράτος μέλος».

ΣΗΜ: Τα κείμενα, στις επίσημες κοινοτικές γλώσσες, θα δημοσιευθούν μόλις καταρτιστεί κωδικοποιημένο κείμενο και γίνουν οι μεταφράσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Οι «ενδείξεις περιθωρίου» («marginals») 10 000—260 000 του παραρτήματος Β της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων (ADR), όπως εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 1995, με την αντικατάσταση των λέξεων «συμβαλλόμενο μέρος» από τις λέξεις «κράτος μέλος».

ΣΗΜ: Τα κείμενα στις επίσημες κοινοτικές γλώσσες, θα δημοσιευθούν μόλις καταρτιστεί κωδικοποιημένο κείμενο και γίνουν οι μεταφράσεις.

ΟΔΗΓΙΑ 94/56/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 21ης Νοεμβρίου 1994

για την θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής (1),

έχοντας υπόψη τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (2),

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

Εκτιμώντας:

ότι θα πρέπει να διατηρηθεί στην Ευρώπη υψηλό γενικό επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και να καταβληθεί κάθε προσπάθεια προκειμένου να μειωθεί ο αριθμός των ατυχημάτων και των συμβάντων·

ότι η ταχεία διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας αναμένεται ότι θα βελτιώσει την ασφάλεια των πτήσεων, συμβάλλοντας στην πρόληψη αυτών των ατυχημάτων και συμβάντων·

ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη η σύμβαση διεθνούς πολιτικής αεροπορίας που υπογράφηκε στο Σικάγο, στις 7 Δεκεμβρίου 1944 και προβλέπει την εφαρμογή όλων των αναγκαίων μέτρων με σκοπό την ασφαλή εκμετάλλευση των αεροσκαφών· ότι, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, ειδικότερα, το παράρτημα 13 της εν λόγω σύμβασης, το οποίο καθορίζει τα συνιστώμενα διεθνή πρότυπα και πρακτικές για τις έρευνες αεροπορικών ατυχημάτων·

ότι σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα του παραρτήματος 13 οι έρευνες ατυχημάτων πρέπει να διενεργούνται υπό την ευθύνη του κράτους στο οποίο συμβαίνει το ατύχημα·

ότι εάν σε περίπτωση σοβαρού συμβάντος, το κράτος στο οποίο έλαβε χώρα το συμβάν δεν αρχίζει έρευνα, αυτή η έρευνα πρέπει να διενεργείται από το κράτος νηολόγησης·

ότι οι έρευνες σοβαρών συμβάντων θα πρέπει να διενεργούνται κατά τρόπο ανάλογο προς τις έρευνες ατυχημάτων·

ότι για την έκταση των ερευνών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα διδάγματα που μπορεί να αποκομιστούν με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας·

ότι, για λόγους ασφάλειας των πτήσεων, οι έρευνες πρέπει να διενεργούνται το ταχύτερο δυνατόν·

ότι οι επιφορτισμένοι με την έρευνα πρέπει να μπορούν να επιτελούν το έργο τους με την αναγκαία για το σκοπό αυτό ελευθερία δράσης·

ότι τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνούν, με την επιφύλαξη της νομοθεσίας που ισχύει όσον αφορά τις αρμοδιότητες των αρχών των υπεύθυνων για τη δικαστική έρευνα και, κατά περίπτωση, σε στενή συνεργασία μαζί τους, να επιτρέπουν στους υπεύθυνους για την τεχνική έρευνα να εκτελούν την αποστολή τους υπό τις καλύτερες συνθήκες·

ότι οι έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας θα πρέπει να διενεργούνται από ανεξάρτητο οργανισμό ή όργανο, ή υπό τον έλεγχό του, προκειμένου να αποφεύγονται συγκρούσεις συμφερόντων και να αποφεύγεται ο οργανισμός ή όργανο των ερευνών να ενέχεται κατά οποιονδήποτε τρόπο στα αίτια του γεγονότος που ερευνάται·

ότι ο εν λόγω οργανισμός ή όργανο θα πρέπει να είναι κατάλληλα εξοπλισμένος για το σκοπό αυτό και ότι στα καθήκοντά του θα ήταν δυνατό να περιλαμβάνονται δραστηριότητες πρόληψης·

ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν μέτρα προκειμένου να παρέχουν, εφόσον παρίσταται ανάγκη, αμοιβαία συνδρομή για τη διεξαγωγή των ερευνών·

ότι κράτος μέλος μπορεί να μεταβιβάσει σε άλλο κράτος μέλος την αρμοδιότητα διεξαγωγής έρευνας·

ότι, για την πρόληψη ατυχημάτων, είναι σημαντικό να δίνονται στη δημοσιότητα τα πορίσματα των σχετικών ερευνών το ταχύτερο δυνατόν·

ότι ο ειδικός χαρακτήρας των συμβάντων πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τη διάδοση των πορισμάτων ερευνών για συμβάντα·

ότι οι συστάσεις ασφάλειας οι οποίες διατυπώνονται ύστερα από έρευνα ατυχήματος ή συμβάντος πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τα κράτη μέλη·

(1) ΕΕ αριθ. C 257 της 22. 9. 1993, σ. 8 και ΕΕ αριθ. C 109 της 19. 4. 1994, σ. 14.

(2) ΕΕ αριθ. C 34 της 2. 2. 1994, σ. 18.

(3) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Μαρτίου 1994 (ΕΕ αριθ. C 91 της 28. 3. 1994, σ. 123), κοινή θέση του Συμβουλίου της 16ης Μαρτίου 1994 (ΕΕ αριθ. C 172 της 24. 6. 1994, σ. 46) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 26ης Οκτωβρίου 1994 (ΕΕ αριθ. C 323 της 21. 11. 1994).

ότι μοναδικός σκοπός της τεχνικής έρευνας είναι η αποκόμιση διδαγμάτων που θα μπορούσαν να συμβάλουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων και ότι, κατά συνέπεια, η ανάλυση του γεγονότος, τα πορίσματα και οι συστάσεις ασφάλειας που διατυπώνονται δεν αποσκοπούν στην διαπίστωση πταίσματος ή την εκτίμηση ευθυνών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Στόχος

Η παρούσα οδηγία αποβλέπει στη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας με τη διευκόλυνση της ταχείας διεξαγωγής τεχνικών ερευνών αποκλειστικός στόχος των οποίων είναι η πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία αφορά τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων της πολιτικής αεροπορίας που σημειώνονται στο έδαφος της Κοινότητας, λαμβανομένων υπόψη των διεθνών υποχρεώσεων των κρατών μελών.

2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται και εκτός του εδάφους της Κοινότητας:

- i) για τις έρευνες ατυχημάτων στα οποία ενέχεται αεροσκάφος νηολογημένο σε κράτος μέλος, σε περίπτωση που οι έρευνες δεν διενεργούνται από άλλο κράτος,
- ii) για τις έρευνες σοβαρών συμβάντων στα οποία ενέχεται αεροσκάφος νηολογημένο σε κράτος μέλος ή το οποίο εκμεταλλεύεται επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος μέλος, σε περίπτωση που οι εν λόγω έρευνες δεν διενεργούνται από άλλο κράτος.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

α) ατύχημα: γεγονός συνδεδεμένο με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους, το οποίο συντελείται μεταξύ της στιγμής επιβίβασης στο αεροσκάφος προσώπου που προτίθεται να πραγματοποιήσει πτήση και της στιγμής κατά την οποία όλα τα πρόσωπα που έχουν επιβιβαστεί μ' αυτή την πρόθεση έχουν αποβιβαστεί, εφόσον:

- 1) επέλθει θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός ενός προσώπου λόγω:

- του γεγονότος ότι αυτό βρισκόταν στο αεροσκάφος, ή
- άμεσης επαφής του με οποιοδήποτε μέρος του αεροσκάφους, περιλαμβανομένων μερών που τυχόν αποσπάστηκαν από το αεροσκάφος, ή
- άμεσης έκθεσής του στα αέρια των στροβιλοκινητήρων,

εκτός, αν πρόκειται για κακώσεις οφειλόμενες σε φυσικά αίτια, για αυτοτραυματισμούς ή τραυματισμούς από άλλα πρόσωπα ή σε περίπτωση που ο τραυματισμός συμβαίνει σε λαθρεπιβάτες που κρύβονται εκτός των ζωνών στις οποίες έχουν κανονικά πρόσβαση οι επιβάτες και το πλήρωμα, ή

- 2) το αεροσκάφος υποστεί βλάβη ή θραύση στα δομικά του μέρη:

- η οποία αλλοιώνει τα χαρακτηριστικά που αφορούν τη δομική αντοχή του, τις επιδόσεις του ή τα πτητικά του χαρακτηριστικά και
- για την οποία κανονικά απαιτείται σημαντική επισκευή ή αντικατάσταση του συστατικού μέρους που έχει υποστεί βλάβη,

εκτός αν πρόκειται για ζημία ή βλάβη σε κινητήρα, εφόσον η ζημία περιορίζεται στον κινητήρα, το περιβλημά του ή τα εξαρτήματά του, ή για ζημιές περιοριζόμενες στους έλικες, τα ακροπερύγια, τις κεραίες, τα ελαστικά, το σύστημα τροχοπέδησης, τα αεροδυναμικά περιβλήματα ή σε μικρές οδοντώσεις ή διατρήσεις στο περίβλημα του αεροσκάφους, ή

- 3) το αεροσκάφος απολεσθεί ή δεν υπάρχει καμία δυνατότητα προσπέλασης προς αυτό·

β) σοβαρός τραυματισμός: κάθε σωματική βλάβη την οποία υφίσταται πρόσωπο σε περίπτωση ατυχήματος εφόσον:

- 1) απαιτηθεί η νοσηλεία του επί διάστημα μεγαλύτερο των 48 ωρών και η εισαγωγή πραγματοποιηθεί εντός διαστήματος επτά ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία επήλθε η σωματική βλάβη, ή
- 2) προκληθεί κάταγμα οποιουδήποτε οστού (εκτός από απλά κατάγματα δακτύλων του χεριού, δακτύλων του ποδιού ή της μύτης), ή
- 3) προκληθούν λύσεις της συνέχειας ιστών με αποτέλεσμα σοβαρή αιμορραγία ή βλάβη νευρών, μυών ή τενόντων, ή
- 4) προκληθεί βλάβη σε οποιοδήποτε εσωτερικό όργανο, ή
- 5) προκληθούν εγκαύματα δεύτερου ή τρίτου βαθμού ή οποιαδήποτε άλλα εγκαύματα σε ποσοστό μεγαλύτερο του 5 % της επιφάνειας του σώματος, ή
- 6) οφείλεται στην εξακριβωμένη έκθεση σε μολυσματικές ουσίες ή σε επιβλαβείς ακτινοβολίες·

γ) θανάσιμος τραυματισμός: τραυματισμός σε κάποιο ατύχημα, λόγω του οποίου επέρχεται ο θάνατος του παθόντος εντός τριάντα ημερών από την ημερομηνία του ατυχήματος·

- δ) αίτια: οι ενέργειες, παραλήψεις, γεγονότα, ή συνθήκες, ή συνδυασμός των ανωτέρω στοιχείων που προκαλούν το ατύχημα ή το συμβάν·
- ε) έρευνα: δραστηριότητες που αναπτύσσονται με σκοπό την πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων οι οποίες περιλαμβάνουν τη συλλογή και την ανάλυση πληροφοριών, την έκθεση των πορισμάτων, τον προσδιορισμό των αιτιών και, ανάλογα με την περίπτωση, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας·
- στ) επιφορτισμένος με την έρευνα: πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί, με βάση τα προσόντα του, η ευθύνη για την οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο έρευνας·
- ζ) συσκευή καταγραφής στοιχείων πτήσης: οποιουδήποτε τύπου καταγραφικό σύστημα τοποθετημένο σε αεροσκάφος για να διευκολύνει την έρευνα για τα ατυχήματα και τα συμβάντα·
- η) επιχείρηση: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που επιδιώκει ή δεν επιδιώκει κερδοσκοπικό σκοπό, ή κάθε επίσημος φορέας με ή χωρίς ίδια νομική προσωπικότητα·
- θ) φορέας εκμετάλλευσης: πρόσωπο, οργανισμός, ή επιχείρηση που επιδίδεται ή προτίθεται να επιδοθεί σε εκμετάλλευση ενός ή περισσότερων αεροσκαφών·
- ι) συμβάν: γεγονός που δεν είναι ατύχημα αλλά συνδέεται με τη χρησιμοποίηση αεροσκαφούς και θέτει σε κίνδυνο ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της εκμετάλλευσής του·
- κ) σοβαρό συμβάν: συμβάν συντελούμενο υπό συνθήκες από τις οποίες διαφαίνεται ότι παρόλογο να συνέβαινε ατύχημα. (Το παράρτημα περιλαμβάνει κατάλογο με παραδείγματα σοβαρών συμβάντων)·
- λ) συστάσεις ασφαλείας: κάθε πρόταση του οργανισμού ερευνών των ατυχημάτων του κράτους ο οποίος διεξήγαγε την τεχνική έρευνα, με βάση τις πληροφορίες οι οποίες προκύπτουν κατά την έρευνα αυτή, με σκοπό την πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων.

Άρθρο 4

Υποχρέωση διεξαγωγής έρευνας

1. Για κάθε ατύχημα ή σοβαρόν συμβάν διενεργείται έρευνα.

Ωστόσο τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν μέτρα που να επιτρέπουν τη διεξαγωγή έρευνας για συμβάντα τα οποία δεν αφορά το πρώτο εδάφιο, στην περίπτωση που ο οργανισμός των ερευνών αναμένει να αποκομίσει διδάγματα σε θέματα αεροπορικής ασφάλειας.

2. Η έκταση των ερευνών και η ακολουθητέα διαδικασία για την διεξαγωγή αυτών των ερευνών καθορίζονται από τον οργανισμό ερευνών λαμβανομένων υπόψη των αρχών

και του στόχου της παρούσας οδηγίας και ανάλογα με τα διδάγματα που θεωρεί ότι θα αποκομίσει από το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν όσον αφορά τη βελτίωση της ασφάλειας.

3. Οι έρευνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν αποσκοπούν επ' ουδενί στη διαπίστωση υπαιτιότητας ή ευθυνών.

Άρθρο 5

Καθεστώς έρευνας

1. Κάθε κράτος μέλος καθορίζει, στο πλαίσιο του αντίστοιχου εθνικού νομικού του συστήματος, το νομικό καθεστώς που θα διέπει την έρευνα το οποίο θα επιτρέπει στους επιφορτισμένους με την έρευνα να φέρουν εις πέρας την αποστολή τους κατά τον αποτελεσματικότερο τρόπο και εντός του συντομότερου δυνατού χρονικού διαστήματος.
2. Σύμφωνα με την ισχύουσα στα κράτη μέλη νομοθεσία και, ενδεχομένως, σε συνεργασία με τις αρχές τις υπεύθυνες για τη δικαστική έρευνα, οι επιφορτισμένοι με την έρευνα επιτρέπεται ιδίως:
- α) να έχουν απρόσκοπτη πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος καθώς και στο αεροσκάφος, το περιεχόμενό του ή τα συντρίμιά του·
- β) να πραγματοποιούν άμεση καταγραφή των τεκμηρίων και υπό έλεγχο λήψη θραυσμάτων ή συστατικών μερών και με σκοπό την εξέταση ή την ανάλυση·
- γ) να έχουν άμεση πρόσβαση στο περιεχόμενο των συσκευών καταγραφής στοιχείων πτήσης ή άλλων καταγραφικών συστημάτων, καθώς και να εκμεταλλεύονται τα στοιχεία αυτά·
- δ) να έχουν πρόσβαση στα αποτελέσματα εξέτασης των θυμάτων ή λήψης δειγμάτων από το σώμα τους·
- ε) να έχουν άμεση πρόσβαση στα αποτελέσματα εξέτασης ή δειγματοληπτικής έρευνας των προσώπων που ενέχονται στην εκμετάλλευση του αεροσκάφους·
- στ) να διενεργούν την εξέταση μαρτύρων·
- ζ) να έχουν ελεύθερη πρόσβαση σε κάθε σχετική πληροφορία που διαθέτει ο κύριος, ο φορέας εκμετάλλευσης ή ο κατασκευαστής του αεροσκάφους και οι αρχές οι αρμόδιες για την πολιτική αεροπορία ή οι αερολιμενικές αρχές.

Άρθρο 6

Οργανισμός ή όργανο έρευνας

1. Κάθε κράτος μέλος φροντίζει ώστε οι τεχνικές έρευνες να διεξάγονται από διαρκές οργανισμό ή διαρκή όργανο πολιτικής αεροπορίας ή υπό τον έλεγχο αυτού του οργανισμού ή οργάνου. Ο εν λόγω οργανισμός ή όργανο είναι λειτουργικά ανεξάρτητος, ιδίως από τις εθνικές αεροπορικές αρχές τις υπεύθυνες για την πλοϊμότητα, την πιστοποίηση, τη διεξαγωγή πτήσεων, τη συντήρηση, τη χορήγηση

αδειών, τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας ή την εκμετάλλευση αερολιμένων και γενικά από κάθε τρίτο του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που ανατέθηκε στον εν λόγω οργανισμό ή όργανο.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, οι δραστηριότητες που ανατίθενται στον οργανισμό έρευνας είναι δυνατόν να επεκτείνονται στη συλλογή και την ανάλυση στοιχείων σχετικών με την αεροπορική ασφάλεια, ιδίως για προληπτικούς σκοπούς, εφόσον οι εν λόγω δραστηριότητες δεν επηρεάζουν την ανεξαρτησία του και δεν συνεπάγονται οποιοσδήποτε ευθύνες ρυθμιστικού, κανονιστικού ή διοικητικού χαρακτήρα.

3. Ο οργανισμός ή όργανο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 διαθέτει τα απαιτούμενα μέσα για την εκτέλεση του έργου του έχοντας πλήρη ανεξαρτησία έναντι των αρχών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και πρέπει να έχει στη διάθεσή του επαρκείς πόρους για το σκοπό αυτό. Το επιφορτισμένο με τις έρευνες προσωπικό του διέπεται από καθεστώς που του παρέχει τα αναγκαία εχέγγυα ανεξαρτησίας. Περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα πρόσωπο ικανό να ασκεί τα καθήκοντα προσώπου επιφορτισμένου με την έρευνα σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος που αφορά αεροσκάφος.

4. Ο οργανισμός ή το όργανο που διεξάγει την έρευνα έχει τη δυνατότητα, εφόσον απαιτείται, να ζητήσει τη συνδρομή οργανισμών ή οργάνων άλλων κρατών μελών προκειμένου να θέσουν στη διάθεσή του:

- α) τις εγκαταστάσεις, εξοπλισμό και συσκευές για να του είναι δυνατή:
 - η διεξαγωγή πραγματογνωμοσύνης στα συντρίμματα και τον εξοπλισμό του αεροσκάφους και σε άλλα αντικείμενα που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για την έρευνα,
 - η αξιοποίηση των ενδείξεων των συσκευών καταγραφής στοιχείων πτήσης,
 - η αποθήκευση στη μνήμη ηλεκτρονικού συστήματος και η αξιοποίηση των δεδομένων των σχετικών με τα αεροπορικά ατυχήματα·
- β) ειδικευμένους σε τέτοιου είδους έρευνες εμπειρογνώμονες για να τους αναθέσει συγκεκριμένες εργασίες, αλλά μόνον αν πρόκειται για έρευνα που διενεργείται κατόπιν σοβαρού ατυχήματος.

Αυτή η συνδρομή θα πρέπει, κατά το δυνατόν, να παρέχεται δωρεάν.

5. Κράτος μέλος μπορεί να μεταβιβάζει σε άλλο κράτος μέλος την αρμοδιότητα για την πραγματοποίηση έρευνας ατυχήματος ή συμβάντος.

Άρθρο 7

Έκθεση ατυχήματος

1. Για κάθε έρευνα ατυχήματος πρέπει να συντάσσεται σχετική έκθεση της οποίας η μορφή να ανταποκρίνεται

στον τύπο και τη σοβαρότητα του ατυχήματος. Στην έκθεση υπενθυμίζεται ο αποκλειστικός στόχος της έρευνας ο οποίος αναφέρεται στο άρθρο 1 και περιέχονται, ενδεχομένως, συστάσεις ασφαλείας.

2. Ο οργανισμός ή το όργανο έρευνας δίνει στη δημοσιότητα την τελική έκθεση ατυχήματος το ταχύτερο δυνατόν, και ει δυνατόν εντός διαστήματος δώδεκα μηνών μετά την ημερομηνία κατά την οποία συνέβη το ατύχημα.

Άρθρο 8

Έκθεση συμβάντος

1. Για κάθε έρευνα σχετικά με συμβάν συντάσσεται έκθεση της οποίας η μορφή ανταποκρίνεται στον τύπο και τη σοβαρότητα του συμβάντος. Η έκθεση περιλαμβάνει, ενδεχομένως, σχετικές συστάσεις ασφαλείας. Διαφυλάσσεται, κατά το δυνατόν, η ανωνυμία των ενεχομένων στο συμβάν προσώπων.

2. Η έκθεση συμβάντος διανέμεται στα μέρη εκείνα που είναι δυνατόν να επωφεληθούν από τα πορίσματά της όσον αφορά την ασφάλεια.

Άρθρο 9

Συστάσεις ασφαλείας

Οι εκθέσεις και οι συστάσεις ασφαλείας που αναφέρονται στα άρθρα 7 και 8 ανακοινώνονται στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις ή εθνικές υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας. Αντίγραφα διαβιβάζονται στην Επιτροπή.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι λαμβάνονται δεόντως υπόψη και τίθενται σε εφαρμογή, ανάλογα με την περίπτωση, οι συστάσεις για θέματα ασφαλείας που διατυπώνονται από τους οργανισμούς ή τα όργανα ερευνών, με την επιφύλαξη της κοινοτικής νομοθεσίας.

Άρθρο 10

Οι συστάσεις ασφαλείας δεν συνιστούν επ' ουδενί τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος.

Άρθρο 11

Η οδηγία 80/1266/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1980 περί της μελλοντικής συνεργασίας και της αμοιβαίας συνδρομής των κρατών μελών στις έρευνες για τα αεροπορικά ατυχήματα ⁽¹⁾ καταργείται.

(¹) ΕΕ αριθ. L 375 της 31. 12. 1980, σ. 32.

Άρθρο 12

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 21 Νοεμβρίου 1996. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

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

Άρθρο 13

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 21 Νοεμβρίου 1994.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. WISSMANN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΩΝ ΣΟΒΑΡΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Τα συμβάντα που απαριθμούνται κατωτέρω αποτελούν τυπικά παραδείγματα σοβαρών συμβάντων. Ο κατάλογος δεν είναι εξαντλητικός αλλά μόνο ενδεικτικός και δίνεται για να συσχετιστεί με τον ορισμό της έννοιας «σοβαρό συμβάν».

- Παρολίγο σύγκρουση κατά την οποία απαιτήθηκε ελιγμός αποφυγής για να αποφευχθεί σύγκρουση ή επικίνδυνη κατάσταση.
- Πρόσγκρουση έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου (CFIT), η οποία μόλις αποσωβήθηκε.
- Διακοπή απογείωσης λόγω κλειστού ή κατειλημμένου διαδρόμου ή απογείωση από κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο με οριακή απόσταση από εμπόδια.
- Προσγείωση ή απόπειρα προσγείωσης σε κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο.
- Σημαντική απόκλιση από τις προβλεπόμενες επιδόσεις κατά την απογείωση ή το αρχικό στάδιο ανόδου.
- Κάθε περίπτωση πυρκαγιάς ή εμφάνισης καπνών στο χώρο επιβατών, στα διαμερίσματα φορτίου ή πυρκαγιάς κινητήρα, ακόμη και αν η πυρκαγιά κατασβέστηκε με πυροσβεστικό υλικό.
- Κάθε γεγονός για το οποίο απαιτήθηκε η χρησιμοποίηση εφεδρικού οξυγόνου από το πλήρωμα διακυβέρνησης.
- Αστοχία δομικού μέρους του αεροσκάφους ή απόσπαση μερών του κινητήρα, χωρίς όμως η περίπτωση να κατατάσσεται στα ατυχήματα.
- Πολλαπλές βλάβες ενός ή περισσότερων συστημάτων του αεροσκάφους με σοβαρές επιπτώσεις στο χειρισμό του.
- Κάθε περίπτωση αδυναμίας μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης να ασκήσει τα καθήκοντα κατά την πτήση.
- Οποιαδήποτε κατάσταση σχετική με το καύσιμο ή οποία θα απαιτούσε ο χειριστής να δηλώσει ότι ανέκλυψε κατάσταση ανάγκης.
- Συμβάντα κατά την απογείωση και την προσγείωση, συμβάντα όπως η προσγείωση πριν από την αρχή του διαδρόμου, υπέρβαση του τέρματος του διαδρόμου ή πλευρική εκτροπή.
- Βλάβες συστημάτων, μετεωρολογικά φαινόμενα, πτήση εκτός των εγκεκριμένων περιθωρίων πτήσης ή άλλα περιστατικά που θα μπορούσαν να καταστήσουν δύσκολη τη διακυβέρνηση του αεροσκάφους.
- Βλάβη περισσότερων του ενός συστημάτων σε πολλαπλό σύστημα που είναι υποχρεωτικό για την καθοδήγηση των πτήσεων και την αεροναυτιλία.

ΟΔΗΓΙΑ 94/57/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 22ας Νοεμβρίου 1994

σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών

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 καθορίζεται στο άρθρο 189 Γ της συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

ότι, στο ψήφισμά του της 8ης Ιουνίου 1993 σχετικά με μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, το Συμβούλιο καθόρισε το στόχο της απόσυρσης από τα κοινοτικά ύδατα όλων των πλοίων που δεν πληρούν τις βασικές προδιαγραφές και έδωσε προτεραιότητα σε μια κοινοτική δράση η οποία αποσκοπεί στην εξασφάλιση της αποτελεσματικής και ενιαίας εφαρμογής των διεθνών κανόνων με την κατάρτιση κοινών προτύπων για τους νηογνώμονες ⁽⁴⁾.

ότι η ασφάλεια και η πρόληψη της ρύπανσης στη θάλασσα είναι δυνατόν να ενισχυθούν αποτελεσματικά, με την αυστηρή εφαρμογή διεθνών συμβάσεων, κωδικών και ψηφισμάτων, προωθώντας ταυτόχρονα το στόχο της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών·

ότι ο έλεγχος της συμμόρφωσης των πλοίων προς τα ενιαία διεθνή πρότυπα ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης των θαλασσών αποτελεί ευθύνη των κρατών σημαίας και των κρατών του λιμένα·

ότι τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την έκδοση των σχετικών με την ασφάλεια και τη ρύπανση διεθνών πιστοποιητικών των προβλεπόμενων σε συμβάσεις όπως η

SOLAS 74, η σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων 66 και η MARPOL 73/78, και για την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων·

ότι, σύμφωνα με τις συμβάσεις αυτές, όλα τα κράτη μέλη μπορούν να εξουσιοδοτούν τεχνικούς οργανισμούς, σε διαφορετικό βαθμό για κάθε περίπτωση, να πιστοποιούν την εν λόγω συμμόρφωση και μπορούν να μεταβιβάζουν την αρμοδιότητα έκδοσης των σχετικών πιστοποιητικών ασφαλείας·

ότι, σε παγκόσμια κλίμακα, πολλοί από τους υφιστάμενους νηογνώμονες δεν εξασφαλίζουν ούτε τη δέουσα εφαρμογή των κανόνων ούτε αξιοπιστία όταν ενεργούν για λογαριασμό των εθνικών αρχών, διότι δεν διαθέτουν την κατάλληλη δομή και πείρα στην οποία να μπορούν να βασιστούν και η οποία να τους επιτρέπει να εκτελούν τα καθήκοντά τους σε υψηλό επίπεδο επαγγελματισμού·

ότι ο στόχος του καθορισμού κατάλληλων προτύπων τα οποία θα πρέπει να πληρούν οι νηογνώμονες δεν μπορεί επαρκώς να επιτευχθεί με τη μεμονωμένη δράση των κρατών μελών αλλά μπορεί να τον επιτύχει καλύτερα η Κοινότητα·

ότι ο κατάλληλος τρόπος ενέργειας είναι μέσω οδηγίας του Συμβουλίου στην οποία να καθορίζονται τα ελάχιστα κριτήρια αναγνώρισης οργανισμών, ενώ η αναγνώριση αυτή καθεαυτή, τα μέσα επιβολής της εφαρμογής και η εφαρμογή της οδηγίας να επαφίεται στα κράτη μέλη·

ότι τα πρότυπα EN 45004 και EN 29001, σε συνδυασμό προς τα πρότυπα της διεθνούς ένωσης νηογνώμωνων (ΔΕΝ-IACS), αποτελούν επαρκή εγγύηση για την ποιότητα των επιδόσεων των οργανισμών·

ότι η έκδοση του πιστοποιητικού ασφαλείας ραδιοεπικοινωνιών φορτηγού πλοίου μπορεί να ανατεθεί σε ιδιωτικούς οργανισμούς που διαθέτουν επαρκή τεχνογνωσία και ειδικευμένο προσωπικό·

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 167 της 18. 6. 1993, σ. 13.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. C 34 της 2. 2. 1994, σ. 14.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Μαρτίου 1994 (ΕΕ αριθ. C 91 της 28. 3. 1994, σ. 9), κοινή θέση του Συμβουλίου της 19ης Σεπτεμβρίου 1994 (ΕΕ αριθ. C 301 της 27. 10. 1994, σ. 75) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 1994 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. C 271 της 7. 10. 1993, σ. 1.

ότι οι οργανισμοί που επιθυμούν την αναγνώρισή τους για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας πρέπει να υποβάλουν προς τα κράτη μέλη πλήρη στοιχεία και αποδεικτικά της συμμόρφωσής τους προς τα ελάχιστα κριτήρια, ενώ τα κράτη μέλη πρέπει να γνωστοποιούν προς την Επιτροπή και προς τα υπόλοιπα κράτη μέλη τους οργανισμούς τους οποίους έχουν αναγνωρίσει·

ότι η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί προσωρινή αναγνώριση τριών ετών σε οργανισμούς που δεν πληρούν τα κριτήρια σχετικά με τον ελάχιστο αριθμό πλοίων, τη χωρητικότητα των καταχωρημένων στο νηογνώμονα πλοίων και τον ελάχιστο αριθμό των επιθεωρητών αποκλειστικής απασχόλησης τα οποία καθορίζονται στο παράρτημα, αλλά πληρούν όλα τα άλλα κριτήρια· ότι η αναγνώριση των ως άνω οργανισμών θα πρέπει να παρατείνεται μετά την τριετή περίοδο, εφόσον εξακολουθούν να πληρούν τα ίδια κριτήρια· ότι τα αποτελέσματα της τριετούς αναγνώρισης θα πρέπει να περιορίζονται στα κράτη μέλη που υπέβαλαν την εν λόγω αίτηση και μόνο για την περίοδο αυτή·

ότι η εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς συνεπάγεται την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών ώστε οι οργανισμοί που πληρούν ένα κοινό σύνολο κριτηρίων τα οποία εγγυώνται τον επαγγελματισμό και την αξιοπιστία τους να μην είναι δυνατόν να εμποδίζονται να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους εντός της Κοινότητας, εφόσον ένα κράτος μέλος αποφάσισε να μεταβιβάσει αυτά τα νομοθετικά καθήκοντα· ότι αυτό το κράτος μέλος μπορεί να περιορίζει ωστόσο τον αριθμό των οργανισμών τους οποίους εξουσιοδοτεί σύμφωνα με τις ανάγκες που έχει βάσει αντικειμενικών και διαφανών λόγων και υπό την επιφύλαξη ελέγχου της Επιτροπής ασκούμενου μέσω των διαδικασιών της επιτροπολογίας·

ότι η εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων μπορεί να είναι σταδιακή, χωρίς όμως να γίνεται υπέρβαση των καθορισμένων χρονικών ορίων·

ότι η στενότερη ανάμειξη των εθνικών αρχών στην εξέταση πλοίων και την έκδοση των συναφών πιστοποιητικών είναι αναγκαία για να επιτευχθεί πλήρης συμμόρφωση προς τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας, ακόμη και όταν τα κράτη μέλη επαφίονται σε οργανισμούς εκτός των αρχών τους για την εκπλήρωση νομοθετικών καθηκόντων τους· ότι ενδείκνυται, συνεπώς, να καθιερωθούν στενές σχέσεις συνεργασίας μεταξύ των αρχών και των οργανισμών, πράγμα που μπορεί να απαιτεί ο οργανισμός να διατηρεί τοπική αντιπροσωπεία στο έδαφος του κράτους μέλους για λογαριασμό του οποίου εκτελεί τα καθήκοντά του·

ότι θα πρέπει να συσταθεί επιτροπή ρυθμιστικού χαρακτήρα η οποία θα επικουρεί την Επιτροπή στην προσπάθειά της να εξασφαλίσει την αποτελεσματική εφαρμογή των υφιστάμενων προτύπων ναυτικής ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας, λαμβάνοντας υπόψη τις εθνικές διαδικασίες επικύρωσης·

ότι η Επιτροπή πρέπει να ενεργεί με βάση τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 13 προκειμένου να λαμβάνει δεόντως υπόψη της τη σημειούμενη σε διεθνή πλαίσια πρόοδο και να ενημερώνει τα ελάχιστα κριτήρια·

ότι, με βάση τις παρεχόμενες από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 11 πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις των οργανισμών που εργάζονται για λογαριασμό τους, η Επι-

τροπή, ενεργώντας κατά τη διαδικασία του άρθρου 13, θα αποφασίζει εάν θα ζητά από τα κράτη μέλη να ανακαλούν την αναγνώριση οργανισμών οι οποίοι δεν πληρούν πλέον το σύνολο των ελάχιστων κοινών κριτηρίων·

ότι, για λόγους σοβαρού κινδύνου από άποψη ασφαλείας ή περιβάλλοντος, τα κράτη μέλη πρέπει ωστόσο να διατηρούν τη δυνατότητα αναστολής της εξουσιοδότησης που έχουν χορηγήσει σε κάποιο οργανισμό· ότι η Επιτροπή πρέπει να λαμβάνει σύντομα απόφαση σύμφωνα με την προαναφερόμενη διαδικασία για το εάν είναι αναγκαία η άρση του εθνικού αυτού μέτρου·

ότι κάθε κράτος μέλος θα πρέπει περιοδικά να αξιολογεί τις επιδόσεις των οργανισμών που εργάζονται για λογαριασμό του και να παρέχει προς την Επιτροπή και όλα τα υπόλοιπα κράτη μέλη ακριβείς πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις αυτές·

ότι ζητείται από τα κράτη μέλη, ως λιμενικές αρχές, να ενισχύουν την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης στα κοινοτικά ύδατα με την κατά προτεραιότητα επιθεώρηση πλοίων που διαθέτουν πιστοποιητικά οργανισμών οι οποίοι δεν πληρούν τα κοινά κριτήρια, εξασφαλίζοντας έτσι ότι δεν παρέχεται πιο ευνοϊκή μεταχείριση σε πλοία υπό σημαία τρίτου κράτους·

ότι η διαδικασία σύμφωνα προς την οποία θα αποφασίζει η επιτροπή θα πρέπει να είναι η διαδικασία III A του άρθρου 2 της απόφασης 87/373/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1987 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (1)·

ότι οι νηογνώμονες οφείλουν να ενημερώνουν τα τεχνικά τους πρότυπα και να επιβάλλουν την εφαρμογή τους, προκειμένου να εναρμονίζονται οι κανόνες ασφαλείας και να εξασφαλίζεται η ομοιόμορφη εφαρμογή των διεθνών κανόνων εντός της Κοινότητας·

ότι σήμερα δεν υφίστανται ενιαία διεθνή πρότυπα τα οποία πρέπει να τηρούν όλα τα πλοία στο στάδιο της ναυπήγησης και κατά τη διάρκεια ολόκληρης της ζωής τους όσον αφορά το σκάφος, τα μηχανήματα και τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις ελέγχου· ότι τα εν λόγω πρότυπα είναι δυνατόν να καθορίζονται σύμφωνα με τους κανόνες αναγνωρισμένων νηογνωμόνων ή με ισοδύναμα πρότυπα τα οποία θα αποφασίζονται από τις εθνικές αρμόδιες υπηρεσίες σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην οδηγία 83/189/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 28ης Μαρτίου 1983 για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών (2),

(1) ΕΕ αριθ. L 197 της 18. 7. 1987, σ. 33.

(2) ΕΕ αριθ. L 109 της 26. 4. 1993, σ. 8. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 88/182/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 81 της 26. 3. 1988, σ. 75).

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει μέτρα τα οποία πρέπει να ακολουθούνται από τα κράτη μέλη και τους οργανισμούς που ασχολούνται με την επιθεώρηση, την εξέταση και την πιστοποίηση πλοίων με στόχο τη συμμόρφωση προς τις διεθνείς συμβάσεις σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, προωθώντας, ταυτόχρονα, τον στόχο της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει την ανάπτυξη και εφαρμογή απαιτήσεων ασφαλείας για το σκάφος, τη μηχανολογική και ηλεκτρολογική εγκατάσταση και την εγκατάσταση ελέγχου για πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- α) «πλοίο», πλοίο το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων·
- β) «πλοίο που φέρει σημαία κράτους μέλους», πλοίο που είναι νηολογημένο σε ένα κράτος μέλος και φέρει τη σημαία αυτού του κράτους μέλους σύμφωνα με τη νομοθεσία του, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων που είναι νηολογημένα στο EUROS, ατότου το νηολόγιο αυτό εγκρίνεται από το Συμβούλιο. Πλοία τα οποία δεν ανταποκρίνονται σ' αυτό τον ορισμό εξομολώνονται προς πλοία που φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας·
- γ) «επιθεωρήσεις και εξετάσεις», επιθεωρήσεις και εξετάσεις που είναι υποχρεωτικές βάσει των διεθνών συμβάσεων·
- δ) «διεθνείς συμβάσεις», η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση (1974), η διεθνής σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων (1966) και η διεθνής σύμβαση για την αποφυγή της ρύπανσης της θαλάσσης από πλοία (1973/1978) καθώς και τα σχετικά με τις συμβάσεις αυτές πρωτόκολλα και τροποποιήσεις και οι συναφείς κώδικες που έχουν υποχρεωτικό χαρακτήρα σε όλα τα κράτη μέλη και ισχύουν κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας·
- ε) «οργανισμός», νηογνώμονες ή άλλοι ιδιωτικοί φορείς που εκτελούν εργασίες αξιολόγησης της ασφαλείας για λογαριασμό μιας αρχής·
- στ) «αναγνωρισμένος οργανισμός», ο οργανισμός που έχει αναγνωριστεί σύμφωνα με το άρθρο 4·
- ζ) «εξουσιοδότηση», η πράξη με την οποία κράτος μέλος δίνει αρμοδιότητα ή μεταβιβάζει αρμοδιότητα σε αναγνωρισμένο οργανισμό·
- η) «πιστοποιητικό», πιστοποιητικό το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή για λογαριασμό του σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις·
- θ) «πιστοποιητικό κλάσης», έγγραφο το οποίο εκδίδεται από νηογνώμονα και πιστοποιεί τη δομική και μηχανική καταλληλότητα πλοίου για κάποια συγκεκριμένη χρήση ή υπηρεσία, σύμφωνα με τους κανόνες και κανονισμούς του συγκεκριμένου νηογνώμονα·
- ι) «πιστοποιητικό ασφαλείας ραδιοεπικοινωνιών φορτηγού πλοίου», το πιστοποιητικό το οποίο εισάγουν οι τροποποιημένοι κανόνες ραδιοεπικοινωνιών SOLAS 74/78, που εκδόθηκαν από τον ΙΜΟ, και το οποίο περιλαμβάνει, κατά τη διάρκεια μεταβατικής περιόδου η οποία λήγει την 1η Φεβρουαρίου 1999, το πιστοποιητικό ασφαλείας ραδιοτηλεγραφίας φορτηγού πλοίου και το πιστοποιητικό ασφαλείας ραδιοτηλεφωνίας φορτηγού πλοίου·
- ια) «τόπος εγκατάστασης», ο τόπος όπου ευρίσκεται η έδρα, η κεντρική διοίκηση ή η κύρια εγκατάσταση ενός οργανισμού.

Άρθρο 3

1. Αναλαμβάνοντας τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο των διεθνών συμβάσεων, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους μπορούν να διασφαλίζουν την δέουσα εφαρμογή των διατάξεων των διεθνών συμβάσεων, και ειδικότερα εκείνων που αφορούν την επιθεώρηση και την εξέταση πλοίων και την έκδοση πιστοποιητικών και πιστοποιητικών απαλλαγής.

2. Σε περίπτωση που, για τους σκοπούς της παραγράφου 1, κράτος μέλος αποφασίζει, για τα πλοία τα οποία φέρουν τη σημαία του:

- i) να εξουσιοδοτεί οργανισμούς να αναλαμβάνουν, πλήρως ή εν μέρει, τη διενέργεια επιθεωρήσεων και εξετάσεων που αφορούν πιστοποιητικά, περιλαμβανομένων και εκείνων για την αξιολόγηση της τήρησης του άρθρου 14 και, εφόσον χρειάζεται, να εκδίδουν ή να ανανεώνουν τα σχετικά πιστοποιητικά ή
- ii) να εμπιστεύεται σε οργανισμούς την διενέργεια πλήρως ή εν μέρει, των επιθεωρήσεων και εξετάσεων που αναφέρονται στο σημείο i),

αναθέτει τα καθήκοντα αυτά μόνο σε αναγνωρισμένους οργανισμούς.

Σε όλες τις περιπτώσεις, την πρώτη έκδοση των πιστοποιητικών απαλλαγής την εγκρίνει η αρμόδια αρχή.

Ωστόσο, όσον αφορά το πιστοποιητικό ασφαλείας ραδιοεπικοινωνιών φορτηγού πλοίου, τα καθήκοντα αυτά είναι δυνατόν να ανατίθενται σε ιδιωτικό φορέα αναγνωρισμένο από αρμόδια αρχή ο οποίος θα έχει επαρκή ικανότητα και ειδικευμένο προσωπικό για να διενεργεί, για λογαριασμό του, συγκεκριμένη αξιολόγηση της ασφαλείας των ραδιοεπικοινωνιών.

3. Το παρόν άρθρο δεν αφορά την πιστοποίηση ναυτικού εξοπλισμού ειδικού χαρακτήρα.

Άρθρο 4

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να αναγνωρίζουν μόνον τους οργανισμούς που πληρούν τα κριτήρια του παραρτήματος.

Οι οργανισμοί υποβάλλουν στα κράτη μέλη από τα οποία έχουν ζητήσει αναγνώριση πλήρη στοιχεία και αποδείξεις όσον αφορά τη συμμόρφωση προς τα κριτήρια αυτά. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν, με τον προσηκόντα τρόπο, στους οργανισμούς την αναγνώρισή τους.

2. Κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη τους οργανισμούς που έχει αναγνωρίσει.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να υποβάλουν στην Επιτροπή αίτηση αναγνώρισης για τρία έτη οργανισμών που πληρούν όλα τα κριτήρια του παραρτήματος εκτός από εκείνα που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 του τμήματος «ΓΕΝΙΚΑ» του εν λόγω παραρτήματος.

Η αναγνώριση αυτή χορηγείται σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 13. Τα αποτελέσματα της αναγνώρισης αυτής περιορίζονται στα κράτη μέλη τα οποία υπέβαλαν σχετική αίτηση.

4. Όλοι οι οργανισμοί στους οποίους έχει χορηγηθεί αναγνώριση, παρακολουθούνται στενά από την επιτροπή του άρθρου 7, προκειμένου, μεταξύ άλλων, να αποφασιστεί η παράταση της αναγνώρισης των οργανισμών που αναφέρονται στην παράγραφο 3. Όταν αποφασίζεται η παράταση της αναγνώρισης αυτής, δεν λαμβάνονται υπόψη τα κριτήρια που καθορίζονται στις παραγράφους 2 και 3 του τμήματος «ΓΕΝΙΚΑ» του παραρτήματος. Πάνει να ισχύει πλέον ο περιορισμός των αποτελεσμάτων της αναγνώρισης που προβλέπεται στην παράγραφο 3.

5. Η Επιτροπή καταρτίζει και ενημερώνει κατάλογο των οργανισμών που έχουν κοινοποιηθεί από τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 3 και 4. Ο κατάλογος δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 5

1. Κατά την εφαρμογή του άρθρου 3 παράγραφος 2 σημείο i), τα κράτη μέλη δεν μπορούν κατ' αρχήν να αρνηθούν να εξουσιοδοτήσουν οποιονδήποτε από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα να αναλάβει το καθήκοντα αυτά, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 6 και 11. Μπορούν, ωστόσο, να περιορίζουν τον αριθμό των οργανισμών που εξουσιοδοτούν ανάλογα με τις ανάγκες τους, εφόσον συντρέχουν διαφανείς και αντικειμενικοί λόγοι. Ύστερα από αίτηση κράτους μέλους, η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13, κατάλληλα μέτρα.

2. Κατά παρέκκλιση, η Επιτροπή μπορεί να απαλλάξει τα κράτη μέλη, σε προσωρινή βάση, από την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 1 έως τις 31 Δεκεμβρίου 1997.

3. Προκειμένου ένα κράτος μέλος να αποδεχθεί κάποιος οργανισμός εγκατεστημένος σε τρίτη χώρα να εκτελεί τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 3 ή μέρος των καθηκόντων αυτών, μπορεί να ζητήσει από την εν λόγω τρίτη χώρα αμοιβαία αναγνώριση για εκείνους τους αναγνωρισμένους οργανισμούς που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα.

Άρθρο 6

1. Κάθε κράτος μέλος το οποίο αποφασίζει να ενεργεί όπως περιγράφεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 καθορίζει τις σχέσεις συνεργασίας μεταξύ της αρμόδιας αρχής του και των οργανισμών που ενεργούν για λογαριασμό του.

2. Οι σχέσεις συνεργασίας ρυθμίζονται με επίσημη γραπτή και χωρίς διακρίσεις συμφωνία ή ισοδύναμες νομικές ρυθμίσεις όπου εκτίθενται τα συγκεκριμένα καθήκοντα και ο ρόλος των οργανισμών, και όπου περιλαμβάνονται, τουλάχιστον:

— οι διατάξεις οι οποίες εκτίθενται στο προσάρτημα II του ψηφίσματος A.739(18) του IMO σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για την εξουσιοδότηση οργανισμών που ενεργούν για λογαριασμό των αρχών, ως έχει κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας,

— διατάξεις για τη διενέργεια περιοδικού ελέγχου από την αρμόδια αρχή, σχετικά με την άσκηση των καθηκόντων τα οποία οι οργανισμοί αναλαμβάνουν για λογαριασμό της, ή από αμερόληπτο εξωτερικό φορέα που ορίζεται από την αρμόδια αρχή,

— δυνατότητα τυχαίων και λεπτομερών επιθεωρήσεων των πλοίων,

— διατάξεις για τη διαβίβαση βασικών πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση των πλοίων του στόλου τους στο νηογνώμόνα τους, τις μεταβολές κλάσης ή τη διαγραφή πλοίων από την κλάση τους.

3. Η συμφωνία ή οι ισοδύναμες νομικές ρυθμίσεις μπορεί να περιλαμβάνουν την υποχρέωση για τον αναγνωρισμένο οργανισμό να διατηρεί τοπική αντιπροσωπεία στο έδαφος του κράτους μέλους για λογαριασμό του οποίου ασκεί τα καθήκοντα του άρθρου 3. Η απαίτηση αυτή μπορεί να ικανοποιείται με μια τοπική αντιπροσωπεία νομικής μορφής με την οποία θα εξασφαλίζεται νομική προσωπικότητα δυνάμει της νομοθεσίας του κράτους μέλους και της αρμοδιότητας των εθνικών δικαστηρίων του.

4. Κάθε κράτος μέλος παρέχει στην Επιτροπή ακριβείς πληροφορίες σχετικά με τις σχέσεις συνεργασίας που καθορίζονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο. Στη συνέχεια η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 7

Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή αποτελούμενη από τους αντιπροσώπους των κρατών μελών και προεδρευόμενη από τον αντιπρόσωπο της Επιτροπής. Η επιτροπή αυτή συγκαλείται από την Επιτροπή τουλάχιστον μία φορά κατ' έτος, και όποτε απαιτείται σε περίπτωση αναστολής της εξουσιοδότησης που έχει δοθεί σε οργανισμό από κάποιο κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10.

Η επιτροπή καταρτίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 8

1. Η παρούσα οδηγία μπορεί να τροποποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13, προκειμένου:

- να εφαρμοσθούν, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, μεταγενέστερες τροποποιήσεις των διεθνών κωδίκων και του ψηφίσματος που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο δ) και στο άρθρο 6 παράγραφος 2, οι οποίες έχουν αρχίσει να ισχύουν,
- να ενημερώνονται τα κριτήρια του παραρτήματος λαμβάνοντας υπόψη ιδίως τις σχετικές αποφάσεις του IMO.

2. Μετά την έγκριση νέων πράξεων ή πρωτοκόλλων των συμβάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 2 στοιχείο δ), το Συμβούλιο προτάσει της Επιτροπής αποφασίζει, λαμβανόμενων υπόψη των κοινοβουλευτικών διαδικασιών των κρατών μελών καθώς και των σχετικών διαδικασιών του IMO, τις λεπτομέρειες για την επικύρωση των νέων αυτών πράξεων ή πρωτοκόλλων, μεριμνώντας συγχρόνως για την ομοιόμορφη και ταυτόχρονη εφαρμογή τους στα κράτη μέλη.

Άρθρο 9

1. Από οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να ζητηθεί, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13, να ανακαλέσει την αναγνώριση των αναγνωρισμένων οργανισμών που αναφέρονται στο άρθρο 4 οι οποίοι έχουν παύσει να πληρούν τα κριτήρια του παραρτήματος, ανάλογα με την περίπτωση.

2. Κατά την κατάρτιση σχεδίων απόφασης σχετικά με τα θέματα τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εκθέσεις και τις πληροφορίες που αναφέρονται στα άρθρα 11 και 12. Κατά την κατάρτιση των εν λόγω σχεδίων μέτρων, η Επιτροπή αποδίδει ιδιαίτερη προσοχή στα μητρώα των από άποψη ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης επιδόσεων τα οποία τηρούνται για τους οργανισμούς. Σχέδια αποφάσεων για τα θέματα τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 1 υποβάλλονται και στην επιτροπή από την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων είτε με πρωτοβουλία της είτε ύστερα από αίτηση κράτους μέλους.

Άρθρο 10

Παρά τα κριτήρια τα οποία καθορίζονται στο παράρτημα, όταν ένα κράτος μέλος θεωρεί ότι δεν είναι πλέον δυνατό κάποιος αναγνωρισμένος οργανισμός να έχει εξουσιοδότηση να εκτελεί για λογαριασμό του τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 3, μπορεί να αναστέλλει τη σχετική εξουσιοδότηση.

Στην περίπτωση που συντρέχουν οι περιστάσεις αυτές, εφαρμόζεται η ακόλουθη διαδικασία:

- α) το κράτος μέλος ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη για την απόφασή του, αιτιολογώντας την·
- β) η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσον η αναστολή είναι δικαιολογημένη λόγω σοβαρών κινδύνων για την ασφάλεια ή το περιβάλλον·
- γ) ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13, η Επιτροπή ενημερώνει το κράτος μέλος για το εάν η απόφασή του να αναστέλλει την εξουσιοδότηση είναι δικαιολογημένη ή όχι λόγω σοβαρών κινδύνων για την

ασφάλεια ή το περιβάλλον, και, εφόσον δεν είναι δικαιολογημένη, ζητά από το κράτος μέλος να ανακαλέσει την αναστολή.

Άρθρο 11

1. Κάθε κράτος μέλος πρέπει να φροντίζει να διαπιστώνει το ίδιο ότι οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί που ενεργούν για λογαριασμό του στα πλαίσια του άρθρου 3 παράγραφος 2 εκπληρούν πράγματι τα καθήκοντα τα οποία αναφέρονται στο άρθρο αυτό κατά τρόπο ικανοποιητικό για την αρμόδια αρχή του και ότι οι οργανισμοί αυτοί πληρούν τα κριτήρια του παραρτήματος. Αυτό είναι δυνατόν να επιτυγχάνεται με άμεση παρακολούθηση των αναγνωρισμένων οργανισμών από την αρμόδια αρχή του ή, στην περίπτωση οργανισμών που είναι εγκατεστημένοι σε άλλο κράτος μέλος, με την αντίστοιχη παρακολούθηση των οργανισμών αυτών από την αρχή του άλλου κράτους μέλους.

2. Κάθε κράτος μέλος εκτελεί αυτό το καθήκον ανά διετία και απευθύνει στα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή έκθεση των αποτελεσμάτων της εν λόγω παρακολούθησης το αργότερο έως τις 31 Μαρτίου κάθε έτους που ακολουθεί τα έτη για τα οποία πραγματοποιήθηκε η αξιολόγηση της συμμόρφωσης.

3. Στην περίπτωση που κράτος μέλος επιλέξει, για την εκτέλεση αυτού του καθήκοντος, να βασίζεται στην εκ μέρους άλλου κράτους μέλους παρακολούθηση η έκθεσή του θα απευθύνεται το αργότερο μέχρι τις 30 Ιουνίου κάθε έτους που ακολουθεί το έτος για το οποίο πραγματοποιήθηκε η αξιολόγηση της συμμόρφωσης.

4. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη κάθε πληροφορία σχετική με την αξιολόγηση των επιδόσεων των οργανισμών.

Άρθρο 12

1. Κατά την άσκηση των δικαιωμάτων επιθεώρησης και των υποχρεώσεών τους ως κρατών του λιμένα,

- α) τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα πλοία που φέρουν την σημαία τρίτων χωρών δεν αντιμετωπίζονται ευνοϊκότερα απ' ό,τι πλοία που έχουν το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία κράτους μέλους. Για το σκοπό αυτό, το γεγονός ότι, τα πιστοποιητικά του πλοίου και το πιστοποιητικό κλάσης, είναι γνωστό ότι έχουν εκδοθεί από οργανισμό ο οποίος δεν πληροί τα κριτήρια του παραρτήματος, εξαιρουμένων των οργανισμών που αναγνωρίζονται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφοι 3 και 4, αποτελεί ένα από τα πρωταρχικά κριτήρια για την επιλογή πλοίων προς επιθεώρηση·
- β) σε περίπτωση που πλοία δεν πληρούν τα διεθνώς συμφωνημένα πρότυπα, τα κράτη μέλη λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα και αναφέρουν στην Επιτροπή καθώς και στη γραμματεία του μνημονίου συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένος εάν τυχόν επισήμαναν έγκυρα πιστοποιητικά τα οποία έχουν εκδοθεί από οργανισμούς που ενεργούν για λογαριασμό κράτους σημαίας και αφορούν πλοίο το οποίο δεν πληροί τις σχετικές απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων ή οποιαδήποτε παράλειψη πλοίου εφοδιασμένου με έγκυρο πιστοποιητικό κλάσης, εφόσον η παράλειψη αφορά σημεία καλυπτόμενα από το πιστοποιητικό αυτό.

2. Κάθε κράτος μέλος τηρεί μητρώο επιδόσεων των οργανισμών που ενεργούν για λογαριασμό κρατών σημαίας. Το μητρώο αυτό ενημερώνεται ετησίως και διανέμεται στα υπόλοιπα κράτη μέλη και την Επιτροπή.

Άρθρο 13

Όσον αφορά τα θέματα τα καλυπτόμενα από το άρθρο 4 παράγραφοι 3 και 4, το άρθρο 5 παράγραφος 1, τα άρθρα 8, 9 και 10 και το άρθρο 14 παράγραφος 2, ακολουθείται η ακόλουθη διαδικασία:

- α) ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή του άρθρου 7 σχέδιο των ληπτέων μέτρων·
- β) η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο μέσα σε προθεσμία που μπορεί να ορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος. Αποφασίζει με την πλειοψηφία η οποία προβλέπεται στο άρθρο 148 παράγραφος 2 της συνθήκης για τις αποφάσεις που καλείται να λάβει το Συμβούλιο προτάσει της Επιτροπής. Κατά την ψηφοφορία στην επιτροπή, οι ψήφοι των αντιπροσώπων των κρατών μελών σταθμίζονται σύμφωνα με το προαναφερόμενο άρθρο. Ο πρόεδρος δεν λαμβάνει μέρος στην ψηφοφορία·
- γ) η Επιτροπή θεσπίζει τα σχεδιαζόμενα μέτρα όταν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής·
- δ) όταν τα σχεδιαζόμενα μέτρα δεν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ή ελλείπει γνώμη, η Επιτροπή υποβάλλει χωρίς καθυστέρηση στο Συμβούλιο πρόταση σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία. Εάν το Συμβούλιο, δεν έχει αποφασίσει εντός τριών μηνών από την ημερομηνία παραπομπής του θέματος ενώπιόν του, τα προτεινόμενα μέτρα θεσπίζονται από την Επιτροπή.

Άρθρο 14

1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του κατασκευάζονται και συντηρούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις αναγνωρισμένου οργανισμού όσον αφορά το σκάφος, τη μηχανολογική και την ηλεκτρολογική εγκατάσταση και την εγκατάσταση ελέγχου.

2. Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει να χρησιμοποιεί κανόνες που θεωρεί ισοδύναμους προς εκείνους ενός αναγνωρισμένου οργανισμού μόνο υπό τον όρο ότι τους κοινοποιεί αμέσως στην Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία της οδηγίας 83/189/ΕΟΚ, καθώς και στα άλλα κράτη μέλη, και υπό τον όρο ότι δεν έχουν αποτελέσει αντικείμενο ενστάσεων άλλου κράτους μέλους ή της Επιτροπής και δεν έχουν κριθεί, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13, ως μη ισοδύναμοι.

Άρθρο 15

1. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί πραγματοποιούν διαβουλεύσεις μεταξύ τους περιοδικά, με σκοπό τη διατήρηση της ισοδυναμίας όσον αφορά τα τεχνικά τους πρότυπα και την εφαρμογή των προτύπων αυτών. Οι ως άνω οργανισμοί απευθύνουν περιοδικές εκθέσεις στην Επιτροπή σχετικά με κάθε τυχόν θεμελιώδους σημασίας πρόοδο που σημειώνεται ως προς τα πρότυπα.

2. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί επιδεικνύουν προθυμία συνεργασίας με τις αρχές ελέγχου του κράτους του λιμένα, όταν πρόκειται για σκάφη του νηογνώμονά τους, προκειμένου ιδίως να διευκολύνεται η διευθέτηση αναφερόμενων ελλείψεων ή άλλων αποκλίσεων.

3. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί παρέχουν στις αρχές του κράτους κάθε πληροφορία σχετική με μεταβολές κλάσης ή τη διαγραφή πλοίων από την κλάση τους.

4. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί δεν εκδίδουν πιστοποιητικά για πλοίο που έχει διαγραφεί από την κλάση του ή που αλλάζει κλάση για λόγους ασφαλείας πριν να ζητήσουν τη γνώμη της αρμόδιας αρχής του κράτους της σημαίας προκειμένου να προσδιοριστεί κατά πόσον απαιτείται πλήρης επιθεώρηση.

Άρθρο 16

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1995.

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

3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή όλες τις διατάξεις εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα τον καλυπτόμενο από την παρούσα οδηγία. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

Άρθρο 17

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 22 Νοεμβρίου 1994.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. WISSMANN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 3

Α. ΓΕΝΙΚΑ

1. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύει ότι διαθέτει εκτεταμένη πείρα σε αξιολογήσεις του σχεδιασμού και της κατασκευής εμπορικών πλοίων.
2. Ο οργανισμός θα πρέπει να διαθέτει στον νηογνώμόνα του στόλο τουλάχιστον 1 000 ωκεανοπόρων πλοίων (άνω των 100 κοχ) με ολική χωρητικότητα όχι μικρότερη από πέντε εκατομμύρια κοχ.
3. Ο οργανισμός πρέπει να απασχολεί αριθμό μελών τεχνικού προσωπικού ανάλογο προς τον αριθμό των πλοίων των καταχωρημένων στον νηογνώμόνα του. Για την κάλυψη των απαιτήσεων της παραγράφου 2 θα χρειάζονται τουλάχιστον 100 επιθεωρητές αποκλειστικής απασχόλησης.
4. Ο οργανισμός θα πρέπει να διαθέτει ολοκληρωμένο σύστημα κανόνων και κανονισμών για το σχεδιασμό, την κατασκευή και την περιοδική επιθεώρηση εμπορικών πλοίων, οι οποίοι να δημοσιεύονται και να αναβαθμίζονται συνεχώς, κατά περίπτωση, και να βελτιώνονται μέσω προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης.
5. Ο οργανισμός θα πρέπει να δημοσιεύει τον νηογνώμόνα του σε ετήσια βάση.
6. Ο οργανισμός δεν θα πρέπει να είναι υπό τον έλεγχο πλοιοκτητών ή ναυπηγών, ή άλλων οι οποίοι αναπτύσσουν εμπορική δραστηριότητα στην κατασκευή, τον εξοπλισμό, την επισκευή ή την εκμετάλλευση πλοίων. Ο οργανισμός δεν θα πρέπει να εξαρτάται, σε μεγάλο βαθμό, ως προς τις προσόδους του, από μία και μόνη εμπορική επιχείρηση.

Β. ΕΙΔΙΚΑ

1. Ο οργανισμός, ιδρυόμενος:
 - α) επανδρώνεται επαρκώς με τεχνικό και διοικητικό προσωπικό καθώς και με προσωπικό υποστήριξης και ερευνητικό προσωπικό, ανάλογο προς τα καθήκοντα και τα καταχωρημένα σκάφη, που να μεριμνά και για την ανάπτυξη ικανοτήτων και τη στήριξη κανόνων και κανονισμών.
 - β) διαθέτει παγκόσμια κάλυψη με το αποκλειστικά απασχολούμενο τεχνικό του προσωπικό ή με αποκλειστικά απασχολούμενο τεχνικό προσωπικό άλλων αναγνωρισμένων οργανισμών.
2. Ο οργανισμός διέπεται από κώδικα δεοντολογίας.
3. Στον οργανισμό, η διοίκηση και η διαχείριση ασκούνται κατά τρόπον ώστε να διασφαλίζεται η εχεμύθεια των πληροφοριών η απαιτούμενη από τις αρχές.
4. Ο οργανισμός είναι έτοιμος να παρέχει προς την αρμόδια αρχή σχετικές πληροφορίες.
5. Η διοίκηση του οργανισμού καθορίζει και τεκμηριώνει την πολιτική και τους στόχους του όσον αφορά την ποιότητα, καθώς και την προσήλωσή του σ' αυτή, και εξασφαλίζει ότι η πολιτική αυτή έχει γίνει αντιληπτή, εφαρμόζεται και ακολουθείται σε όλα τα επίπεδα του οργανισμού.
6. Ο οργανισμός αναπτύσσει, εφαρμόζει και διατηρεί αποτελεσματικό εσωτερικό σύστημα ποιότητας με βάση τα κατάλληλα μέρη διεθνώς αναγνωρισμένων προτύπων ποιότητας και σύμφωνα προς τα EN 45004 (φορείς επιθεώρησης) και EN 29001, όπως ερμηνεύονται από τις «απαιτήσεις του προγράμματος πιστοποίησης για το σύστημα ποιότητας» του διεθνούς συνδέσμου νηογνώμωνων (IACS). Το σύστημα αυτό, μεταξύ άλλων, διασφαλίζει ότι:
 - α) οι κανόνες και οι κανονισμοί του οργανισμού καταρτίζονται και διατηρούνται κατά τρόπο συστηματικό
 - β) οι κανόνες και οι κανονισμοί του οργανισμού τηρούνται
 - γ) πληρούνται οι απαιτήσεις του θεσμοθετημένου έργου για το οποίο έχει εξουσιοδοτηθεί ο οργανισμός

- δ) είναι καθορισμένες και τεκμηριωμένες οι αρμοδιότητες, οι εξουσίες και η διαπλοκή του προσωπικού του οποίου η εργασία έχει αντίκτυπο στην ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχει ο οργανισμός·
 - ε) όλες οι εργασίες εκτελούνται υπό συνθήκες οι οποίες τελούν υπό έλεγχο·
 - στ) υφίσταται σύστημα εποπτείας για τις πράξεις και την εργασία των επιθεωρητών και του τεχνικού και διοικητικού προσωπικού που απασχολείται άμεσα από τον οργανισμό·
 - ζ) οι απαιτήσεις του μείζονος σημασίας θεσμοθετημένου έργου για το οποίο είναι εξουσιοδοτημένος ο οργανισμός πληρούνται ή επιβλέπονται άμεσα μόνο από τους αποκλειστικής απασχόλησης επιθεωρητές του ή μέσω αποκλειστικής απασχόλησης επιθεωρητών άλλων αναγνωρισμένων οργανισμών·
 - η) εφαρμόζεται σύστημα διαπίστωσης των ικανοτήτων των επιθεωρητών και συνεχούς ενημέρωσης των γνώσεών τους·
 - θ) τηρούνται μητρώα στα οποία εμφανίζονται η τήρηση των απαιτούμενων προτύπων για τα θέματα τα καλυπτόμενα από τις προσφερόμενες υπηρεσίες καθώς και η αποτελεσματικότητα της λειτουργίας του συστήματος ποιότητας και
 - ι) ακολουθείται συνολικό σύστημα προγραμματισμένων και τεκμηριωμένων εσωτερικών ελέγχων όσον αφορά τις δραστηριότητες που σχετίζονται με την ποιότητα, σ' όλους τους τοπούς εγκατάστασης.
7. Ο οργανισμός πρέπει να αποδεικνύει ότι έχει την ικανότητα:
- α) να αναπτύσσει και να διατηρεί ενημερωμένο ένα πλήρες και επαρκές σύνολο δικών του κανόνων και κανονισμών για το σκάφος, το μηχανολογικό και ηλεκτρολογικό εξοπλισμό και τον εξοπλισμό ελέγχου, με ποιοτική στάθμη εκείνη των διεθνώς αναγνωρισμένων τεχνικών προτύπων βάσει των οποίων είναι δυνατή η έκδοση των πιστοποιητικών της σύμβασης SOLAS και των πιστοποιητικών ασφαλείας επιβατηγού πλοίου (όσον αφορά τη δομική επάρκεια του πλοίου και την επάρκεια των επί του πλοίου βασικών μηχανολογικών συστημάτων) καθώς και των πιστοποιητικών γραμμών φόρτωσης (όσον αφορά την επάρκεια της αντοχής του πλοίου)·
 - β) να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις και εξετάσεις που απαιτούνται από τις διεθνείς συμβάσεις για την έκδοση πιστοποιητικών, συμπεριλαμβανομένων των μέσων αξιολόγησης, με τη χρήση ειδικευμένου προσωπικού με τα κατάλληλα προσόντα, της εφαρμογής και της διατήρησης του συστήματος διαχείρισης της ασφαλείας, τόσο από την ακτή όσο και επί των σκαφών, που πρόκειται να καλυφθεί στην πιστοποίηση.
8. Ο οργανισμός, όσον αφορά το σύστημα ποιότητας που εφαρμόζει, υπόκειται σε πιστοποίηση από ανεξάρτητο σώμα ελεγκτών, αναγνωρισμένο από την αρχή του κράτους στο οποίο είναι εγκατεστημένος.
9. Ο οργανισμός, στην κατάρτιση των κανόνων του ή/και των κανονισμών του, θα πρέπει να επιτρέπει τη συμμετοχή αντιπροσώπων των αρχών και άλλων ενδιαφερόμενων μερών.

ΟΔΗΓΙΑ 94/58/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 22ας Νοεμβρίου 1994

σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής (1),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (2),

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

Εκτιμώντας:

ότι, στα συμπεράσματά του της 25ης Ιανουαρίου 1993 σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης στην Κοινότητα, το Συμβούλιο σημείωσε τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων·

ότι, στο ψήφισμά του της 8ης Ιουνίου 1993 σχετικά με μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στην θάλασσα (4) το Συμβούλιο έθεσε τον στόχο της απομάκρυνσης των ανειδίκευτων πληρωμάτων και έδωσε προτεραιότητα σε κοινοτική δράση για την ενίσχυση της κατάρτισης και της εκπαίδευσης με την ανάπτυξη κοινών προτύπων για το ελάχιστο επίπεδο κατάρτισης του βασικού προσωπικού, συμπεριλαμβανομένου του θέματος της κοινής γλώσσας επί των κοινοτικών σκαφών·

ότι τα πρότυπα εκπαίδευσης για τη χορήγηση πιστοποιητικών επαγγελματικής ικανότητας των ναυτικών διαφέρουν σε κάθε κράτος μέλος· ότι οι διαφορές αυτές των εθνικών νομοθεσιών για την εκπαίδευση στον τομέα που καλύπτει η παρούσα οδηγία δεν εξασφαλίζουν πάντα εκείνο το επίπεδο εκπαίδευσης το οποίο απαιτείται για την ασφάλεια στη θάλασσα·

ότι οι οδηγίες 89/48/ΕΟΚ (5) και 92/51/ΕΟΚ (6) το Συμβούλιο σχετικά με τα γενικά συστήματα αναγνώρισης της

επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης εφαρμόζονται στα ναυτικά επαγγέλματα που αφορά η παρούσα οδηγία και θα συμβάλουν στο να διευκολύνεται η τήρηση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη συνθήκη σχετικά με την κατάργηση, μεταξύ των κρατών μελών, των εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και υπηρεσιών·

ότι η αμοιβαία αναγνώριση των διπλωμάτων και των πιστοποιητικών η οποία προβλέπεται από τις οδηγίες των γενικών συστημάτων δεν εξασφαλίζει πάντα τυποποιημένο επίπεδο εκπαίδευσης όλων των ναυτικών που εργάζονται στα διάφορα σκάφη τα οποία φέρουν σημαία κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το νηολόγιο αυτό εγκριθεί από το Συμβούλιο· ότι κάτι τέτοιο είναι, ωστόσο, αναγκαίο από την άποψη της ασφάλειας στη θάλασσα·

ότι, για τον παραπάνω λόγο, είναι βασικό να καθιερωθεί ένα ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών στην Κοινότητα· ότι θα πρέπει η δράση στον τομέα αυτό να βασίζεται στα πρότυπα εκπαίδευσης που έχουν ήδη συμφωνηθεί σε διεθνές επίπεδο, και συγκεκριμένα στη σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και εκτέλεσης φυλακών των ναυτικών του IMO, του 1978, (σύμβαση STCW)· ότι όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης αυτής·

ότι η τροποποίηση της σύμβασης STCW της 22ας Μαΐου 1991 [Ψήφισμα MSC 21(59)] εισάγει τα καθήκοντα του χειριστή ασυρμάτου για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του GMDSS·

ότι, για να προωθηθεί η ασφάλεια στη θάλασσα και να προληφθεί η απώλεια ανθρώπινων ζωών και η ρύπανση της θάλασσας, θα πρέπει να βελτιωθεί η επικοινωνία των μελών του πληρώματος επί των πλοίων που πλέουν σε κοινοτικά ύδατα·

(1) ΕΕ αριθ. C 212 της 5. 8. 1993, σ. 1.

(2) ΕΕ αριθ. C 34 της 2. 2. 1994, σ. 10.

(3) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Μαρτίου 1994 (ΕΕ αριθ. C 91 της 28. 3. 1994, σ. 120), κοινή θέση του Συμβουλίου της 19ης Σεπτεμβρίου 1994 (ΕΕ αριθ. C 301 της 27. 10. 1994, σ. 41) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 1994 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).

(4) ΕΕ αριθ. C 271 της 7. 10. 1993, σ. 1.

(5) ΕΕ αριθ. L 19 της 24. 1. 1989, σ. 16.

(6) ΕΕ αριθ. L 209 της 24. 7. 1992, σ. 25.

ότι το προσωπικό επί των επιβατηγών πλοίων το οποίο έχει οριστεί να παρέχει τη συνδρομή του σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στους επιβάτες θα πρέπει να είναι σε θέση να επικοινωνεί με τους επιβάτες· ότι, στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες οι σχετικές διατάξεις του ψηφίσματος του IMO A.770(18) οι σχετικές με τις ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης για το προσωπικό που έχει οριστεί να παρέχει τη συνδρομή του στους επιβάτες, επί των επιβατηγών πλοίων, σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης·

ότι τα πληρώματα των δεξαμενοπλοίων που μεταφέρουν επιβλαβή ή ρυπογόνα φορτία θα πρέπει να είναι σε θέση να αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά την πρόληψη ατυχημάτων και καταστάσεις έκτακτης ανάγκης· ότι είναι πρωταρχικής σημασίας η δημιουργία κατάλληλου συνδέσμου επικοινωνίας μεταξύ του πλοίαρχου, των αξιωματικών και κατώτερων ναυτικών, που καλύπτει τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 8·

ότι το άρθρο 8 παράγραφος 3 είναι αναγκαίο λόγω του γεγονότος ότι τα σχετικά πρότυπα, που θα καθιερωθούν με τροποποίηση της σύμβασης STCW του 1978, δεν έχουν ακόμα συμφωνηθεί στον IMO·

ότι θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί που είναι κάτοχοι πιστοποιητικών εκδιδόμενων από τρίτες χώρες έχουν επίπεδο ικανοτήτων εφάμιλλο προς αυτό που απαιτείται από τη σύμβαση STCW·

ότι, προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, θα πρέπει να καθοριστούν κοινά κριτήρια για την αναγνώριση πιστοποιητικών ξένων χωρών στην Κοινότητα· ότι, για το σκοπό αυτό, το Συμβούλιο θα πρέπει να αποφασίζει για τα κοινά κριτήρια σύμφωνα με τις διατάξεις της συνθήκης·

ότι θα πρέπει να συσταθεί επιτροπή για να επικουρεί την Επιτροπή στην εκτέλεση των καθηκόντων που έχουν σχέση με το έργο της αναγνώρισης των πιστοποιητικών τα οποία εκδίδονται από τα εκπαιδευτικά ιδρύματα ή από τις διωκτικές αρχές τρίτων χωρών·

ότι θα πρέπει να ληφθούν μέτρα προκειμένου οι ναυτικοί οι οποίοι εργάζονται σε πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων πλοίων που είναι νηολογημένα στο EUROS, αφότου το νηολόγιο αυτό εγκριθεί από το Συμβούλιο, και οι οποίοι είναι κάτοχοι πιστοποιητικών που δεν έχουν εκδοθεί σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, να συνεχίζουν την εργασία τους έως την έγκριση των κοινών κριτηρίων και ύστερα από αυτή, επί μια μεταβατική περίοδο·

ότι τα κράτη μέλη, ως λιμενικές αρχές, απαιτείται να προάγουν την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης στα κοινοτικά ύδατα με την κατά προτεραιότητα επιθεώρηση σκαφών, που φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας που δεν έχει κυρώσει τη σύμβαση STCW ή τα οποία έχουν πληρώματα με πιστοποιητικά που δεν έχουν αναγνωρισθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, εξασφαλίζοντας έτσι ότι δεν θα είναι ευνοϊκότερη η μεταχείριση των σκαφών που φέρουν τη σημαία τρίτου κράτους·

ότι είναι ανάγκη να προβλεφθούν διαδικασίες για την προσαρμογή της οδηγίας σε μεταβολές των διεθνών συμβάσεων και κωδίκων,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στους ναυτικούς, που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία, οι οποίοι εργάζονται σε θαλασσοπλοούντα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, με εξαίρεση:

- τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά του πολεμικού ναυτικού ή άλλα πλοία των οποίων την κυριότητα ή διαχείριση έχει κράτος μέλος και τα οποία απασχολούνται μόνο σε κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία,
- τα αλιευτικά σκάφη,
- τις θαλαμηγούς αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς,
- τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης ναυπήγησης.

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε οι πλοίαρχοι, οι αξιωματικοί, οι κατώτεροι ναυτικοί οι οποίοι μετέχουν σε φυλακές γέφυρας ή μηχανής και οι υπεύθυνοι για τη χρήση των σωσίβιων λέμβων και σχεδίων, οι οποίοι εργάζονται σε πλοία που αναφέρονται στο άρθρο 1 να είναι εκπαιδευμένοι τουλάχιστον σύμφωνα με τις απαιτήσεις της σύμβασης STCW, όπως καθορίζονται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας και να διαθέτουν πιστοποιητικό όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 3.

Άρθρο 3

Ως πιστοποιητικό νοείται κάθε έγκυρο έγγραφο, ανεξαρτήτως ονομασίας, το οποίο εκδίδεται από την αρμόδια αρχή κράτους μέλους ή με την έγκριση αυτής της αρχής και το οποίο αναγνωρίζει στον κάτοχό του το δικαίωμα να ασκεί τα καθήκοντα που αναφέρει το εν λόγω έγγραφο ή που επιτρέπονται από την εθνική νομοθεσία.

Άρθρο 4

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

- α) «πλοίαρχος» το πρόσωπο που έχει τη διακυβέρνηση του πλοίου·
- β) «αξιωματικός» το μέλος του πληρώματος, εκτός του πλοίαρχου, το οποίο χαρακτηρίζεται αξιωματικός από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή, σε περίπτωση που δεν προβλέπεται σχετικός χαρακτηρισμός, από συλλογική σύμβαση ή κατ' έθιμο·
- γ) «αξιωματικός καταστρώματος» ο εντεταλμένος αξιωματικός του κλάδου καταστρώματος·
- δ) «υποπλοίαρχος» ο αξιωματικός καταστρώματος ο οποίος, σε βαθμό, ακολουθεί τον πλοίαρχο και στον οποίο περιέχεται η διακυβέρνηση του πλοίου σε περίπτωση ανικανότητας του πλοίαρχου·

- ε) «αξιωματικός μηχανής» ο εντεταλμένος αξιωματικός για τον κλάδο μηχανής·
- στ) «πρώτος μηχανικός» ο ανώτερος αξιωματικός μηχανής ο οποίος είναι υπεύθυνος για τη μηχανική πρόωση του πλοίου·
- ζ) «δεύτερος μηχανικός» ο αξιωματικός μηχανής ο οποίος ακολουθεί, σε βαθμό, τον πρώτο μηχανικό και στον οποίο περιέρχεται η ευθύνη για τη μηχανική πρόωση του πλοίου σε περίπτωση ανικανότητας του πρώτου μηχανικού·
- η) «βοηθός αξιωματικός μηχανής» πρόσωπο εκπαιδευμένο για να γίνει αξιωματικός μηχανής και χαρακτηρισμένο έτσι από εθνικούς νόμους ή κανονισμούς·
- θ) «χειριστής ασυρμάτου» το πρόσωπο που κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό σχετικό με το γενικό σύστημα για τον κίνδυνο και την ασφάλεια στη θάλασσα το οποίο εκδίδεται ή αναγνωρίζεται από την αρχή ή όργανο που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών ραδιοεπικοινωνιών·
- ι) «κατώτερος ναυτικός» κάθε μέλος του πληρώματος του πλοίου, εκτός από τον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς·
- ια) «υπεύθυνος για τη χρήση των σωσίφων λέμβων και σχεδίων» κάθε μέλος του πληρώματος του πλοίου που είναι κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας όσον αφορά τα σωστικά μέσα και τις λέμβους διάσωσης το οποίο έχει εκδοθεί ως χωριστό έγγραφο ή ως περιλαμβανόμενο στο πιστοποιητικό ικανότητας που κατέχει·
- ιβ) «θαλασσοπλοούν πλοίο» πλοίο, εκτός εκείνων που απασχολούνται αποκλειστικά σε εσωτερικά ύδατα ή μέσα ή πλησίον προασπισμένων υδάτων ή περιοχών όπου εφαρμόζονται κανονισμοί λιμένα·
- ιγ) «πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους μέλους» το πλοίο που είναι νηολογημένο σε κράτος μέλος και φέρει τη σημαία κράτους μέλους σύμφωνα με τη νομοθεσία του, περιλαμβανομένων και των πλοίων των νηολογημένων στο Ευρος, αφότου το νηολόγιο αυτό εγκριθεί από το Συμβούλιο. Πλοία τα οποία δεν ανταποκρίνονται σ' αυτό τον ορισμό εξομοιώνονται προς πλοία που φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας·
- ιδ) «παράκτιοι πλόες» οι πλόες σε περιοχή που γειτονεύει με οποιοδήποτε κράτος μέλος, όπως ορίζεται από το εν λόγω κράτος μέλος·
- ιε) «προωστήρια ισχύς» η ισχύς σε κιλοβάτ η οποία αναγράφεται στο πιστοποιητικό νηολόγησης του πλοίου ή σε άλλο επίσημο έγγραφο·
- ιστ) «δεξαμενόπλοιο πετρελαιοφόρο» το πλοίο που έχει ναυπηγηθεί και χρησιμοποιείται για τη μεταφορά χύμα πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου·
- ιζ) «δεξαμενόπλοιο χημικών» το πλοίο που έχει ναυπηγηθεί και χρησιμοποιείται για τη μεταφορά χύμα υγρών χημικών τα οποία αναφέρονται στον «Κώδικα για τη ναυπήγηση και τον εξαρτισμό πλοίων που μεταφέρουν χύμα επικίνδυνα χημικά», όπως ισχύει κατά την έκδοση της παρούσας οδηγίας·
- ιη) «δεξαμενόπλοιο υγραεριοφόρο» το πλοίο που έχει ναυπηγηθεί και χρησιμοποιείται για τη μεταφορά χύμα υγραερίων τα οποία αναφέρονται στον «Κώδικα για τη ναυπήγηση και τον εξαρτισμό πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια χύμα», όπως ισχύει κατά την έκδοση της παρούσας οδηγίας·
- ιθ) «κανονισμοί ραδιοεπικοινωνιών» οι αναθεωρημένοι κανονισμοί ραδιοεπικοινωνιών που έχουν εκδοθεί από την παγκόσμια διοικητική διάσκεψη ραδιοεπικοινωνιών για τις κινητές υπηρεσίες·
- κ) «επιβατηγό πλοίο» το θαλασσοπλοούν πλοίο το οποίο μεταφέρει άνω των δώδεκα επιβατών·
- κα) «αλιευτικό σκάφος» το σκάφος το χρησιμοποιούμενο για την αλιεία ιχθύων, φαλαινών, φωκών, ή άλλων ζώντων οργανισμών της θάλασσας·
- κβ) «σύμβαση STCW» η διεθνής σύμβαση του ΙΜΟ του 1978 «για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και εκτέλεσης φυλακών των ναυτικών», όπως ισχύει κατά την έκδοση της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 5

Η εκπαίδευση η οποία απαιτείται κατά το άρθρο 2 είναι τύπου κατάλληλου για τις θεωρητικές γνώσεις και τις πρακτικές ικανότητες που απαιτούνται από το παράρτημα της παρούσας οδηγίας, ιδίως για τη χρήση σωστικών και πυροσβεστικών μέσων, και είναι εγκεκριμένη από την αρμόδια αρχή ή όργανο που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος.

Άρθρο 6

1. Σε περιστάσεις εξαιρετικής ανάγκης, οι αρμόδιες αρχές αν, κατά την κρίση τους δεν προξενείται κίνδυνος σε πρόσωπα, περιουσία ή το περιβάλλον, μπορούν να χορηγούν κατ' εξαίρεση άδεια που να επιτρέπει σε συγκεκριμένο ναυτικό να εργάζεται σε συγκεκριμένο πλοίο, για ορισμένη χρονική περίοδο η οποία δεν θα υπερβαίνει τους έξι μήνες με ειδικότητα, άλλη από εκείνη του χειριστή ασυρμάτου, εκτός αν αυτό προβλέπεται από τους οικείους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών, για την οποία δεν κατέχει το κατάλληλο πιστοποιητικό με την προϋπόθεση ότι το πρόσωπο στο οποίο χορηγείται η κατ' εξαίρεση άδεια έχει επαρκώς κατάλληλα προσόντα προς κάλυψη της κενής θέσης κατά τρόπο ασφαλή, κατά την κρίση των αρμόδιων αρχών. Πάντως, κατ' εξαίρεση άδειες ναυτολόγησης δεν χορηγούνται σε πλοίαρχο ή πρώτο μηχανικό, εκτός περιστάσεων ανώτερης βίας αλλά και τότε μόνο για την ελάχιστη δυνατή χρονική περίοδο.

2. Κάθε κατ' εξαίρεση άδεια ναυτολόγησης παρεχόμενη για κάποια θέση θα χορηγείται μόνο σε πρόσωπο το οποίο κατέχει το απαιτούμενο πιστοποιητικό προς πλήρωση της αμέσως κατώτερης θέσης. Αν, για την πλήρωση της κατώτερης θέσης, δεν απαιτείται από τη σύμβαση πιστοποιητικό, η κατ' εξαίρεση άδεια μπορεί να χορηγηθεί σε πρόσωπο του οποίου τα προσόντα και η πείρα είναι, κατά την κρίση των αρμόδιων αρχών, σαφώς ισοδύναμα με τις απαιτήσεις για την κάλυψη της θέσης, με την προϋπόθεση ότι, αν το πρόσωπο αυτό δεν κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό, θα υποχρεούται να υποβληθεί σε εξέταση θεωρούμενη από τις αρμόδιες αρχές ότι αποδεικνύει ότι τέτοια κατ' εξαίρεση άδεια μπορεί να χορηγηθεί χωρίς κίνδυνο. Επιπλέον οι αρμόδιες αρχές θα εξασφαλίζουν ότι η θέση για την οποία πρόκειται θα πληρωθεί από κάτοχο κατάλληλου πιστοποιητικού το ταχύτερο δυνατό.

Άρθρο 7

Τα κράτη μέλη ορίζουν τις αρχές ή τα όργανα που:

- προσφέρουν την εκπαίδευση η οποία αναφέρεται στο άρθρο 5,
- οργανώνουν ή/και εποπτεύουν τις εξετάσεις όταν απαιτούνται: το κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι όλοι οι εξεταστές έχουν τα κατάλληλα προσόντα,
- απονέμουν το πιστοποιητικό ικανότητας,
- χορηγούν την κατ' εξαίρεση άδεια του άρθρου 6.

Άρθρο 8

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:

1. Επί όλων των πλοίων τα οποία φέρουν τη σημαία κράτους μέλους και επί όλων των επιβατηγών πλοίων τα οποία αρχίζουν ή/και τερματίζουν το ταξίδι τους σε λιμένα κράτους μέλους υπάρχουν ανά πάσα στιγμή εγκατεστημένα μέσα για την αποτελεσματική προφορική επικοινωνία μεταξύ όλων των μελών του πληρώματος του πλοίου, σχετικά με την ασφάλεια ιδίως όσον αφορά την ορθή και έγκαιρη λήψη και κατανόηση μηνυμάτων και οδηγιών. Επιπλέον, θα πρέπει να υπάρχουν επαρκή μέσα για την επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και των αρχών οι οποίες έχουν τη βάση τους στην ξηρά, είτε σε κοινή γλώσσα είτε στη γλώσσα των αρχών αυτών.
2. Επί των επιβατηγών πλοίων, το προσωπικό που, στους πίνακες κατανομής πληρώματος, έχει οριστεί να παρέχει τη συνδρομή του στους επιβάτες, σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, είναι ευχερώς αναγνωρίσιμο και έχει ικανότητες επικοινωνίας επαρκείς για το σκοπό αυτό, λαμβανομένου υπόψη ενός κατάλληλου και επαρκούς συνδυασμού οποιωνδήποτε από τα κατωτέρω κριτήρια:
 - α) της ή των γλωσσών που αντιστοιχούν στις προεξάρχουσες εθνικότητες μεταξύ των επιβατών οι οποίοι συνήθως ταξιδεύουν σε μια συγκεκριμένη διαδρομή·
 - β) της πιθανότητας ότι η ικανότητα χρησιμοποίησης στοιχειώδους αγγλικού λεξιλογίου για τις βασικές οδηγίες επιτρέπει την επικοινωνία με επιβάτη που

χρειάζεται βοήθεια, ανεξάρτητα από το εάν το επιβάτης και το συγκεκριμένο μέλος του πληρώματος ομιλούν κοινή γλώσσα·

- γ) της ενδεχόμενης ανάγκης επικοινωνίας, σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, με άλλο τρόπο (π.χ. με επίδειξη ή χειρονομίες ή επισήμανση των θέσεων αναγραφής των οδηγιών, των σημείων συνάθροισης, των σωστικών συσκευών ή των διαδρομών εκκένωσης), εφόσον η λεκτική επικοινωνία είναι πρακτικά ανεφάρμοστη·
- δ) της έκτασης της παροχής πλήρων οδηγιών ασφαλείας στους επιβάτες στη μητρική τους γλώσσα ή τις μητρικές τους γλώσσες και
- ε) των γλωσσών στις οποίες μπορούν να μεταδίδονται ανακοινώσεις σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ή ασκήσεων ώστε να παρέχεται αποφασιστικής σημασίας καθοδήγηση στους επιβάτες και να διευκολύνονται τα μέλη του πληρώματος κατά την παροχή βοήθειας στους επιβάτες.

3. Επί των δεξαμενοπλοίων πετρελαιοφόρων, των δεξαμενοπλοίων χημικών και των δεξαμενοπλοίων υγραεριοφόρων που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και οι κατώτεροι ναυτικοί είναι ικανοί να επικοινωνούν μεταξύ τους σε κοινή γλώσσα ή κοινές γλώσσες εργασίας. Επίπλέον, θα πρέπει να υπάρχουν επαρκή μέσα για την επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και των αρχών οι οποίες έχουν τη βάση τους στην ξηρά, είτε σε κοινή γλώσσα είτε στη γλώσσα των αρχών αυτών.
4. Όταν διενεργούν επιθεώρηση πλοίου με την ιδιότητα του κράτους λιμένα, τα κράτη μέλη ελέγχουν εάν πλοία που φέρουν σημαία κράτους το οποίο δεν είναι κράτος μέλος είναι πράγματι και αυτά σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

Άρθρο 9

1. Η μεταξύ των κρατών μελών αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 3 και των οποίων είναι κάτοχοι ναυτικοί υπήκοοι κρατών μελών υπόκεινται στις διατάξεις των οδηγιών 89/48/ΕΟΚ και 92/51/ΕΟΚ.
2. Η μεταξύ των κρατών μελών αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 3 και των οποίων είναι κάτοχοι ναυτικοί μη υπήκοοι κρατών μελών υπόκεινται επίσης στις διατάξεις των οδηγιών 89/48/ΕΟΚ και 92/51/ΕΟΚ.
3. Οι ναυτικοί που δεν είναι κάτοχοι του πιστοποιητικού το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 3 είναι δυνατόν να επιτραπεί να εργαστούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, με την προϋπόθεση ότι έχει εκδοθεί απόφαση για την αναγνώριση του τύπου του πιστοποιητικού τους μέσω της διαδικασίας που καθορίζεται κατωτέρω:
 - α) ένα σύνολο κριτηρίων για την αναγνώριση τύπου πιστοποιητικών που εκδίδουν ιδρύματα ή διοικητικές αρχές θα καθοριστούν από το Συμβούλιο πριν από την 1η Ιουλίου 1995, με απόφαση λαμβανόμενη σύμφωνα με τις διατάξεις της συνθήκης·

β) τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη ποιούς τύπους πιστοποιητικών έχουν αναγνωρίσει ή προτίθενται να αναγνωρίσουν κατ'εφαρμογή των κριτηρίων του στοιχείου α)·

γ) εάν, εντός περιόδου τριών μηνών μετά την κοινοποίηση αυτή, κράτος μέλος ή η Επιτροπή εγείρουν ένσταση με βάση τα κριτήρια που αναφέρονται στο στοιχείο α), το ζήτημα υποβάλλεται από την Επιτροπή προς εξέταση κατά τη διαδικασία του άρθρου 13. Το ενδιαφερόμενο κράτος λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για την εφαρμογή των αποφάσεων που λαμβάνονται σύμφωνα με τη διαδικασία του προαναφερόμενου άρθρου·

δ) η Επιτροπή καταρτίζει και ενημερώνει κατάλογο των πιστοποιητικών για τα οποία έχει γίνει κοινοποίηση από τα κράτη μέλη. Ο κατάλογος δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

4. Στους ναυτικούς οι οποίοι δεν είναι κάτοχοι των πιστοποιητικών που προβλέπει το άρθρο 3 αλλά εργάζονται σε πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία κράτους μέλους είναι δυνατόν να επιτρέπεται να συνεχίσουν να εργάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία αυτού του κράτους μέλους έως δύο έτη μετά τον καθορισμό των κοινών κριτηρίων τα οποία προβλέπονται στην παράγραφο 3 στοιχείο α). Μετά την ημερομηνία αυτή πρέπει είτε κάτοχοι πιστοποιητικού προβλεπόμενο στο άρθρο 3 ή πιστοποιητικού αναγνωρισμένου σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στην παράγραφο 3.

Άρθρο 10

Τα κράτη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε τα πλοία που φέρουν σημαία τρίτης χώρας η οποία δεν έχει κυρώσει τη σύμβαση STCW ή τα οποία έχουν πλοίαρχο, αξιωματικούς και κατώτερους ναυτικούς με πιστοποιητικά που δεν έχουν αναγνωρισθεί κατά τις διατάξεις του άρθρου 9 να υποβάλλονται, κατά προτεραιότητα, σε επιθεώρηση από την αρμόδια αρχή του κράτους λιμένα για να ελέγχεται κατά πόσον η επαγγελματική εκπαίδευση και ικανότητα των πληρωμάτων τους ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της σύμβασης STCW και στο άρθρο 8.

Άρθρο 11

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα, τα οποία είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν και την κράτηση του πλοίου, εάν οι αρμόδιες αρχές του κράτους λιμένα διαπιστώσουν, κατά τη διάρκεια επιθεώρησης, ότι τα πληρώματα δεν είναι σε θέση να αποδείξουν ότι έχουν την επαγγελματική ικανότητα που απαιτείται για την εκτέλεση των καθηκόντων τα οποία τους έχουν ανατεθεί όσον αφορά την ασφάλεια του πλοίου και την πρόληψη της ρύπανσης.

Άρθρο 12

1. Η παρούσα οδηγία να τροποποιηθεί σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 13, ώστε να εφαρμοστούν, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις στους διεθνείς κώδικες που αναφέρονται στο άρθρο 4 στοιχεία ιζ), ιη) και ιθ) οι οποίες θα έχουν ήδη τεθεί σε ισχύ.

2. Μετά την έγκριση νέων πράξεων ή πρωτοκόλλων της σύμβασης STCW που αναφέρεται στο άρθρο 4 στοιχείο κβ), το Συμβούλιο, ύστερα από πρότασης της Επιτροπής, αποφασίζει, λαμβάνοντας υπόψη τις κοινοβουλευτικές διαδικασίες των κρατών μελών καθώς και τις οικείες διαδικασίες στα πλαίσια του ΙΜΟ, λεπτομερείς ρυθμίσεις για την κύρωση αυτών των νέων πράξεων ή πρωτοκόλλων, εξασφαλίζοντας ότι θα εφαρμόζονται ταυτόχρονα και κατά ενιαίο τρόπο στα κράτη μέλη.

Άρθρο 13

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή η οποία αποτελείται από αντιπροσώπους των κρατών μελών και προεδρεύεται από τον αντιπρόσωπο της Επιτροπής.

2. Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή σχέδιο των ληπτέων μέτρων. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της σχετικά με το σχέδιο αυτό εντός προθεσμίας που μπορεί να καθορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος. Η γνώμη διατυπώνεται με την πλειοψηφία που προβλέπεται στο άρθρο 148 παράγραφος 2 της συνθήκης για τις αποφάσεις τις οποίες καλείται να λαμβάνει το Συμβούλιο πρότασης της Επιτροπής. Κατά την ψηφοφορία στην επιτροπή οι ψήφοι των αντιπροσώπων των κρατών μελών σταθμίζονται σύμφωνα με το προαναφερόμενο άρθρο. Ο πρόεδρος δεν λαμβάνει μέρος στην ψηφοφορία.

3. α) Η Επιτροπή θεσπίζει τα προτεινόμενα μέτρα εφόσον είναι σύμφωνα προς τη γνώμη της επιτροπής·

β) εάν τα σχεδιαζόμενα μέτρα δεν είναι σύμφωνα προς 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 εντός προθεσμίας οκτώ εβδομάδων από την υποβολή των μέτρων ενώπιόν του, τα προτεινόμενα μέτρα θεσπίζονται από την Επιτροπή.

Άρθρο 14

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 1995.

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

3. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο όλων των διατάξεων που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 15

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 22 Νοεμβρίου 1994.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. WISSMANN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

**ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ STCW ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ
ΑΡΘΡΟ 2 ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ — ΚΛΑΔΟΣ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ II/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά πλοιάρχων και υποπλοιάρχων πλοίων 200 κοχ και άνω

Πλοίαρχος και υποπλοίαρχος πλοίων 1 600 κοχ και άνω

1. Κάθε πλοίαρχος και υποπλοίαρχος θαλασσοπλοούντος πλοίου ολικής χωρητικότητας 1 600 κόρων και άνω θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.
2. Κάθε υποψήφιος προς απόκτηση πιστοποιητικού θα:
 - α) ικανοποιεί την διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, ιδιαίτερα όσον αφορά στην όραση και την ακοή·
 - β) ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις για απόκτηση πιστοποιητικών αξιωματικού φυλακής γεφύρας επί πλοίων 200 κοχ και άνω και θα έχει αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία με αυτή την ειδικότητα:
 - i) για την απόκτηση πιστοποιητικού υποπλοιάρχου, όχι κάτω των 18 μηνών· πάντως, η περίοδος αυτή μπορεί να μειώνεται, αλλά όχι κάτω των 12 μηνών, αν η διοίκηση απαιτεί ειδική εκπαίδευση την οποία θεωρεί ως ισοδύναμη με υπηρεσία τουλάχιστο έξι μηνών με ειδικότητα αξιωματικού φυλακής γεφύρας,
 - ii) για την απόκτηση πιστοποιητικού πλοιάρχου, όχι κάτω των 36 μηνών· πάντως, η περίοδος αυτή μπορεί να μειώνεται, αλλά όχι κάτω των 24 μηνών, αν τουλάχιστο 12μηνη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία έχει διανυθεί με ειδικότητα υποπλοιάρχου ή αν η διοίκηση απαιτεί ειδική εκπαίδευση την οποία θεωρεί ως ισοδύναμη με τέτοια υπηρεσία·
 - γ) διόρχεται με επιτυχία κατάλληλες εξετάσεις κατά τρόπο που να ικανοποιεί τη διοίκηση. Τέτοιες εξετάσεις θα περιλαμβάνουν την ύλην η οποία περιέχεται στο προσάρτημα του παρόντος κανονισμού αλλά θα μπορεί η διοίκηση να μεταβάλει τις απαιτήσεις προκειμένου περί πλοιάρχων και υποπλοιάρχων πλοίων περιορισμένου μεγέθους απασχολούμενων σε παράκτιους πλόες αν κρίνει αυτό αναγκαίο, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις στην ασφάλεια όλων των πλοίων τα οποία είναι δυνατό να πλέουν στα ίδια ύδατα.

Πλοίαρχος και υποπλοίαρχος πλοίων μεταξύ 200 και 1 600 κοχ

3. Κάθε πλοίαρχος και υποπλοίαρχος θαλασσοπλοούντος πλοίου μεταξύ 200 και 1 600 κοχ θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.
4. Κάθε υποψήφιος προς απόκτηση πιστοποιητικού θα:
 - α) ικανοποιεί την διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, ιδιαίτερα όσον αφορά στην όραση και την ακοή·
 - β) i) για απόκτηση πιστοποιητικού υποπλοιάρχου, θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις για πιστοποιητικό αξιωματικού που θα μπορεί να εκτελεί φυλακή γέφυρας επί πλοίων 200 κοχ και άνω,
 - ii) για απόκτηση πιστοποιητικού πλοιάρχου θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις για πιστοποιητικό αξιωματικού που θα μπορεί να εκτελεί φυλακή γέφυρας επί πλοίων 200 κοχ και άνω και να έχει αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία με αυτή την ειδικότητα όχι κάτω των 36 μηνών, πάντως αυτή η περίοδος μπορεί να μειώνεται αλλά όχι κάτω των 24 μηνών, αν τουλάχιστο 12μηνη υπηρεσία έχει διανυθεί με ειδικότητα υποπλοιάρχου ή αν η διοίκηση απαιτεί ειδική εκπαίδευση την οποία θεωρεί ως ισοδύναμη με τέτοια υπηρεσία·

- γ) υφίσταται με επιτυχία κατάλληλες εξετάσεις κατά τρόπο που να ικανοποιεί τη διοίκηση. Τέτοιες εξετάσεις θα περιλαμβάνουν την ύλη η οποία αναφέρεται στο προσάρτημα του παρόντος κανονισμού αλλά θα μπορεί η διοίκηση να μεταβάλλει τις απαιτήσεις για πλοίαρχους και υποπλοίαρχους πλοίων απασχολούμενων σε παρακτίους πλόες αν το κρίνει αυτό αναγκαίο, και να αφαιρεί ύλη η οποία δεν αφορά στα συγκεκριμένα ύδατα ή τα ενδιαφερόμενα πλοία, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις στην ασφάλεια όλων των πλοίων τα οποία είναι δυνατό να πλέουν σ' αυτά τα ύδατα.

Γενικά

5. Το επίπεδο γνώσεων το οποίο απαιτείται στους διάφορους τίτλους του προσαρτήματος είναι δυνατό να μεταβάλλεται ανάλογα με το αν το πιστοποιητικό πρόκειται να εκδοθεί σε πλοίαρχο ή υποπλοίαρχο και ανάλογα με το αν το πιστοποιητικό ή τα πιστοποιητικά θα ισχύουν για πλοία 1 600 κοχ και άνω ή για πλοία μεταξύ 200 και 1 600 κοχ.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ II/2

Ελάχιστες γνώσεις απαιτούμενες για πιστοποιητικά πλοίαρχων κι υποπλοίαρχων πλοίων 200 κοχ και άνω

1. Η εξεταστέα ύλη που αναφέρεται κατωτέρω έχει επιλεγεί για εξετάσεις υποψηφίων προς απόκτηση πιστοποιητικού πλοίαρχου ή υποπλοίαρχου πλοίων 200 κοχ και άνω. Αποσκοπεί στη επέκταση και ανάπτυξη σε βάθος των θεμάτων που περιέχονται στον κανονισμό II/4 — «υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά αξιωματικών που εκτελούν φυλακές γέφυρας σε πλοία 200 κοχ και άνω». Λαμβανομένου υπόψη ότι ο πλοίαρχος φέρει την υπέρτατη ευθύνη για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβατών αυτού, του πληρώματος και του φορτίου και ότι ο υποπλοίαρχος πρέπει να είναι σε θέση να αναλάβει την ευθύνη αυτή οποτεδήποτε, η εξέταση σ' αυτά τα θέματα θα οργανώνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ελέγχεται η ικανότητα αυτών να αφομοιώνουν όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες που αφορούν στην ασφάλεια του πλοίου.
2. *Ναυσιπλοΐα και προσδιορισμός στίγματος*
 - α) Προγραμματισμός πλού και ναυσιπλοΐα με οποιεσδήποτε συνθήκες:
 - i) με αποδεκτές μεθόδους υποτύπωσης πορειών σε ωκεανούς,
 - ii) σε περιορισμένα ύδατα,
 - iii) σε πάγους,
 - iv) σε περιορισμένη ορατότητα,
 - v) σε συστήματα διαχωρισμού κυκλοφορίας,
 - vi) σε περιοχές εντόνων παλιρροϊκών φαινομένων
 - β) προσδιορισμός στίγματος:
 - i) με ουράνιες παρατηρήσεις, περιλαμβανομένης της χρήσης του ήλιου, των απλανών, της σελήνης και των πλανητών,
 - ii) με γήινες παρατηρήσεις, περιλαμβανομένης της ικανότητας προς χρήση διοπτρέσεων σημείων ξηράς και βοηθημάτων ναυσιπλοΐας όπως φάρων, σημαντήρων και αλεώριων σε συνδυασμό με κατάλληλους χάρτες, αγγελιών προς τους ναυτιλόμενους και λοιπών εκδόσεων προς εκτίμηση της ακρίβειας του υπολογιζόμενου στίγματος,
 - iii) με χρησιμοποίηση όλων των σύγχρονων ναυτικών ηλεκτρονικών οργάνων, κατά τρόπο που να ικανοποιεί τη διοίκηση, μετά την απόκτηση ειδικών γνώσεων για τις αρχές λειτουργίας αυτών, περιορισμών στη χρήση, πηγών σφαλμάτων, επισήμανσης εσφαλμένων μεταδόσεων πληροφοριών και μεθόδων διόρθωσης προς εύρεση ακριβούς στίγματος.
3. *Τήρηση φυλακών*
 - α) Πλήρης αποδεδειγμένη γνώση του περιεχομένου, της εφαρμογής και του σκοπού του διεθνούς κανονισμού προς αποφυγήν συγκρούσεων στη θάλασσα, περιλαμβανομένων των παραρτημάτων που αφορούν στην ασφαλή ναυσιπλοΐα
 - β) Αποδεδειγμένη γνώση του κανονισμού II/1 «Βασικές αρχές τήρησης φυλακών γέφυρας».

4. *Συσκευή ραντάρ*

Αποδεδειγμένη γνώση της συσκευής με τη χρήση του απομνηστή ραντάρ ή εφόσον δεν υπάρχει τέτοιος, φύλλων υποτύπωσης, γνώση των θεμελιωδών αρχών του ραντάρ και ικανότητα στο χειρισμό και χρήση του ραντάρ και στην ερμηνεία και ανάλυση των πληροφοριών που αποκτούνται από τη συσκευή αυτή, συμπεριλαμβανομένων:

- α) των συντελεστών που επηρεάζουν την απόδοση και την ακρίβεια·
- β) της απόκτησης και διατήρησης της εικόνας στην οθόνη·
- γ) της επισημάνσης εσφαλμένης εμφάνισης πληροφοριών, ψευδοηχών, θαλασσιών επιστροφών κ.λπ·
- δ) της απόστασης και διόπτεισης·
- ε) της αναγνώρισης κρισίμων στόχων·
- στ) της πορείας και ταχύτητας άλλων πλοίων·
- ζ) του χρόνου και της απόστασης ελάχιστης προσέγγισης, διασταυρούμενου, συναντούμενου ή καταφθάνοντος πλοίου·
- η) της εξακρίβωσης αλλαγών πορείας και ταχύτητας άλλων πλοίων·
- θ) των επιπτώσεων από τις αλλαγές πορείας του ίδιου πλοίου ή της ταχύτητας ή και των δύο τούτων·
- ι) της εφαρμογής των διεθνών κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεων στη θάλασσα.

5. *Μαγνητική και γυροσκοπική πυξίδα*

Ικανότητα προσδιορισμού και διόρθωσης σφαλμάτων των μαγνητικών και γυροσκοπικών πυξίδων και γνώση των μέσων για διόρθωση τέτοιων σφαλμάτων.

6. *Μετεωρολογία και ωκεανογραφία*

- α) αποδεδειγμένη ικανότητα για κατανόηση και ερμηνεία συνοπτικού χάρτη και πρόβλεψη του καιρού της περιοχής, λαμβανομένων υπόψη των τοπικών καιρικών συνθηκών·
- β) γνώση των χαρακτηριστικών των διαφόρων καιρικών συστημάτων συμπεριλαμβανομένων των τροπικών κυκλώνων και της αποφυγής των κέντρων των κυκλώνων και των επικίνδυνων τεταρτοκύκλιων αυτών·
- γ) γνώση των συστημάτων ωκεάνιων ρευμάτων·
- δ) ικανότητα για χρήση κάθε κατάλληλης ναυτικής έκδοσης για τις παλίρροιας και ρεύματα συμπεριλαμβανομένων και αυτών στην αγγλική γλώσσα·
- ε) ικανότητα υπολογισμού παλίρροιακών καταστάσεων.

7. *Ελιγμοί και χειρισμοί πλοίου*

Ελιγμοί και χειρισμοί πλοίου με οποιεσδήποτε συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των:

- α) ελιγμών κατά την προσέγγιση πλοηγίδων ή σε πλοηγικούς σταθμούς ανάλογα με τον καιρό, την παλίρροια, την προχώρηση και απόσταση ακινητοποίησης του πλοίου·
- β) χειρισμών του πλοίου σε ποταμούς, εκβολές κ.λπ. ανάλογα με τις επιδράσεις του ρεύματος, του ανέμου και των περιορισμένων υδάτων στην πηδαλιουχία του πλοίου·
- γ) ελιγμών σε αβαθή ύδατα, περιλαμβανομένης της μείωσης του βάθους κάτω από την τροπίδα λόγω επιβύθισης (SQUAT) ⁽¹⁾ διατοιχισμών και προνευστασμών του πλοίου·
- δ) αλληλοεπίδρασης μεταξύ διερχομένων πλοίων και μεταξύ του ίδιου πλοίου και των πλησίων οχθών (φαινόμενο διαύλων)·
- ε) κατάπλου και απόπλου από το λιμάνι με διάφορες συνθήκες ανέμου και παλίρροιας με ή χωρίς ρυμουλκό·
- στ) εκλογής αγκυροβόλιου, αγκυροβολίας με μία ή δύο άγκυρες σε περιορισμένους χώρους και γνώση των συντελεστών προσδιορισμού του μήκους των αλυσίδων των αγκυρών που θα χρησιμοποιηθεί·

⁽¹⁾ Επιβύθιση (SQUAT): Είναι η μείωση του βάθους κάτω από το πλοίο που συμβαίνει όταν το πλοίο κινείται μέσα στο νερό και προκαλείται και για λόγους επιπλέον βύθισης ολοκλήρου του σκάφους και για λόγους μεταβολής της διαγωγής του. Το φαινόμενο επιτείνεται στα αβαθή ύδατα και περιορίζεται με την ελάττωση της ταχύτητας.

- ζ) συρσίματος και απεμπλοκής αγκυρών·
 - η) δεξαμενισμού με ή χωρίς ζημίες του πλοίου·
 - θ) διοίκησης και χειρισμών πλοίων σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες περιλαμβανόμενης της παροχής βοήθειας σε πλοίο ή αεροσκάφος που κινδυνεύει, ρυμούλκιση, τρόπων τήρησης ακυβέρνητου σκάφους εκτός των κοιλωμάτων των κυμάτων, περιορισμού της έκπτωσης και χρήσης ελαίου·
 - ι) προφυλάξεων κατά τους ελιγμούς προς καθαίρεση σωστικών λέμβων και σωστικών μέσων σε κακοκαιρία·
 - ια) μεθόδων περισυλλογής επιζώντων από σωστικές λέμβους και σωστικά μέσα·
 - ιβ) ικανότητας καθορισμού των χαρακτηριστικών χειρισμού και μηχανών των κυριότερων τύπων πλοίων, ιδιαίτερα όσον αφορά τις αποστάσεις ακινητοποίησης και κύκλους στροφών ανάλογα με τα βυθίσματα και τις ταχύτητες·
 - ιγ) σπουδαιότητας της μείωσης της ταχύτητας προς το σκοπόν αποφυγής ζημιών οι οποίες ενδέχεται να προκληθούν από κύματα της πλώρης ή πρύμης του ίδιου πλοίου·
 - ιδ) πρακτικών μέτρων τα οποία πρέπει να λαμβάνονται κατά τον πλου σε πάγους ή σε περιπτώσεις συσσώρευσης πάγου πάνω στο πλοίο·
 - ιε) χρήση συστημάτων διαχωρισμού της κυκλοφορίας και χειρισμών μέσα σ' αυτά.
8. *Ευστάθεια του πλοίου (1), κατασκευή και έλεγχος ζημιών*
- α) κατανόηση των θεμελιωδών αρχών ναυπήγησης πλοίων και των θεωριών και συντελεστών που επηρεάζουν τη διαγωγή και την ευστάθεια και των αναγκαίων μέτρων για τη διατήρηση ασφαλούς διαγωγής και ευστάθειας·
 - β) γνώση των συνεπειών στη διαγωγή και την ευστάθεια του πλοίου σε περίπτωση ζημιών και στη συνέχεια αυτών κατάκλησης οποιουδήποτε διαμερίσματος και των μέτρων τα οποία πρέπει να ληφθούν για την αντιμετώπιση τούτων·
 - γ) αποδεδειγμένη γνώση της χρήσης πινάκων ευσταθείας, διαγωγής και κόπωσης, των διαγραμμάτων και των συσκευών υπολογισμού της κόπωσης, περιλαμβανομένης της γνώσης της φόρτωσης φορτίων και ερματισμού προς το σκοπό να διατηρείται η κόπωση του κύτους σε παραδεκτά όρια·
 - δ) γενικές γνώσεις περί των κύριων ναυπηγικών μερών του πλοίου και της κατάλληλης ονοματολογίας των διάφορων μερών·
 - ε) γνώση των συστάσεων του οργανισμού περί ευστάθειας των πλοίων.
9. *Μηχανολογικές εγκαταστάσεις του πλοίου*
- α) αρχές λειτουργίας των μηχανών θάλασσας·
 - β) βοηθητικά μηχανήματα·
 - γ) γενική γνώση των όρων ναυτικής μηχανολογίας.
10. *Χειρισμός φορτίου και στοιβασίας*
- α) στοιβασίας και εξασφάλισης των φορτίων στα πλοία συμπεριλαμβανομένων των φορτοεκφορτωτικών μέσων·
 - β) εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης, ιδιαίτερα δε φόρτωσης και εκφόρτωσης μεγάλων βαρών·
 - γ) διεθνείς κανονισμοί και συστάσεις περί μεταφοράς φορτίων και ιδιαίτερα γνώση του διεθνούς ναυτικού κώδικα επικίνδυνων φορτίων (IMDG)·
 - δ) μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, προφυλάξεις που πρέπει να λαμβάνονται κατά τις φορτοεκφορτώσεις και μέριμνα για την ασφάλεια τούτων κατά τη διάρκεια του πλου·
 - ε) πρακτική γνώση των περιεχομένων και εφαρμογή των τρεχουσών οδηγιών για την ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων·

(1) Πλοίαρχοι και υποπλοίαρχοι που υπηρετούν σε μικρά σκάφη θα πρέπει να είναι πλήρως ενημερωμένοι για τις βασικές απαιτήσεις ευστάθειας αυτών των πλοίων.

- στ) πρακτική γνώση τω συνήθως χρησιμοποιούμενων σωληνώσεων φορτίου και μέσω άντλησης·
- ζ) όροι και ορισμοί που χρησιμοποιούνται για την περιγραφή ιδιοτήτων κοινών φορτίων πετρελαίου, όπως το αργό πετρέλαιο, ημιδυλίσματα, νάφθα·
- η) κανονισμοί ρύπανσης, ερματισμός, καθαρισμός δεξαμενών και εργασίες εξαερισμού·
- θ) φόρτωση στα κατάλοιπα.

11. *Πρόληψη πυρκαϊάς και μέσα πυρόσβεσης*

- α) οργάνωση γυμνασίων πυρκαϊάς·
- β) κατηγορίες και χημεία των πυρκαϊών·
- γ) συστήματα οβέσης πυρκαϊών·
- δ) παρακολούθηση εγκεκριμένου εκπαιδευτικού προγράμματος για αντιμετώπιση πυρκαϊών·
- ε) γνώση των κανονισμών περί πυροσβεστικών μέσων.

12. *Διαδικασίες έκτακτης ανάγκης*

- α) προφυλάξεις λαμβανόμενες σε περίπτωση εκούσιας προσάραξης·
- β) ενέργειες που πρέπει να γίνουν προ και μετά την προσάραξη·
- γ) επανάπλευση προσαραγμένου πλοίου μη ή χωρίς βοήθεια·
- δ) ενέργειες που επιβάλλεται να γίνουν μετά από σύγκρουση·
- ε) προσωρινή έμφραξη διαρροών·
- στ) μέτρα για την προστασία και την ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος σε καταστάσεις κινδύνου·
- ζ) περιορισμός ζημιών και διάσωση του πλοίου μετά από πυρκαϊά ή έκρηξη·
- η) εγκατάλειψη πλοίου·
- θ) εφεδρικό πηδάλιο, κατασκευή και χρήση πρόχειρου πηδαλίου και τα μέσα για την κατασκευή του, όπου αυτό είναι εφικτό·
- ι) διάσωση προσώπων από πλοίο που κινδυνεύει ή από ναυάγιο·
- ια) διαδικασία διάσωσης ανθρώπου που έπεσε στη θάλασσα.

13. *Ιατρική μέριμνα*

Πλήρης γνώση και χρήση του περιεχομένου των ακόλουθων εκδόσεων:

- α) διεθνούς ιατρικού οδηγού πλοίων ή ισοδυνάμων εθνικών εκδόσεων·
- β) ιατρικού τμήματος του διεθνούς κώδικα σημάτων·
- γ) ιατρικού οδηγού πρώτων βοηθειών για χρήση σε ατυχήματα από επικίνδυνα φορτία.

14. *Ναυτικό Δίκαιο*

- α) γνώση του διεθνούς ναυτικού δικαίου όπως έχει ενσωματωθεί σε διεθνείς συμφωνίες και συμβάσεις καθ' όσον αυτές επηρεάζουν τις ειδικές υποχρεώσεις και ευθύνες του πλοιάρχου, ιδιαίτερα αυτές που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίδεται στα ακόλουθα θέματα:
 - i) πιστοποιητικά και λοιπά έγγραφα που πρέπει να υπάρχουν στο πλοίο βάσει διεθνών συμβάσεων, πώς μπορούν να αποκτούνται αυτά και ποιά η διάρκεια της νόμιμης ισχύος αυτών,
 - ii) ευθύνες από τις σχετικές απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης περί γραμμών φόρτωσης,
 - iii) ευθύνες από τις σχετικές απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα,

- iv) ευθύνες από τις διεθνείς συμβάσεις για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία,
 - v) ναυτικές δηλώσεις υγείας, απαιτήσεις των διεθνών υγειονομικών κανονισμών,
 - vi) ευθύνες από τη σύμβαση για τους διεθνείς κανονισμούς προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα,
 - vii) ευθύνες βάσει άλλων διεθνών οργάνων που αφορούν στην ασφάλεια του πλοίου, των επιβατών, του πληρώματος και του φορτίου.
- β) η έκταση της γνώσης της εθνικής ναυτικής νομοθεσίας επαφίεται στην κρίση της διοίκησης, αλλά πρέπει να περιλαμβάνει τις εθνικές διατάξεις που επιβάλλουν την τήρηση των διεθνών συμφωνιών και συμβάσεων.
15. *Ευθύνες διοίκησης και εκπαίδευσης προσωπικού*
- Γνώση διοίκησης, οργάνωσης και εκπαίδευσης του προσωπικού των πλοίων.
16. *Ραδιοεπικοινωνίες και οπτική συνεννόηση*
- α) ικανότητα για εκπομπή και λήψη μηνυμάτων με αναλαμπές και χρήση του διεθνούς κώδικα σημάτων. Όπου η διοίκηση έχει εξετάσει τους υποψήφιους για τα θέματα αυτά σε κατώτερα επίπεδα πιστοποίησης, μπορεί να μην επανεξετάσει γι' αυτά τους υποψήφιους για πιστοποιητικό πλοίαρχου·
 - β) γνώση των διαδικασιών οι οποίες χρησιμοποιούνται στις ραδιοεπικοινωνίες και ικανότητα για χρήση ραδιοεξοπλισμού όσον αφορά στα μηνύματα κινδύνου, επείγουσας ανάγκης και ασφάλειας ναυσιπλοΐας·
 - γ) γνώση των διαδικασιών για εκπομπή σημάτων κινδύνου ραδιοηλεκτρονικά όπως αυτές περιγράφονται στους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών.
17. *Διάσωση*
- Πλήρη γνώση των κανονισμών σωστικών μέσων (διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα), οργάνωσης γυμνασίων εγκατάλειψης πλοίων, σωστικών μέσων σωστικών λέμβων και λοιπών σωστικών συσκευών.
18. *Έρευνα και διάσωση*
- Πλήρη γνώση του εγχειριδίου για έρευνα και διάσωση εμπορικών πλοίων (MERSAR).
19. *Μέθοδοι διαπίστωσης της ικανότητας*
- α) Ναυσιπλοΐα
Εξέταση στη χρήση του εξάντα και των οργάνων μέτρησης του αζιμούθ και λήψης διοπτρέσεων, καθώς και της ικανότητας για χάραξη στο χάρτη της πορείας και των διοπτρέσεων και υποτύπωση του στίγματος,
 - β) Διεθνείς κανονισμοί προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα
 - i) χρήση μικρών προτύπων που φέρουν τα κατάλληλα φώτα και σήματα ή απομμητή φώτων ναυσιπλοΐας,
 - ii) φύλλα υποτύπωσης, ή προσομοιωτή ραντάρ.
 - γ) Ραντάρ
 - i) απομμητής ραντάρ ή
 - ii) φύλλα υποτύπωσης.
 - δ) Σβέση πυρκαϊάς
Παρακολούθηση αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος αντιμετώπισης πυρκαϊών.
 - ε) Επικοινωνίες
Οπτική και προφορική πρακτική εξέταση.
 - στ) Διάσωση
Καθαίρεση και χειρισμοί σωστικών μέσων, σωστικών λέμβων και άλλων σωστικών συσκευών περιλαμβανομένης της εφαρμογής σωσίβιων ζωνών.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ II/3

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά αξιωματικών γέφυρας και πλοιάρχων πλοίων κάτω των 200 κοχ**1. Πλοία που δεν εκτελούν παράκτιους πλόες**

- α) Κάθε πλοίαρχος που υπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο κάτω των 200 κοχ που δεν ασχολείται σε παράκτιους πλόες πρέπει να είναι κάτοχος πιστοποιητικού αναγνωρισμένου από τη διοίκηση για υπηρεσία πλοιάρχου σε πλοία μεταξύ 200 και 1 600 κοχ·
- β) κάθε αξιωματικός φυλακής γέφυρας που υπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο κάτω των 200 κοχ που δεν εκτελεί παράκτιους πλόες πρέπει να κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό για πλοία 200 κοχ και άνω.

2. Πλοία που απασχολούνται σε παράκτιους πλόες**α) Πλοίαρχος:**

- i) κάθε πλοίαρχος που υπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο κάτω των 200 κοχ το οποίο ασχολείται σε παράκτιους πλόες θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό,
- ii) κάθε υποψήφιος για απόκτηση πιστοποιητικού θα
 1. έχει ηλικία όχι κάτω των 20 ετών,
 2. έχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία όχι κάτω των 12 μηνών ως αξιωματικός φυλακής γέφυρας,
 3. ικανοποιεί τη διοίκηση ότι κατέχει επαρκείς γνώσεις κατάλληλες για την εκτέλεση των καθηκόντων του σε τέτοια πλοία που περιλαμβάνουν και τα θέματα που περιέχονται στο προσάρτημα του παρόντος κανονισμού.

β) Αξιωματικός φυλακής γέφυρας

- i) Κάθε αξιωματικός φυλακής γέφυρας που υπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο κάτω των 200 κοχ που εκτελεί παράκτιους πλόες θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.
- ii) Κάθε υποψήφιος για απόκτηση πιστοποιητικού θα:
 1. έχει ηλικία όχι κάτω των 18 ετών,
 2. ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, και ιδιαίτερα στην όραση και την ακοή,
 3. ικανοποιεί τη διοίκηση περί του ότι έχει:
 - περατώσει με επιτυχία ειδική εκπαίδευση, περιλαμβανομένης επαρκούς περιόδου κατάλληλης θαλάσσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τις απαιτήσεις της διοίκησης ή
 - συμπληρώσει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία στον κλάδο καταστρώματος όχι κάτω των 3 ετών,
 4. ικανοποιεί τη διοίκηση περί του ότι κατέχει επαρκείς γνώσεις κατάλληλες για την εκτέλεση των καθηκόντων του σε τέτοια πλοία οι οποίες περιλαμβάνουν και τα θέματα που περιέχονται στο προσάρτημα.

3. Εκπαίδευση

Η εκπαίδευση για απόκτηση των αναγκαίων γνώσεων και της πρακτικής πείρας θα βασίζεται στον κανονισμό II/1 «Βασικές αρχές τήρησης φυλακής γέφυρας» και τους οικείους διεθνείς κανονισμούς και συστάσεις.

4. Εξαιρέσεις

Η διοίκηση, αν θεωρεί ότι το μέγεθος και οι συνθήκες πλου του πλοίου είναι τέτοιες, ώστε να καθιστούν την εφαρμογή όλων των απαιτήσεων του κανονισμού αυτού και του προσαρτήματός του αδικαιολόγητο ή ανέφικτο, μπορεί να εξαιρέσει ανάλογα τον πλοίαρχο και τον αξιωματικό φυλακής γέφυρας τέτοιου πλοίου ή κατηγοριών πλοίων από μερικές απαιτήσεις, έχοντας υπόψη την ασφάλεια των λοιπών πλοίων που είναι δυνατό να πλέουν στα ίδια ύδατα.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ II/3

Ελάχιστες γνώσεις απαιτούμενες για πιστοποιητικά αξιωματικών φυλακών γέφυρας και πλοιάρχων πλοίων κάτω των 200 κοχ**1. α) Γνώση των ακολούθων:**

- i) ακτοπλοΐας και, στην έκταση που απαιτείται, αστρονομικής ναυσιπλοΐας,
- ii) διεθνούς κανονισμού προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα,

- iii) διεθνούς ναυτικού κώδικα επικινδύνων φορτίων (IMDG),
 - iv) μαγνητικής πυξίδας,
 - v) ραδιοτηλεφωνίας και οπτικής συνεννόησης,
 - vi) συσκευών πρόληψης και σβέσης πυρκαϊών,
 - vii) διάσωσης,
 - viii) διαδικασιών σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης,
 - ix) χειρισμών πλοίου,
 - x) ευστάθειας πλοίου,
 - xi) μετεωρολογίας,
 - xii) μηχανολογικών εγκαταστάσεων μικρών πλοίων,
 - xiii) πρώτων βοηθειών,
 - xiv) έρευνας και διάσωσης,
 - xv) πρόληψης ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος·
- β) εκτός από τις απαιτήσεις του στοιχείου α), επαρκής γνώση για ασφαλή χειρισμό όλων των ναυτικών οργάνων και εξοπλισμού που φέρεται σε τέτοια πλοία·
- γ) το επίπεδο γνώσεων που απαιτούνται για τα θέματα που καθορίζονται στα στοιχεία α) και β) πρέπει να είναι επαρκές για την ασφαλή εκπλήρωση των καθηκόντων του αξιωματικού φυλακής.
2. Κάθε πλοίαρχος που υπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο κάτω των 200 κοχ, πρέπει, εκτός από τις απαιτήσεις της ανωτέρω παραγράφου 1, να ικανοποιεί τη διοίκηση περί του ότι κατέχει γνώσεις προς εκπλήρωση όλων των καθηκόντων του με ασφάλεια.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ II/4

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά αξιωματικού φυλακής γέφυρας σε πλοία 200 κοχ και άνω

1. Κάθε αξιωματικός φυλακής γέφυρας που υπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο 200 κοχ και άνω πρέπει να έχει κατάλληλο πιστοποιητικό.
2. Κάθε υποψήφιος για απόκτηση πιστοποιητικού θα:
 - α) έχει ηλικία όχι κάτω των 18 ετών·
 - β) ικανοποιεί τη διοίκηση σχετικά με την υγειονομική του καταλληλότητα, ιδιαίτερα όσον αφορά στην όραση και στην ακοή·
 - γ) έχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία στο διαμέρισμα του καταστρώματος όχι κάτω από τρία έτη, που θα περιλαμβάνει τουλάχιστον έξι μήνες υπηρεσία φυλακών γέφυρας με την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού· πάντως η διοίκηση μπορεί να αντικαθιστά μέχρι δύο έτη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία με περίοδο ειδικής εκπαίδευσης, με την προϋπόθεση ότι, η διοίκηση ικανοποιείται στο ότι αυτή η εκπαίδευση είναι τουλάχιστον ισοδύναμη σε αξία, προς την αναπληρούμενη περίοδο υπηρεσίας σε θαλασσοπλοούντα πλοία·
 - δ) ικανοποιεί τη διοίκηση, συμμετέχοντας σε κατάλληλες εξετάσεις στο ότι κατέχει επαρκώς θεωρητικές και πρακτικές γνώσεις κατάλληλες για τα καθήκοντα αυτού.
3. *Πιστοποιητικά για υπηρεσία χωρίς περιορισμούς*

Για έκδοση πιστοποιητικών για υπηρεσία χωρίς περιορισμούς στην περιοχή των πλόων, πρέπει να εξετάζεται η επάρκεια των θεωρητικών και πρακτικών γνώσεων του υποψήφιου για τα θέματα που αναφέρονται στο προσάρτημα του παρόντος κανονισμού.
4. *Πιστοποιητικά περιορισμένης ικανότητας*

Προς έκδοση πιστοποιητικών περιορισμένης ικανότητας για υπηρεσία σε παράκτιους πλόες, η διοίκηση μπορεί να παραλείπει τα ακόλουθα θέματα από τα αναφερόμενα στο προσάρτημα, έχοντας υπόψη τις συνέπειες για την ασφάλεια των άλλων πλοίων που είναι δυνατό να πλέουν στα ίδια ύδατα:

 - α) αστρονομική ναυσιπλοΐα·
 - β) ηλεκτρονικά συστήματα προσδιορισμού στίγματος και ναυσιπλοΐας, για ύδατα που θα καλύπτονται από τέτοια συστήματα.

5. Επίπεδο γνώσεων

- α) Το επίπεδο των γνώσεων, που θα απαιτούνται για τα θέματα των αναφερόμενων στο προσάρτημα, θα είναι αρκετό για την ασφαλή εκπλήρωση των καθηκόντων του αξιωματικού φυλακής. Κατά τον καθορισμό του κατάλληλου επίπεδο γνώσεων, η διοίκηση θα έχει υπόψη τις παρατηρήσεις για κάθε θέμα του προσαρτήματος.
- β) Η εκπαίδευση για απόκτηση των αναγκαίων θεωρητικών γνώσεων και πρακτικής εμπειρίας πρέπει να βασίζεται στον κανονισμό II/α «Βασικές αρχές τήρησης φυλακής γέφυρας» και των σχετικών διεθνών κανονισμών και συστάσεων.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ II/4

Ελάχιστες γνώσεις απαιτούμενες για πιστοποιητικά αξιωματικών φυλακής γέφυρας σε πλοία 200 κοχ και άνω

1. Αστρονομική ναυσιπλοΐα

Ικανότητα για χρήση των ουράνιων σωμάτων για τον καθορισμό του στίγματος του πλοίου και των σφαλμάτων της πυξίδας.

2. Ακτοπλοΐα

- α) ικανότητα προσδιορισμού του στίγματος με χρήση:
 - i) σημείων ξηράς,
 - ii) βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, περιλαμβανομένων των φάρων, αλεώριων και σημαντήρων,
 - iii) αναμέτρησης, λαμβάνοντας υπόψη τους ανέμους, παλίρροιες, ρεύματα και ταχύτητα υπολογιζόμενη με τις στροφές της έλικας ανά λεπτό και του δρομόμετρου·
- β) πλήρης γνώση και ικανότητα χρήσης των ναυτιλιακών χαρτών και εκδόσεων όπως οι πλοηγοί, πίνακες παλίρροιών, αγγελίες προς τους ναυτιλλόμενους, ναυτιλιακές προειδοποιήσεις με τον ασύρματο και πληροφορίες για τα συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

3. Ναυσιπλοΐα με το ραντάρ

Γνώση των θεμελιωδών αρχών του ραντάρ και ικανότητα στη λειτουργία και χρήση του και ικανότητα ερμηνείας και ανάλυσης των αποκτώμενων με το ραντάρ πληροφοριών, περιλαμβανομένων των ακόλουθων:

- α) παραγόντων που επηρεάζουν την λειτουργία και την ακρίβεια·
- β) ρύθμισης και διατήρησης της εικόνας ραντάρ·
- γ) εξακρίβωσης εσφαλμένης παρουσίασης πληροφοριών, ψευδοηχών, επιστροφών θάλασσας κ.λπ.,
- δ) απόστασης και διόπτρευσης·
- ε) επισήμανσης κρίσιμων ήχων·
- στ) πορείας και ταχύτητας άλλων πλοίων·
- ζ) χρόνου και εγγύτερης απόστασης διασταυρούμενου, συναντούμενου ή καταφθάνοντος πλοίου·
- η) εξακρίβωσης αλλαγών πορείας και ταχύτητας άλλων πλοίων·
- θ) επιπτώσεων από τις αλλαγές της πορείας του ίδιου πλοίου ή της ταχύτητας ή και των δύο αυτών·
- ι) εφαρμογής των διεθνών κανονισμών προς αποφυγή συγκρούσεων σε θάλασσα.

4. Εκτέλεση φυλακών

- α) Πλήρη αποδεδειγμένη γνώση του περιεχόμενου, της εφαρμογής και του σκοπού του διεθνούς κανονισμού αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των παραρτημάτων που αναφέρονται στην ασφαλή ναυσιπλοΐα·
- β) αποδεδειγμένη γνώση του περιεχόμενου των «βασικών αρχών τήρησης φυλακής γεφύρας».

5. Ηλεκτρονικά συστήματα προσδιορισμού θέσης και ναυσιπλοΐας

Ικανότητα εύρεσης του στίγματος με τη χρήση ηλεκτρονικών ναυτιλιακών βοηθημάτων διαπιστούμενη κατά τρόπο που θα ικανοποιεί τη διοίκηση.

6. Ραδιογωνιόμετρα και ηχητικά βυθόμετρα

Ικανότητα για χρήση των συσκευών και ορθή χρησιμοποίηση των πληροφοριών.

7. *Μετεωρολογία*

Γνώση των μετεωρολογικών οργάνων του πλοίου και της χρησιμοποίησής των. Γνώση των χαρακτηριστικών των διαφόρων συστημάτων καιρού, διαδικασιών αναφοράς και συστημάτων καταχώρησης και ικανότητα προς χρήση των διαθέσιμων μετεωρολογικών πληροφοριών.

8. *Μαγνητικές και γυροσκοπικές πυξίδες*

Γνώση των αρχών της μαγνητικής και γυροσκοπικής πυξίδας περιλαμβανομένων των σφαλμάτων και των διορθώσεων. Για ό,τι αφορά στις γυροσκοπικές πυξίδες, κατανόηση των συστημάτων που είναι κάτω από τον έλεγχο της κύριας γυροσκοπικής πυξίδας και γνώση του χειρισμού και της συντήρησης των κύριων τύπων γυροσκοπικών πυξίδων.

9. *Αυτόματο πηδάλιο*

Γνώση των συστημάτων και διαδικασιών αυτόματης πηδαλιουχίας.

10. *Ραδιοεπικοινωνίες και οπτική συνεννόηση*

- α) ικανότητα εκπομπής και λήψης σημάτων με αναλαμπές·
- β) ικανότητα για χρήση του διεθνή κώδικα σημάτων·
- γ) γνώση των διαδικασιών οι οποίες χρησιμοποιούνται στις ραδιοεπικοινωνίες και ικανότητα χρήσης του ραδιοεξοπλισμού όσον αφορά στα μηνύματα κινδύνου, επείγουσας ανάγκης, και ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

11. *Πρόληψη πυρκαϊάς και πυροσβεστικά μέσα*

- α) ικανότητα για οργάνωση γυμνασίων πυρκαϊάς·
- β) γνώση των κατηγοριών και της χημείας των πυρκαϊών·
- γ) γνώση των συστημάτων αντιμετώπισης πυρκαϊών·
- δ) παρακολούθηση αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος αντιμετώπισης πυρκαϊών.

12. *Διάσωση*

Ικανότητα για οργάνωση γυμνασίων εγκατάλειψης πλοίου και γνώση της λειτουργίας των σωστικών μέσων και των σωστικών λέμβων, του συστήματος και των μεθόδων καθαίρεσής τους και του εξοπλισμού τους, συμπεριλαμβανομένων των ραδιοσωστικών συσκευών, των δορυφορικών ραδιοσημαντήρων ένδειξης της θέσης κινδύνου (EPIRB), των στολών κατάδυσης και των βοηθημάτων θερμικής προστασίας. Γνώση της τεχνικής για την επιβίωση στη θάλασσα.

13. *Διαδικασίες κινδύνου*

Γνώση των θεμάτων που αναφέρονται στο οικείο προσάρτημα της τρέχουσας έκδοσης του «κεμένου οδηγίων εκπαίδευσης» που έχει καταρτισθεί από τον IMO και ILO.

14. *Ελιγμοί και χειρισμοί πλοίου*

Γνώση των:

- α) επιδράσεων των διαφόρων καταστάσεων φόρτου (DW), βυθισμάτων, διαγωγής, ταχυτήτων και βαθών κάτω από την τρόπιδα στους κύκλους στροφής και αποστάσεις ακινητοποίησης του πλοίου·
- β) επιδράσεων του ανέμου και του ρεύματος στους χειρισμούς του πλοίου·
- γ) ελιγμών προς διάσωση ανθρώπου που έπεσε στη θάλασσα·
- δ) μείωσης του βάθους κάτω από την τρόπιδα κατά την κίνηση του πλοίου, αβαθών υδάτων και παρόμοιων επιδράσεων·
- ε) κατάλληλων διαδικασιών για αγκυροβολία και πρόσδεση.

15. *Ευστάθεια πλοίου*

- α) Πρακτική γνώση και εφαρμογές ευστάθειας, πινάκων διαγωγής και κόπωσης, διαγραμμάτων και συσκευών υπολογισμού κόπωσης·
- β) κατανόηση των βασικών ενεργειών που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση μερικής απώλειας της άθικτης πλευστότητας.

16. *Αγγλική γλώσσα*

Επαρκής γνώση της αγγλικής γλώσσας ώστε ο αξιωματικός να είναι ικανός να χρησιμοποιεί χάρτες και λουπές ναυτικές εκδόσεις, να κατανοεί μετεωρολογικές πληροφορίες και μηνύματα που αφορούν στην κίνηση και την ασφάλεια του πλοίου και να εκφράζεται σαφώς κατά τις επικοινωνίες αυτού με άλλα πλοία ή παράκτιους σταθμούς. Ικανότητα προς κατανόηση και χρήση του πρότυπου λεξιλογίου ναυτικών όρων.

17. *Ναυπήγηση πλοίου*

Γενικές γνώσεις για τα κύρια ναυπηγικά μέρη του πλοίου και της ορθής ονοματολογίας των διαφόρων μερών.

18. *Χειρισμός φορτίου και στοιβαγία*

Γνώση του ασφαλούς χειρισμού και της στοιβαγίας των φορτίων και της επίδρασης των συντελεστών αυτών στην ασφάλεια του πλοίου.

19. *Ιατρική μέριμνα*

Πρακτικές εφαρμογές των ιατρικών οδηγιών και συμβουλών με τον ασύρματο, περιλαμβανόμενης της ικανότητας προς ανάληψη αποτελεσματικής δράσης βασιζόμενης σε τέτοιες γνώσεις, σε περίπτωση ατυχημάτων και ασθενειών που είναι πιθανό να συμβούν πάνω στο πλοίο.

20. *Έρευνα και διάσωση*

Γνώση του εγχειριδίου του IMC για έρευνα και διάσωση εμπορικών πλοίων (MERSAR).

21. *Πρόληψη ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος*

Γνώση των προφυλάξεων που πρέπει να λαμβάνονται για την πρόληψη ρυπάνσεων του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ II/5

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις προς εξασφάλιση συνεχούς ικανότητας και εκσυγχρονισμού των γνώσεων πλοιάρχων και αξιωματικών καταστρώματος

1. Κάθε πλοίαρχος και κάθε αξιωματικός καταστρώματος κάτοχος πιστοποιητικού, που υπηρετεί στη θάλασσα ή προτίθεται να επιστρέψει στη θάλασσα, μετά από κάποια περίοδο στην ξηρά, απαιτείται προκειμένου να διατηρήσει τα προσόντα αυτού για υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία, όπως σε τακτά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη, ικανοποιεί τη διοίκηση για:

α) την υγειονομική καταλληλότητα αυτού, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στην όραση και την ακοή και

β) την επαγγελματική αυτού ικανότητα:

- i) για αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούν πλοίο με ειδικότητα πλοιάρχου ή αξιωματικού καταστρώματος τουλάχιστον ενός έτους κατά τη διάρκεια των τελευταίων πέντε ετών, ή
- ii) για την εκτέλεση εργασιών, σχετικών προς τα καθήκοντα που ταιριάζουν στο βαθμό του κατεχόμενου πιστοποιητικού, θεωρούμενων τουλάχιστον ως ισοδύναμων προς την υπηρεσία σε θαλασσοπλοούν πλοίο η οποία προβλέπεται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) σημείο i), ή
- iii) για ένα από τα παρακάτω:
 - επιτυχίας σε αναγνωρισμένες εξετάσεις, ή
 - παρακολούθηση με επιτυχία αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος ή προγραμμάτων, ή
 - συμπλήρωση αναγνωρισμένης υπηρεσίας σε θαλασσοπλοούν πλοίο με ειδικότητα υπεράριμου αξιωματικού καταστρώματος για περίοδο όχι κάτω των τριών μηνών, αμέσως πριν αυτός αναλάβει τη θέση για την οποία δικαιούνται σύμφωνα με το κατεχόμενο πιστοποιητικό.

2. Η διοίκηση σε συνεννόηση με τους ενδιαφερόμενους θα καταρτίζει ή θα προωθεί την κατάρτιση εκπαιδευτικών προγραμμάτων ανανέωσης και εκσυγχρονισμού των γνώσεων, προαιρετικά ή υποχρεωτικά, ανάλογα με τις περιπτώσεις, για πλοάρχους ή αξιωματικούς που υπηρετούν στη θάλασσα, ιδιαίτερα δε για τους επανερχόμενους στα θαλασσοπλοούντα πλοία. Η διοίκηση θα εξασφαλίζει την ύπαρξη τρόπων που θα καθιστούν τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα ικανά να παρακολουθούν τέτοια προγράμματα ανάλογα με την πείρα και τα καθήκοντα αυτών. Τέτοια προγράμματα θα είναι αναγνωρισμένα από τη διοίκηση και θα περιλαμβάνουν τις μεταβολές στη ναυτική τεχνολογία και τους οικείους διεθνείς κανονισμούς και συστάσεις για ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3. Κάθε πλοίαρχος και αξιωματικός καταστροφώματος για να συνεχίσει να υπηρετεί σε θαλασσοπλοούντα πλοία για τα οποία έχουν διεθνώς συμφωνηθεί ειδικές απαιτήσεις εκπαίδευσης, πρέπει να συμπληρώσει με επιτυχία αναγνωρισμένη ανάλογη εκπαίδευση.
4. Η διοίκηση θα εξασφαλίζει ότι τα κείμενα των τελευταίων μεταβολών στους διεθνείς κανονισμούς για ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος θα είναι διαθέσιμα στα πλοία που υπάγονται στη δικαιοδοσία αυτής.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ II/6

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερους ναυτικούς που μετέχουν σε φυλακές γέφυρας

1. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερο ναυτικό που μετέχει σε φυλακές γέφυρας σε θαλασσοπλοούν πλοίο 200 κοχ άνω αναφέρονται στην παράγραφο 2. Οι απαιτήσεις αυτές δεν είναι αυτές που αφορούν στην έκδοση πιστοποιητικού ικανού ναύτου ⁽¹⁾, ούτε, εκτός αν πρόκειται για πλοία μικρού μεγέθους, αποτελούν τις ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερο ναυτικό, που πρόκειται να παραμείνει ο μόνος κατώτερος σε φυλακή γέφυρας. Οι διοικήσεις μπορούν να απαιτούν πρόσθετη εκπαίδευση και προσόντα για κατώτερο ναυτικό, που πρόκειται να είναι ο μόνος κατώτερος σε φυλακή γέφυρας.
2. Κάθε κατώτερος ναυτικός που μετέχει σε φυλακές γέφυρας σε θαλασσοπλοούν πλοίο 200 κοχ και άνω θα:
 - α) έχει ηλικία όχι κάτω των 16 ετών·
 - β) ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική αυτού καταλληλότητα, ιδιαίτερα δε όσον αφορά την όραση και την ακοή·
 - γ) ικανοποιεί τη διοίκηση για το ότι έχει:
 - i) συμπληρώσει αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία, που περιλαμβάνει ειδική πείρα τουλάχιστον έξι μηνών σχετικά με τα καθήκοντα φυλακών γέφυρας ή
 - ii) υποβληθεί με επιτυχία σε ειδική εκπαίδευση είτε πριν εισέλθει στη θάλασσα είτε στο πλοίο, που να περιλαμβάνει επαρκή περίοδο υπηρεσίας σε θαλασσοπλοούν πλοίο, κατά τις απαιτήσεις της διοίκησης, που δεν θα είναι κάτω των δύο μηνών·
 - δ) έχει εμπειρία ή εκπαίδευση που να περιλαμβάνει:
 - i) βασικές αρχές αντιμετώπισης πυρκαϊών, πρώτων βοηθειών, προσωπικής επιβίωσης, κινδύνων υγείας και προσωπικής ασφάλειας,
 - ii) ικανότητα να κατανοεί τις διαταγές και να εκφράζεται ορθά, ώστε να γίνεται κατανοητός από τον αξιωματικό φυλακής σε ζητήματα σχετικά με καθήκοντα αυτού,
 - iii) ικανότητα πηδαλιουχίας και συμμόρφωσης προς εντολές σε σχέση με την πηδαλιουχία και γνώσεις της μαγνητικής και γυροσκοπικής πυξίδας αρκετές για εκτέλεση των καθηκόντων αυτών,
 - iv) ικανότητα για εκτέλεση υπηρεσίας οπτήρα με την όραση και ακοή και αναφορά κατά προσέγγιση της διόπτευσης μηχανικού σήματος, φωτός, ή άλλου αντικείμενου σε μοίρες ή ρόμβους,
 - v) εξοικείωση στην αποσύνδεση του αυτόματου πηδάλιου προς χρήση του χειροκίνητου και αντίστροφα,
 - vi) γνώση της χρήσης των κατάλληλων συστημάτων εσωτερικής συνεννόησης και συναγερμού,
 - vii) γνώση των εκτοξευόμενων φωτοβολίδων αλεξιπτώτου, των βεγγαλικών χειρός και των επιπλέοντων καπνογόνων σηματοδοσίας,
 - viii) γνώση των καθηκόντων αυτού σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης,
 - ix) γνώση των όρων που χρησιμοποιούνται στα πλοία και ορισμών οι οποίοι είναι σχετικοί προς καθήκοντα αυτού.
3. Η πείρα, υπηρεσία ή εκπαίδευση που απαιτείται από την παράγραφο 2 στοιχεία γ) και δ) είναι δυνατό να αποκτηθεί με την εκτέλεση καθηκόντων συναφών με την τήρηση φυλακών γέφυρας, αλλά μόνον εφόσον τα καθήκοντα αυτά εκπληρώνονται με την άμεση επίβλεψη του πλοιάρχου, αξιωματικού φυλακής γέφυρας ή προσοντούχου κατώτερου ναυτικού.
4. Οι διοικήσεις θα μεριμνούν για την έκδοση επίσημου έγγραφου σε κάθε ναυτικό που είτε με την πείρα είτε ύστερα από εκπαίδευση έχει τα προσόντα σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό να υπηρετεί ως κατώτερος ναυτικός σε φυλακές γέφυρας ή τη θεώρηση του ήδη κατεχόμενου απ' αυτόν ανάλογα εγγράφου.

(1) Γίνεται αναφορά στη σύμβαση ΔΟΕ 1946 «για έκδοση πιστοποιητικών σε ικανούς ναύτες» ή σε οποιαδήποτε μεταγενέστερη σύμβαση.

5. Η διοίκηση μπορεί να θεωρεί ότι πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού ένας ναυτικός που έχει υπηρετήσει με την ανάλογη ιδιότητα στο τμήμα γέφυρας επί ένα τουλάχιστον έτος κατά την πενταετία αμέσως πριν από την έναρξη ισχύος της σύμβασης STCW του 1978 για την εν λόγω διοίκηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΚΛΑΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΙΙΙ/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος 3 000 kW και άνω

1. Κάθε πρώτος μηχανικός και δεύτερος μηχανικός θαλασσοπλοούντος πλοίου κινούμενου με κύρια προωστήρια μηχανή ισχύος 3 000 kW και άνω θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.
2. Κάθε υποψήφιος με πιστοποιητικό θα:
 - α) ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, περιλαμβανόμενης της όρασης και της ακοής·
 - β) ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις για πιστοποιητικό αξιωματικού φυλακής μηχανής και
 - i) για πιστοποιητικό δεύτερο μηχανικού, θα έχει όχι κάτω των 12 μηνών αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία με ειδικότητα βοηθού αξιωματικού μηχανής ή αξιωματικού μηχανής,
 - ii) για πιστοποιητικό πρώτου μηχανικού, θα έχει όχι κάτω των 36 μηνών αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία από την οποία 12 μήνες θα έχουν διανυθεί με ειδικότητα αξιωματικού μηχανής σε υπεύθυνο θέση, μετά την απόκτηση του πιστοποιητικού δεύτερου μηχανικού·
 - γ) έχει παρακολουθήσει αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρακτικής αντιμετώπισης πυρκαϊάς·
 - δ) έχει υποβληθεί με επιτυχία σε εξετάσεις διενεργούμενες κατά τρόπο που να ικανοποιεί την διοίκηση. Τέτοιες εξετάσεις θα περιλαμβάνουν την ύλη που αναφέρεται στο προσάρτημα του κανονισμού αυτού, αλλά θα μπορεί η διοίκηση να μεταβάλλει τις απαιτήσεις των εξετάσεων για αξιωματικούς πλοίων περιορισμένης προωστήριας ισχύος τα οποία απασχολούνται σε παράκτιους πλόες, στο μέτρο που θεωρείται αυτό αναγκαίο, έχοντας υπόψη τις επιδράσεις στην ασφάλεια όλων των πλοίων που είναι δυνατό να πλέουν στα ίδια ύδατα.
3. Για την εκπαίδευση προς επίτευξη των αναγκαίων θεωρητικών γνώσεων και πρακτικής πείρας θα λαμβάνονται υπόψη οι οικείοι διεθνείς κανονισμοί και συστάσεις.
4. Το επίπεδο των γνώσεων οι οποίες απαιτούνται κατά τις διάφορες παραγράφους του προσαρτήματος είναι δυνατό να μεταβάλλεται ανάλογα αν το πιστοποιητικό πρόκειται να χορηγηθεί σε πρώτους ή δεύτερους μηχανικούς.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΙΙΙ/2

Ελάχιστες γνώσεις απαιτούμενες για πιστοποιητικά πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος 3 000 kW και άνω

1. Η παρακάτω αναφερόμενη εξεταστέα ύλη έχει επιλεγεί για εξετάσεις υποψηφίων προς απόκτηση πιστοποιητικών πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος 3 000 kW και άνω. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο δεύτερος μηχανικός θα πρέπει να είναι σε θέση να αναλάβει τις ευθύνες του πρώτου μηχανικού οποτεδήποτε, η εξέταση στα θέματα αυτά θα διεξάγεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ελέγχεται η ικανότητα του υποψηφίου προς αφομοίωση όλων των διατιθέμενων πληροφοριών οι οποίες επηρεάζουν την ασφαλή λειτουργία των μηχανών πλοίου.

2. Όσον αφορά στην παρακάτω παράγραφο 4 στοιχείο α), η διοίκηση μπορεί να παραλείπει απαιτήσεις γνώσεων για τύπους προωστήριων μηχανών διάφορους των μηχανικών εγκαταστάσεων για τις οποίες θα ισχύει το εκδιδόμενο πιστοποιητικό. Πιστοποιητικό που εκδόθηκε σε τέτοια βάση δεν θα ισχύει για οποιαδήποτε κατηγορία μηχανικών εγκαταστάσεων οι οποίες έχουν παραληφθεί μέχρις ότου ο αξιωματικός αποδείξει ότι είναι ικανός σε τέτοια θέματα, κατά τρόπο που να ικανοποιεί τη διοίκηση. Κάθε τέτοιος περιορισμός θα αναφέρεται στο πιστοποιητικό.
3. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει θεωρητικές γνώσεις για τα παρακάτω θέματα:
 - α) θερμοδυναμικής και μετάδοσης θερμότητας
 - β) μηχανικής και υδρομηχανικής
 - γ) αρχών λειτουργίας των μηχανικών εγκαταστάσεων του πλοίου (ΜΕΚ, ατμοστρόβιλων και αεριοστρόβιλων) και ψυκτικών εγκαταστάσεων
 - δ) φυσικών και χημικών ιδιοτήτων των καυσίμων και λιπαντικών
 - ε) τεχνολογίας υλικών
 - στ) χημείας και φυσικής της πυρκαϊάς και των πυροσβεστικών υλικών
 - ζ) ναυτικής ηλεκτροτεχνίας, ηλεκτρονικού και ηλεκτρικού εξαρτισμού
 - η) θεμελιωδών αρχών αυτοματισμού, χρησιμοποίησης οργάνων και συστημάτων ελέγχου
 - θ) ναυπηγίας (θεωρία και κατασκευή πλοίου) περιλαμβανόμενου του ελέγχου ζημιών.
4. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει επαρκείς πρακτικές γνώσεις τουλάχιστο στα παρακάτω θέματα:
 - α) λειτουργία και συντήρηση των:
 - i) ναυτικών μηχανών εσωτερικής καύσης,
 - ii) ναυτικών προωστήριων εγκαταστάσεων ατμού,
 - iii) ναυτικών αεριοστρόβιλων
 - β) λειτουργία και συντήρηση βοηθητικών μηχανημάτων, περιλαμβανόμενων των συστημάτων άντλησης και σωληνώσεων, βοηθητικών λεβήτων και συστημάτων πηδαλιουχίας
 - γ) λειτουργία, δοκιμή και συντήρηση του ηλεκτρικού εξαρτισμού και εξαρτισμού ελέγχου
 - δ) λειτουργία και συντήρηση εξαρτισμού χειρισμού φορτίων και μηχανημάτων καταστρώματος
 - ε) επισημάνση κακής λειτουργίας των μηχανών, εντοπισμός βλαβών και ενέργειες για την πρόληψη ζημιών
 - στ) οργάνωση ασφαλών διαδικασιών συντήρησης και επισκευών
 - ζ) μέθοδοι και βοηθήματα πρόληψης, ανίχνευσης και σβέσης πυρκαϊάς
 - η) μέθοδοι και βοηθήματα για την πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος από τα πλοία
 - θ) κανονισμοί που πρέπει να τηρούνται για την πρόληψη ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος
 - ι) επιπτώσεις στο περιβάλλον από τη ρύπανση των πλοίων
 - ια) πρώτες βοήθειες σε περιπτώσεις τραυματισμών, που είναι δυνατό να αναμένονται στους χώρους του μηχανοστασίου και χρήση των μέσων παροχής πρώτων βοηθειών
 - ιβ) λειτουργία και χρήση των σωστικών μέσων
 - ιγ) μέθοδοι ελέγχου ζημιών
 - ιδ) προφυλάξεις κατά την εκτέλεση εργασιών.
5. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει γνώσεις του διεθνούς ναυτικού δικαίου που έχει ενσωματωθεί σε διεθνείς συμφωνίες και συμβάσεις καθόσον αυτές επηρεάζουν τις ειδικές υποχρεώσεις και ευθύνες του κλάδου μηχανής, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στην ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η έκταση της γνώσης της εθνικής ναυτικής νομοθεσίας επαφίεται στην κρίση της διοίκησης, αλλά θα περιλαμβάνει τις εθνικές διατάξεις προς εφαρμογή των διεθνών συμφωνιών και συμβάσεων.
6. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει γνώσεις για διοίκηση προσωπικού, οργάνωση και εκπαίδευση στα πλοία.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ III/3

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος μεταξύ 750 και 3 000 kW

1. Κάθε πρώτος μηχανικός και δεύτερος μηχανικός θαλασσοπλοούντος πλοίου κινούμενου με κύρια προωστήρια μηχανή ισχύος μεταξύ 750 και 3 000 kW θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.
2. Κάθε υποψήφιος για πιστοποιητικό θα:
 - α) ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, περιλαμβανομένης της όρασης και της ακοής·
 - β) ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις για πιστοποιητικό αξιωματικού φυλακής μηχανής, και
 - i) για πιστοποιητικό δεύτερου μηχανικού, θα έχει όχι κάτω των 12 μηνών αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία με ειδικότητα βοηθού αξιωματικού μηχανής ή αξιωματικού μηχανής,
 - ii) για πιστοποιητικό πρώτου μηχανικού, θα έχει όχι κάτω των 24 μηνών αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούν πλοίο από την οποία όχι κάτω των 12 μηνών υπηρεσία πρέπει να έχει διανυθεί μετά την απόκτηση πιστοποιητικού δεύτερου μηχανικού·
 - γ) έχει παρακολουθήσει αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρακτικής αντιμετώπισης πυρκαϊάς·
 - δ) έχει υποστεί επιτυχείς εξετάσεις που έχουν διενεργηθεί κατά τρόπο που ικανοποιούν τη διοίκηση. Τέτοιες εξετάσεις θα περιλαμβάνουν την ύλη που αναφέρεται στο προσάρτημα του παρόντος κανονισμού, αλλά θα μπορεί η διοίκηση να μεταβάλλει τις απαιτήσεις για εξετάσεις και την υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία, προκειμένου περί αξιωματικών πλοίων απασχολούμενων σε παράκτιους πλόες, έχοντας υπόψη τους τύπους αυτόματων και τηλεχειριζόμενων χειριστήριων με τα οποία τα πλοία αυτά είναι εφοδιασμένα και τις επιδράσεις στην ασφάλεια όλων των πλοίων που είναι δυνατό να πλέουν στα ίδια ύδατα.
3. Για την εκπαίδευση προς επίτευξη των αναγκαίων θεωρητικών γνώσεων και πρακτικής πείρας θα λαμβάνονται υπόψη οι οικείοι διεθνείς κανονισμοί και συστάσεις.
4. Το επίπεδο γνώσεων που απαιτούνται σύμφωνα με τις διάφορες παραγράφους του προσαρτήματος μπορεί να μεταβάλλεται ανάλογα του αν το πιστοποιητικό πρόκειται να χορηγηθεί σε πρώτους ή δεύτερους μηχανικούς.
5. Κάθε αξιωματικός μηχανής που έχει τα προσόντα να υπηρετεί ως δεύτερος μηχανικός σε πλοία κινούμενα με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος 3 000 kW και άνω, μπορεί να υπηρετεί ως πρώτος μηχανικός σε πλοίο κινούμενο με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος κάτω των 3 000 kW με την προϋπόθεση ότι θα έχει υπηρετήσει τουλάχιστον επί 12 μήνες σε θαλασσοπλοούντα πλοία σε υπεύθυνη θέση αξιωματικού μηχανής.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ III/3

Ελάχιστες γνώσεις απαιτούμενες για πιστοποιητικά πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος μεταξύ 750 και 3 000 kW

1. Η εξεταστέα ύλη που αναφέρεται παρακάτω έχει επιλεγεί για εξετάσεις υποψήφιων προς απόκτηση πιστοποιητικών πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος μεταξύ 750 kW. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο δεύτερος μηχανικός πρέπει να είναι σε θέση να αναλάβει τις ευθύνες του πρώτου μηχανικού οποτεδήποτε, η εξέταση σε θέματα αυτών θα διενεργείται κατά τρόπο ώστε να ελέγχεται η ικανότητα του υποψήφιου προς αφομοίωση όλων των διατιθέμενων πληροφοριών που επηρεάζουν την ασφαλή λειτουργία των μηχανών του πλοίου.
2. Όσον αφορά στις παρακάτω παραγράφους 3 στοιχείο δ) και 4 στοιχείο α), η διοίκηση μπορεί να παραλείπει απαιτήσεις γνώσεων για τύπους προωστήριων μηχανών διάφορες των μηχανικών εγκαταστάσεων για τις οποίες θα ισχύει το εκδιδόμενο πιστοποιητικό. Πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί σε τέτοια βάση δεν θα ισχύει για μηχανικές εγκαταστάσεις οποιασδήποτε κατηγορίας που έχουν παραληφθεί μέχρι να αποδείξει ο αξιωματικός μηχανικός ότι είναι ικανός για τα θέματα αυτά κατά τρόπο που να ικανοποιούν τη διοίκηση. Κάθε τέτοιος περιορισμός θα αναφέρεται στο πιστοποιητικό.

3. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει επαρκείς στοιχειώδεις θεωρητικές γνώσεις για την κατανόηση των βασικών αρχών σε σχέση προς τα παρακάτω θέματα:
- α) διεργασίες καύσης·
 - β) μετάδοση θερμότητας·
 - γ) μηχανική και υδρομηχανική·
 - δ) i) ναυτικές μηχανές εσωτερικής καύσης,
ii) ναυτικές προωστήριες εγκαταστάσεις ατμού,
iii) ναυτικοί αεριοστρόβιλοι·
 - ε) συστήματα πηδαλιουχίας·
 - στ) ιδιότητες καυσίμων και λιπαντικών·
 - ζ) ιδιότητες των υλικών·
 - η) πυροσβεστικά υλικά·
 - θ) ναυτικός ηλεκτρικός εξαρτισμός·
 - ι) αυτοματοποίηση χρησιμοποίησης οργάνων·
 - ια) ναυπηγία (κατασκευή πλοίου), περιλαμβανομένου του ελέγχου ζημιών·
 - ιβ) βοηθητικά συστήματα.
4. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει επαρκείς πρακτικές γνώσεις, τουλάχιστο για τα εξής θέματα:
- α) λειτουργία και συντήρηση των:
 - i) μηχανών εσωτερικής καύσης,
 - ii) ναυτικών προωστήριων εγκαταστάσεων ατμού,
 - iii) ναυτικών αεριοστρόβιλων·
 - β) λειτουργία και συντήρηση των συστημάτων βοηθητικών μηχανημάτων, περιλαμβανομένων και των συστημάτων πηδαλιουχίας·
 - γ) λειτουργία, δοκιμή και συντήρηση του ηλεκτρικού εξαρτισμού και του εξαρτισμού ελέγχου·
 - δ) λειτουργία και συντήρηση του εξαρτισμού χειρισμού φορτίου και των μηχανημάτων πάνω στο κατάστρωμα·
 - ε) επισήμανση κακής λειτουργία των μηχανών, εντοπισμός βλαβών και ενέργεια για την πρόληψη ζημιών·
 - στ) οργάνωση ασφαλών διαδικασιών συντήρησης και επισκευών·
 - ζ) μέθοδοι και βοηθήματα για την πρόληψη, ανίχνευση και σβέση πυρκαϊάς·
 - η) κανονισμοί που πρέπει να τηρούνται σε σχέση προς τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και μέθοδοι και βοηθήματα για την πρόληψη τέτοιας ρύπανσης·
 - θ) πρώτες βοήθειες σε περιπτώσεις τραυματισμών, οι οποίες είναι δυνατό να αναμένονται στο μηχανοστάσιο, και χρήση των μέσων παροχής πρώτων βοηθειών·
 - ι) λειτουργία και χρήση σωστικών μέσων·
 - ια) μέθοδοι ελέγχου ζημιών και ιδιαίτερα ενέργειες που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση εισροής θαλάσσιου νερού στο μηχανοστάσιο·
 - ιβ) προφυλάξεις κατά την εκτέλεση εργασιών.
5. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει γνώσεις διεθνούς ναυτικού δικαίου όπως αυτό έχει ενσωματωθεί σε διεθνείς συμφωνίες και συμβάσεις και εφόσον αυτές επηρεάζουν τις ειδικές υποχρεώσεις και ευθύνες του κλάδου μηχανής ιδιαίτερα δε τις αφορώσες στην ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η έκταση της γνώσης της εθνικής νομοθεσίας επαφίεται στην κρίση της διοίκησης, αλλά θα περιλαμβάνει τις εθνικές διατάξεις για την εφαρμογή των διεθνών συμφωνιών και συμβάσεων.
6. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει γνώσεις διοίκησης προσωπικού, οργάνωσης και εκπαίδευσης πάνω στα πλοία.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ III/4

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά αξιωματικών φυλακής μηχανής σε παραδοσιακά επανδρωμένα μηχανοστάσια ή αξιωματικών υπηρεσίας μηχανής σε περιοδικά ανεπάνδρωτα μηχανοστάσια

1. Κάθε αξιωματικός φυλακής μηχανής σε παραδοσιακά επανδρωμένο μηχανοστάσιο ή αξιωματικός υπηρεσίας μηχανής σε περιοδικά ανεπάνδρωτο μηχανοστάσιο θαλασσοπλοούντος πλοίου κινούμενου με κύρια προωστήριο μηχανή ισχύος 750 kW και άνω θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.
2. Κάθε υποψήφιος για πιστοποιητικό θα:
 - α) έχει ηλικία όχι κάτω των 18 ετών
 - β) ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, περιλαμβανομένης της όρασης και της ακοής
 - γ) έχει τουλάχιστον τριών ετών αναγνωρισμένη συνολική θεωρητική ή πρακτική εκπαίδευση σχετική προς τα καθήκοντα του μηχανικού εμπορικού ναυτικού
 - δ) έχει συμπληρώσει επαρκή περίοδο υπηρεσίας σε θαλασσοπλοούν πλοίο η οποία είναι δυνατό να συμπεριλαμβάνεται στην περίοδο των τριών ετών την αναφερόμενη στο στοιχείο γ)
 - ε) ικανοποιεί τη διοίκηση περί του ότι κατέχει θεωρητικές και πρακτικές γνώσεις για τη λειτουργία και συντήρηση των ναυτικών μηχανών, ανάλογες προς τα καθήκοντα του αξιωματικού μηχανής
 - στ) έχει παρακολουθήσει αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρακτικής αντιμετώπισης πυρκαϊάς
 - ζ) κατέχει γνώσεις για τις επιβαλλόμενες προφυλάξεις κατά την εκτέλεση εργασιών.

Η διοίκηση μπορεί να μεταβάλλει τις απαιτήσεις των στοιχείων γ) και δ) για αξιωματικούς μηχανής πλοίων κινούμενων με κύρια προωστήριο μηχανή ισχύος κάτω των 3 000 kW τα οποία απασχολούνται σε παράκτιους πλόες, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις στην ασφάλεια όλων των πλοίων που είναι δυνατό να πλέουν σ' αυτά τα ύδατα.

3. Κάθε υποψήφιος θα έχει γνώσεις για τη λειτουργία, και συντήρηση των κύριων μηχανών και των βοηθητικών μηχανημάτων, που θα περιλαμβάνουν τις γνώσεις τις απαιτούμενες από τους οικείους κανονισμούς και επίσης τις γνώσεις για τα εξής τουλάχιστον ειδικά θέματα:
 - α) διαδικασίες φυλακών
 - i) καθήκοντα σχετικά με την ανάληψη και αποδοχή φυλακής,
 - ii) συνήθη καθήκοντα εκτελούμενα κατά τη διάρκεια της φυλακής,
 - iii) τήρηση ημερολογίου μηχανής και σημασία των εγγραφών σ' αυτό,
 - iv) καθήκοντα σχετικά με την παράδοση φυλακής
 - β) κύρια μηχανή και βοηθητικά μηχανήματα
 - i) βοήθεια για την προετοιμασία της κύριας μηχανής και των βοηθητικών μηχανημάτων προς λειτουργία,
 - ii) λειτουργία ατμολέβητων, περιλαμβανομένου του συστήματος καύσης,
 - iii) μέθοδοι ελέγχου της στάθμης του νερού στους ατμολέβητες και επιβαλλόμενες ενέργειες στην περίπτωση αντικανονικής στάθμης,
 - iv) εντοπισμός συνήθων ανωμαλιών μηχανών και εγκαταστάσεων στο μηχανοστάσιο και λεβητοστάσιο και επιβαλλόμενες ενέργειες για πρόληψη ζημιών
 - γ) αντλητικά συστήματα
 - i) συνήθεις αντλητικές εργασίες,
 - ii) λειτουργία συστημάτων άντλησης υδροσυλλεκτών έρματος και φορτίου
 - δ) εγκατάσταση παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας
προετοιμασία, θέση σε λειτουργία, σύζευξη και αλλαγή εναλλακτών ή γεννητριών
 - ε) διαδικασίες ασφάλειας και έκτακτης ανάγκης
 - i) προφυλάξεις λαμβανόμενες κατά τη διάρκεια φυλακής σχετικά με την ασφάλεια και άμεσες ενέργειες που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση πυρκαϊάς ή ατυχήματος, ιδιαίτερα δε στα συστήματα πετρελαίου,
 - ii) ασφαλής απομόνωση ηλεκτρικών και άλλων τύπων εγκαταστάσεων και εξαρτισμού απαιτούμενη προτού ακόμη επιτραπεί στο προσωπικό να εργαστεί σε τέτοιες εγκαταστάσεις και εξαρτισμό

στ) διαδικασίες κατά της ρύπανσης

προφυλάξεις που πρέπει να παίρνονται για την πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος με πετρέλαιο, κατάλοιπα φορτίου, λύματα, αιθάλη και άλλα ρυπαντικά. Χρήση του εξαρτισμού πρόληψης της ρύπανσης, περιλαμβανομένων των διαχωριστήρων πετρελαίου από το νερό, συστημάτων δεξαμενών εναπόθεσης καταλοίπων και εγκαταστάσεων διάθεσης λυμάτων

ζ) πρώτες βοήθειες

Βασικές πρώτες βοήθειες σε περίπτωση τραυματισμών που είναι δυνατό να αναμένονται στο μηχανοστάσιο.

4. Όπου οι ατμολέβητες δεν αποτελούν μέρος των μηχανικών εγκαταστάσεων του πλοίου, η διοίκηση μπορεί να παραλείψει τις απαιτήσεις γνώσεων της παραγράφου 3 στοιχείο β) σημεία i) και iii). Πιστοποιητικό που εκδόθηκε με τέτοια βάση δεν θα ισχύει για υπηρεσία σε πλοία που φέρουν ατμολέβητες μεταξύ των μηχανικών αυτών εγκαταστάσεων, μέχρι που ο αξιωματικός μηχανικός αποδείξει ότι είναι ικανός για τα θέματα που έχουν παραληφθεί, κατά τρόπο που να ικανοποιούν την διοίκηση. Κάθε τέτοιος περιορισμός πρέπει να αναγράφεται στο εκδιδόμενο πιστοποιητικό.
5. Για την εκπαίδευση προς επίτευξη των αναγκαίων θεωρητικών γνώσεων και πρακτικής πείρας θα λαμβάνονται υπόψη οι οικείοι διεθνείς κανονισμοί και συστάσεις.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ III/5

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις προς εξασφάλιση διαρκούς ικανότητας και εκσυγχρονισμού των γνώσεων των αξιωματικών μηχανής

1. Κάθε αξιωματικός μηχανής που κατέχει πιστοποιητικό και υπηρετεί στη θάλασσα ή προτίθεται να επιστρέψει στη θάλασσα μετά από κάποια περίοδο στην ξηρά, προκειμένου να διατηρήσει τα προσόντα του για υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία, σε θέση ανάλογη προς το κατεχόμενο απ' αυτόν πιστοποιητικό, πρέπει σε κανονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη να ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την:
 - α) υγιεινομική του καταλληλότητα, περιλαμβανομένης της όρασης και της ακοής και
 - β) επαγγελματική ικανότητά του:
 - i) για αναγνωρισμένη υπηρεσία με ειδικότητα αξιωματικού μηχανής τουλάχιστον ενός έτους κατά τη διάρκεια των τελευταίων πέντε ετών, ή
 - ii) για την εκτέλεση εργασιών, σχετικών προς τα καθήκοντα που ταιριάζουν στο βαθμό του κατεχομένου πιστοποιητικού, θεωρούμενων τουλάχιστον ως ισοδύναμων προς την υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία την απαιτούμενη κατά την παράγραφο 1 στοιχείο β) σημείο i), ή
 - iii) για ένα από τα παρακάτω
 - επιτυχία σε αναγνωρισμένες εξετάσεις, ή
 - επιτυχή παρακολούθηση αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος ή προγραμμάτων, ή
 - συμπλήρωση αναγνωρισμένης υπηρεσίας σε θαλασσοπλοούντα πλοία με ειδικότητα αξιωματικού μηχανής για χρονικό διάστημα όχι κάτω των τριών μηνών σε υπεράριθμη θέση ή κατώτερη εκείνης για την οποία κατέχει πιστοποιητικό, αμέσως πριν αναλάβει τη θέση την οποία δικαιούται σύμφωνα με το κατεχόμενο πιστοποιητικό.
2. Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα ή προγράμματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) σημείο iii) θα περιλαμβάνουν ιδιαίτερα τις τροποποιήσεις των οικείων διεθνών κανονισμών και συστάσεων για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
3. Η διοίκηση θα εξασφαλίζει ότι τα κείμενα των τελευταίων μεταβολών στους διεθνείς κανονισμούς, για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος θα είναι διαθέσιμα στα πλοία της δικαιοδοσίας αυτής.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ III/6

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερους ναυτικούς που μετέχουν σε φυλακές μηχανής

1. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερο ναυτικό που μετέχει σε φυλακές μηχανής ορίζονται όπως αναφέρονται στην παράγραφο 2. Οι απαιτήσεις αυτές δε αφορούν:

- α) κατώτερο ναυτικό που ορίζεται βοηθός αξιωματικού φυλακής μηχανής ⁽¹⁾·
 - β) κατώτερο ναυτικό που εκπαιδεύεται·
 - γ) κατώτερο ναυτικό που τα καθήκοντα κατά τις φυλακές είναι ανειδίκευτου.
2. Κάθε κατώτερος που μετέχει σε φυλακές μηχανής θα:
- α) έχει ηλικία όχι κάτω των 16 ετών·
 - β) ικανοποιεί τη διοίκηση για την υγειονομική του καταλληλότητα περιλαμβανομένης της όρασης και της ακοής·
 - γ) ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς:
 - i) την πείρα ή την εκπαίδευσή του σχετικά προς την αντιμετώπιση πυρκαϊάς, τις βασικές πρώτες βοήθειες, την τεχνική της προσωπικής επιβίωσης, τους κινδύνους για την υγεία και την προσωπική ασφάλεια,
 - ii) την ικανότητά του να κατανοεί τις διαταγές και να γίνεται κατανοητός σε ζητήματα που ανάγονται στα καθήκοντά του·
 - δ) ικανοποιεί τη διοίκηση ότι έχει:
 - i) πείρα που έχει αποκτηθεί στην ξηρά, συναφή προς τα καθήκοντά του σε θαλασσοπλοούντα πλοία και έχει συμπληρωθεί με επαρκή περίοδο υπηρεσίας σε θαλασσοπλοούντα πλοία κατά τις απαιτήσεις της διοίκησης, ή
 - ii) υποστεί ειδική εκπαίδευση είτε πριν εισέλθει στην θάλασσα είτε στο πλοίο και περιλαμβάνει επαρκή περίοδο υπηρεσίας σε θαλασσοπλοούντα πλοία κατά τις απαιτήσεις της διοίκησης, ή
 - iii) αναγνωρισμένη υπηρεσία τουλάχιστον έξι μηνών σε θαλασσοπλοούντα πλοία.
3. Κάθε τέτοιος κατώτερος ναυτικός θα έχει γνώση των:
- α) διαδικασιών εκτέλεσης φυλακών μηχανοστασίου και ικανότητα να διεξάγει τις συνήθεις εργασίες φυλακής που εμπίπτουν στα καθήκοντά του·
 - β) προφυλάξεων για ασφαλή εκτέλεση των εργασιών στο μηχανοστάσιο,
 - γ) ορολογίας χρησιμοποιούμενης στους χώρους των μηχανημάτων και ονομασιών των μηχανημάτων και του εξαρτισμού σχετικών προς την εκτέλεση των καθηκόντων του,
 - δ) βασικών διαδικασιών προστασίας του περιβάλλοντος.
4. Κάθε κατώτερος ναυτικός που εκτελεί φυλακή σε λέβητες θα έχει γνώση της ασφαλούς λειτουργίας των λεβήτων και θα είναι ικανός να διατηρήσει την κανονική στάθμη του νερού και πίεση του ατμού.
5. Κάθε κατώτερος ναυτικός που μετέχει σε φυλακές μηχανής θα είναι εξοικειωμένος με τα καθήκοντά του σχετικά με την εκτέλεση φυλακών στους χώρους μηχανημάτων του πλοίου στο οποίο πρόκειται να υπηρετήσει. Ιδιαίτερα όσον αφορά στο πλοίο αυτό, ο κατώτερος ναυτικός θα έχει:
- α) γνώση της χρήσης των κατάλληλων συστημάτων εσωτερικής συνεννόησης·
 - β) γνώση των εξόδων διαφυγής από τους χώρους των μηχανημάτων·
 - γ) γνώση των συστημάτων συναγερμού στο μηχανοστάσιο και ικανότητα να διακρίνει τα διάφορα σήματα κινδύνου και ιδιαίτερα τα σήματα καταστολής πυρκαϊάς με αέρια·
 - δ) εξοικειωθεί προς τις θέσεις και τη χρήση του εξαρτισμού αντιμετώπισης πυρκαϊάς στους χώρους των μηχανημάτων.
6. Η διοίκηση μπορεί να θεωρεί ότι κάθε ναυτικός πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού εάν έχει υπηρετήσει με την κατάλληλη ιδιότητα στον κλάδο μηχανής επί ένα τουλάχιστον έτος κατά τη διάρκεια των πέντε ετών που προηγούνται της έναρξης ισχύος της σύμβασης STCW για τη διοίκηση αυτή.

(¹) Γίνεται αναφορά στην απόφαση 9 — «Σύσταση για τις ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερο ναυτικό που ορίζεται ως βοηθός αξιωματικού φυλακής μηχανής» που έχει υιοθετηθεί από τη διεθνή διάσκεψη για την εκπαίδευση και την έκδοση πιστοποιητικών των ναυτικών, 1978.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

Επεξηγηματική σημείωση:

Οι υποχρεωτικές διατάξεις για την τήρηση φυλακών ασυρμάτου περιέχονται στους κανονισμούς ασυρμάτου και στη διεθνή σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση, του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί. Οι διατάξεις για τη συντήρηση του ασυρμάτου περιέχονται στη διεθνή σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση, του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, και στις κατευθυντήριες γραμμές που θεσπίστηκαν από τον οργανισμό ⁽¹⁾.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ IV/1

Εφαρμογή

1. Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου εφαρμόζονται το προσωπικό ασυρμάτου ενός πλοίου το οποίο λειτουργεί εντός του παγκόσμιου συστήματος ναυτιλιακού κινδύνου και ασφάλειας (GMDSS) όπως ορίζεται από τη διεθνή σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση, του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.
2. Μέχρι την 1η Φεβρουαρίου 1999, το προσωπικό ασυρμάτου ενός πλοίου το οποίο πληροί τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση, του 1974, οι οποίες ίσχυαν πριν από την 1η Φεβρουαρίου 1992, πρέπει να πληροί τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, του 1978, οι οποίες ίσχυαν πριν από την 1η Δεκεμβρίου 1992.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ IV/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά προσωπικού ασυρμάτου GMDSS

1. Κάθε χειριστής ασυρμάτου που προΐσταται ή εκτελεί καθήκοντα ραδιοεπικοινωνίας σε ένα πλοίο θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό ή πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί ή αναγνωρισθεί από την διοίκηση σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών ραδιοεπικοινωνιών και θα έχει επαρκή υπηρεσία για την απόκτηση τούτων.
2. Επιπλέον ένας χειριστής ασυρμάτου πλοίου το οποίο υποχρεούται, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση, του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί να διαθέτει εγκατάσταση ασυρμάτου, πρέπει να:
 - α) έχει ηλικία όχι κάτω των 18 ετών
 - β) ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στην όραση, την ακοή και την ομιλία
 - γ) ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του προσαρτήματος του παρόντος κανονισμού.
3. Κάθε υποψήφιος για απόκτηση πιστοποιητικού πρέπει να υφίσταται επιτυχή εξέταση ή εξετάσεις κατά τρόπο ώστε να ικανοποιεί την ενδιαφερόμενη διοίκηση.
4. Το επίπεδο γνώσεων που απαιτείται για έκδοση πιστοποιητικού θα επαρκεί για την εκτέλεση των καθηκόντων του χειριστή ασυρμάτου με ασφάλεια και αποτελεσματικά. Οι γνώσεις που απαιτούνται για την απόκτηση κάθε τύπου πιστοποιητικού που ορίζεται στους κανονισμούς ασυρμάτου πρέπει να συμφωνούν με τους κανονισμούς αυτούς. Επιπλέον, για όλους τους τύπους πιστοποιητικών που ορίζονται στους κανονισμούς ασυρμάτου, οι απαιτούμενες γνώσεις και η απαιτούμενη εκπαίδευση πρέπει να περιλαμβάνουν τα θέματα του προσαρτήματος του παρόντος κανονισμού. Κατά τον καθορισμό του κατάλληλου επιπέδου γνώσεων και της εκπαίδευσης, η διοίκηση πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις οικείες συστάσεις του οργανισμού ⁽²⁾.

(1) Γίνεται αναφορά στις κατευθυντήριες γραμμές για τη συντήρηση ασυρμάτου για το παγκόσμιο σύστημα ναυτιλιακού κινδύνου και ασφάλειας (GMDSS) σχετικά με τις θαλάσσιες περιοχές A3 και A4 που θεσπίστηκαν από τον οργανισμό με την απόφαση A.702(17).

(2) Γίνεται αναφορά στις συστάσεις για την εκπαίδευση του προσωπικού ασυρμάτου στο παγκόσμιο σύστημα ναυτιλιακού κινδύνου και ασφάλειας (GMDSS) που θεσπίστηκαν από τον οργανισμό με την απόφαση A.703(17).

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ IV/2

Ελάχιστες πρόσθετες γνώσεις και απαιτήσεις εκπαίδευσης για το προσωπικό ασυρμάτου

1. Επιπλέον των απαιτήσεων στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνονται για να αποκτήσουν πιστοποιητικά σύμφωνα με τους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών, το προσωπικό ασυρμάτου θα γνωρίζει και θα εκπαιδεύεται, περιλαμβανομένης και πρακτικής εκπαίδευσης, στα παρακάτω:
 - α) παροχή υπηρεσιών, ασυρμάτου επικοινωνίας σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, περιλαμβανομένων των:
 - i) εγκατάλειψης του πλοίου,
 - ii) πυρκαϊάς στο πλοίο,
 - iii) μερικής ή πλήρους διακοπής της λειτουργίας της εγκατάστασης ασυρμάτου·
 - β) χειρισμός σωστικών μέσων, σωστικών λέμβων, και εξαρτισμού τούτων, ιδιαίτερα δε όσον αφορά τη σωστική συσκευή ασυρμάτου·
 - γ) επιβίωση στη θάλασσα·
 - δ) πρώτες βοήθειες·
 - ε) πρόληψη και αντιμετώπιση πυρκαϊάς ιδιαίτερα όσον αφορά στις εγκαταστάσεις ασυρμάτου·
 - στ) προληπτικά μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου και του προσωπικού σε σχέση με τους κινδύνους από τον εξαρτισμό ραδιοεπικοινωνίας περιλαμβανομένων των ηλεκτρικών, χημικών και μηχανικών κινδύνων και κινδύνων ακτινοβολίας·
 - ζ) χρήση του εγχειριδίου για έρευνα και διάσωση εμπορικών πλοίων (MERSAR), ιδιαίτερα δε όσον αφορά στις ραδιοεπικοινωνίες·
 - η) συστήματα και διαδικασίες γνωστοποίησης του στίγματος του πλοίου·
 - θ) χρήση του διεθνή κώδικα σημάτων και του πρότυπου ναυτιλιακού λεξιλογίου·
 - ι) συστήματα και διαδικασίες παροχής ιατρικών συμβουλών με ραδιοεπικοινωνίες.
2. Η διοίκηση μπορεί να μεταβάλλει, ανάλογα με την περίπτωση, τις γνώσεις και την εκπαίδευση που απαιτούνται σύμφωνα με την παράγραφο 1 για τη χορήγηση πιστοποιητικού χειριστή ασυρμάτου σε κάτοχο πιστοποιητικού το οποίο εκδόθηκε σύμφωνα με τα κεφάλαια II, III ή IV, εφόσον η διοίκηση κρίνει επαρκές το επίπεδο της εκπαίδευσης και των γνώσεων βάσει των οποίων εκδόθηκε το κατεχόμενο πιστοποιητικό.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ IV/3

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις προς εξασφάλιση διαρκούς ικανότητας και εκσυγχρονισμού των γνώσεων του προσωπικού ασυρμάτου GMDSS

1. Κάθε χειριστής ασυρμάτου εφοδιασμένος με πιστοποιητικό ή πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί ή θα αναγνωρισθούν από τη διοίκηση για να διατηρήσει τα προσόντα του για υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία, απαιτείται να ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς τα παρακάτω:
 - α) την υγειονομική του καταλληλότητα, ιδιαίτερα όσον αφορά στην όραση, την ακοή και την ομιλία σε τακτικά διαστήματα που δεν θα υπερβαίνουν τα πέντε έτη και
 - β) την επαγγελματική του ικανότητα:
 - i) με την προϋπηρεσία του ως χειριστή ασυρμάτου σε θαλασσοπλοούντα πλοία η οποία δεν έχει διακοπεί για περισσότερο από πέντε συναπτά έτη, ή
 - ii) έχοντας εκτελέσει εργασίες οι οποίες σχετίζονται με καθήκοντα που αντιστοιχούν στο βαθμό του κατεχόμενου πιστοποιητικού και οι οποίες θεωρούνται ως τουλάχιστον ισοδύναμες προς τις υπηρεσίες σε θαλασσοπλοούντα πλοία οι οποίες απαιτούνται σύμφωνα με την παράγραφο 1 στοιχείο β) σημείο i), ή
 - iii) με επιτυχή συμμετοχή σε εγκεκριμένες εξετάσεις ή με επιτυχή παρακολούθηση εγκεκριμένου εκπαιδευτικού προγράμματος ή προγραμμάτων στη θάλασσα ή την ξηρά, τα οποία περιλαμβάνουν στοιχεία σχετιζόμενα με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και τα οποία ισχύουν για το πιστοποιητικό που κατέχει το άτομο αυτό, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση, του 1974, όπως τροποποιήθηκε, και των κανονισμών ασυρμάτου.

2. Όταν νέοι τρόποι εξαρτισμού ή πρακτικά καθίστανται υποχρεωτικά στα πλοία που δικαιούνται να φέρουν την σημαία ενός μέλους, η διοίκηση μπορεί να απαιτεί ώστε οι χειριστές ασυρμάτου να υποβάλλονται σε αναγνωρισμένες εξετάσεις ή παρακολουθούν με επιτυχία κατάλληλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα ή προγράμματα στη θάλασσα ή την ξηρά, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στα καθήκοντα ασφάλειας.
3. Κάθε χειριστής ασυρμάτου, προκειμένου να διατηρήσει τα προσόντα του για υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία ιδιαιτέρων τύπων και τα οποία έχουν συμφωνηθεί διεθνώς απαιτήσεις ειδικής εκπαίδευσης, θα υποβάλλεται επιτυχώς σε ανάλογα αναγνωρισμένη εκπαίδευση ή εξετάσεις, κατά τις οποίες θα λαμβάνονται υπόψη οι οικείοι διεθνείς κανονισμοί και συστάσεις.
4. Η διοίκηση θα εξασφαλίζει ώστε να διατίθεται στα πλοία που δικαιούνται να φέρουν τη σημαία της τα κείμενα των τελευταίων τροποποιήσεων των διεθνών κανονισμών που αναφέρονται στις ραδιοεπικοινωνίες και αφορούν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.
5. Οι διοικήσεις ενθαρρύνονται, συνεννοούμενες με τους ενδιαφερόμενους, ώστε να καταρτίζουν ή προωθούν την κατάρτιση προγραμμάτων ανανέωσης και εκσυγχρονισμού των γνώσεων, προαιρετικών ή υποχρεωτικών, ανάλογα με τις περιπτώσεις, στη θάλασσα ή την ξηρά για χειριστές ασυρμάτου που υπηρετούν στη θάλασσα και ειδικά για τους επανερχόμενους στη θάλασσα υπηρεσία. Το πρόγραμμα ή τα προγράμματα πρέπει να περιλαμβάνουν στοιχεία που συναρτώνται άμεσα με τα καθήκοντα ραδιοεπικοινωνιών και τις επελθούσες μεταβολές στην ναυτική τεχνολογία ραδιοεπικοινωνιών και τους οικείους διεθνείς κανονισμούς και συστάσεις σχετικά προς την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ V/1

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης και προσόντων πλοιάρχων, αξιωματικών και κατώτερων ναυτικών πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων

1. Αξιωματικοί και κατώτεροι ναυτικοί που πρόκειται να αναλάβουν ειδικά καθήκοντα και ευθύνες σχετικά με το φορτίο και τον εξαρτισμό φορτίου σε πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια και οι οποίοι δεν έχουν υπηρετήσει σε τέτοια πλοία ως μέλη του κανονικού πληρώματος πριν ακόμη αναλάβουν τέτοια καθήκοντα θα έχουν παρακολουθήσει στην ξηρά κατάλληλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα αντιμετώπισης πυρκαϊάς, και θα έχουν:
 - α) κατάλληλη περίοδο υπηρεσίας, με επίβλεψη, σε πλοίο προς το σκοπό να αποκτήσουν επαρκείς γνώσεις ασφαλούς επιχειρησιακής πρακτικής ή
 - β) παρακολουθήσει εγκεκριμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα εξοικείωσης προς πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, το οποίο θα περιλαμβάνει τις βασικές προφυλάξεις και διαδικασίες για την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης, σχέδια διάφορων τύπων πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων, τύπους φορτίων, κινδύνους απ' αυτά και εξαρτισμό χειρισμού τούτων, γενικές επιχειρησιακές διαδικασίες και ορολογία πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων.
2. Πλοίαρχοι, πρώτοι μηχανικοί, υποπλοίαρχοι, δεύτεροι μηχανικοί και, αν υπάρχει εκτός των ανωτέρω οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που φέρει άμεση ευθύνη για την φόρτωση, εκφόρτωση και μέριμνα κατά την μεταφορά ή χειρισμό του φορτίου, εκτός των διατάξεων της παραγράφου 1, θα έχουν:
 - α) σχετική πείρα κατάλληλη για την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών σε πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια και
 - β) παρακολουθήσει πρόγραμμα ειδικής εκπαίδευσης κατάλληλης για τα καθήκοντα αυτών, περιλαμβανομένης της ασφάλειας πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων, μέτρων και συστημάτων ασφάλειας κατά της πυρκαϊάς, ελέγχου και πρόληψης της ρύπανσης, επιχειρησιακής πρακτικής και υποχρεώσεων από τους νόμους και κανονισμούς που θα εφαρμοσθούν.
3. Εντός δύο ετών αφότου τεθεί σε ισχύ για ένα συγκεκριμένο μέρος η σύμβαση STCW, ένας ναυτικός μπορεί να θεωρηθεί ότι πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχείο β) εφόσον έχει υπηρετήσει με την ανάλογη ιδιότητα επί πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων επί ένα τουλάχιστον έτος εντός της τελευταίας πενταετίας.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ V/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης και προσόντων πλοιάρχων, αξιωματικών και κατώτερων ναυτικών δεξαμενόπλοιων χημικών

1. Αξιωματικοί και κατώτεροι ναυτικοί που πρόκειται να αναλάβουν ειδικά καθήκοντα και ευθύνες, σχετικά με το φορτίο και τον εξαρτισμό φορτίου σε δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών που δεν έχουν υπηρετήσει σε τέτοια πλοία ως μέλη του κανονικού πληρώματος, πριν ακόμα αναλάβουν τέτοια καθήκοντα θα έχουν παρακολουθήσει στην ξηρά κατάλληλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα αντιμετώπισης πυρκαϊάς, και θα έχουν:
 - α) κατάλληλη περίοδο υπηρεσίας, υπό επίβλεψη σε πλοίο προς το σκοπό να αποκτήσουν επαρκείς γνώσεις ασφαλούς επιχειρησιακής πρακτικής ή
 - β) παρακολουθήσει αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα εξοικείωσης με τα δεξαμενόπλοια χημικών, το οποίο θα περιλαμβάνει τις βασικές προφυλάξεις και διαδικασίες για την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης, σχέδια διάφορων τύπων δεξαμενόπλοιων μεταφοράς χημικών, τύπους φορτίων, κινδύνους από αυτά και εξαρτισμό χειρισμό τούτων, γενικές επιχειρησιακές διαδικασίες και ορολογία δεξαμενόπλοιων χημικών.
2. Πλοίαρχοι, πρώτοι μηχανικοί, υποπλοίαρχοι, δεύτεροι μηχανικοί και αν υπάρχει εκτός των ανωτέρω οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που φέρει άμεση ευθύνη για τη φόρτωση, εκφόρτωση και μέριμνα κατά την μεταφορά ή χειρισμό του φορτίου, εκτός των διατάξεων της παραγράφου 1 θα έχουν:
 - α) σχετική πείρα κατάλληλη για την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών σε δεξαμενόπλοια χημικών, και
 - β) παρακολουθήσει πρόγραμμα ειδικής εκπαίδευσης κατάλληλης για τα καθήκοντα αυτών, περιλαμβανομένης της ασφάλειας δεξαμενόπλοιων χημικών, μέτρων και συστημάτων ασφάλειας κατά της πυρκαϊάς, ελέγχου και πρόληψης της ρύπανσης, επιχειρησιακής πρακτικής και υποχρεώσεων από τους εφαρμοστέους νόμους και κανονισμούς.
3. Εντός δύο ετών αφότου τεθεί σε ισχύ για ένα συγκεκριμένο μέρος η σύμβαση STCW του 1978, ένας ναυτικός μπορεί να θεωρηθεί ότι πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχείο β) εφόσον έχει υπηρετήσει με την ανάλογη ιδιότητα επί χημικών δεξαμενοπλοίων επί ένα τουλάχιστον έτος εντός της τελευταίας πενταετίας.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ V/3

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης και προσόντων πλοιάρχων, αξιωματικών και κατώτερων ναυτικών δεξαμενόπλοιων υγραεριοφόρων

1. Αξιωματικοί και κατώτεροι ναυτικοί που πρόκειται να αναλάβουν ειδικά καθήκοντα και ευθύνες, σχετικά με το φορτίο και τον εξαρτισμό φορτίου σε δεξαμενόπλοια υγραεριοφόρα που δεν έχουν υπηρετήσει σε τέτοια πλοία ως μέλη του κανονικού πληρώματος, πριν ακόμη αναλάβουν τέτοια καθήκοντα θα έχουν παρακολουθήσει στην ξηρά κατάλληλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα αντιμετώπισης πυρκαϊάς και θα έχουν:
 - α) κατάλληλη περίοδο υπηρεσίας με επίβλεψη σε πλοία προς το σκοπό να αποκτήσουν επαρκείς γνώσεις ασφαλούς επιχειρησιακής πρακτικής ή
 - β) παρακολουθήσει αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα εξοικείωσης προς τα δεξαμενόπλοια υγραεριοφόρα που περιλαμβάνει τις βασικές προφυλάξεις και διαδικασίες για την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης, σχέδια διάφορων τύπων δεξαμενόπλοιων υγραεριοφόρων, τύπους φορτίων, κινδύνους από αυτά και εξαρτισμού χειρισμού αυτών, γενικές επιχειρησιακές διαδικασίες και ορολογία δεξαμενόπλοιων υγραεριοφόρων.
2. Πλοίαρχοι, πρώτοι μηχανικοί, υποπλοίαρχοι και δεύτεροι μηχανικοί και αν υπάρχει εκτός από τ' ανωτέρω, οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που φέρει άμεση ευθύνη για την φόρτωση, εκφόρτωση και μέριμνα κατά την μεταφορά ή χειρισμό του φορτίου, εκτός των διατάξεων της παραγράφου 1, θα έχουν:
 - α) σχετική πείρα κατάλληλη για την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών σε δεξαμενόπλοια υγραεριοφόρα και
 - β) παρακολουθήσει πρόγραμμα ειδικής εκπαίδευσης κατάλληλης για τα καθήκοντα αυτών, περιλαμβανομένης της ασφάλειας δεξαμενόπλοιων υγραεριοφόρων, μέτρων και συστημάτων ασφάλειας κατά της πυρκαϊάς ελέγχου και πρόληψης της ρύπανσης, επιχειρησιακής πρακτικής και υποχρεώσεων από τους εφαρμοστέους νόμους και κανονισμούς.

3. Εντός δύο ετών αφότου τεθεί σε ισχύ για ένα συγκεκριμένο μέρος η σύμβαση STCW του 1978 ένας ναυτικός μπορεί να θεωρηθεί ότι πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχείο β) εφόσον έχει υπηρετήσει με την ανάλογη ιδιότητα επί υγραεριοφόρων δεξαμενοπλοίων επί ένα τουλάχιστον έτος εντός της τελευταίας πενταετίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ VI/1

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για έκδοση πιστοποιητικών ικανότητας στη χρήση σωστικών μέσων και σωστικών λέμβων

Κάθε ναυτικός που πρόκειται να εφοδιασθεί με πιστοποιητικά ικανότητας στη χρήση σωστικών μέσων θα:

- α) έχει ηλικία όχι κάτω των 17,5 ετών
- β) ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα
- γ) έχει αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία όχι κάτω των 12 μηνών ή θα έχει παρακολουθήσει αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα και θα έχει αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία όχι κάτω των εννέα μηνών
- δ) ικανοποιεί τη διοίκηση μετά από εξετάσεις ή συνεχή εκτίμηση κατά την διάρκεια αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος ότι γνωρίζει το περιεχόμενο του προσαρτήματος του κανονισμού
- ε) αποδείξει κατά τρόπο που να ικανοποιεί τη διοίκηση μετά από εξετάσεις ή συνεχή εκτίμηση κατά τη διάρκεια αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος ότι έχει την ικανότητα να:
 - i) φορεί κανονικά σωσίβια ζώνη, να πηδά με ασφάλεια από ύψος στο νερό, να επιβιβάζεται από το νερό σε σωσίβιο μέσο φέροντας τη σωσίβιο ζώνη,
 - ii) επαναφέρει ανεστραμμένη σωσίβιο σχέδια στην ορθή θέση φέροντας σωσίβιο ζώνη,
 - iii) ερμηνεύει τα διακριτικά σημεία στα σωστικά μέσα και τις σωστικές λέμβους σχετικά με τον αριθμό των προσώπων που επιτρέπεται να μεταφέρουν,
 - iv) δίνει τα ορθά παραγγέλματα που απαιτούνται για την καθαίρεση και επιβίβαση στα σωστικά μέσα και τις σωστικές λέμβους, την απομάκρυνση από το πλοίο, τους χειρισμούς και την αποβίβαση από τα σωστικά μέσα ή τις σωστικές λέμβους,
 - v) προετοιμάζει και κατελκύει τα σωστικά μέσα και τις σωστικές λέμβους στο νερό με ασφάλεια και τα απομακρύνει γρήγορα από την πλευρά του πλοίου,
 - vi) περιθάλπει τραυματίες κατά και μετά την εγκατάλειψη,
 - vii) κωπηλατεί και να πηδαλιουχεί, να ετοιμάζει ιστό και ιστία, να ιστιοπλοεί και να κυβερνά λέμβο με τις ενδείξεις της πυξίδας,
 - viii) χρησιμοποιεί εξαρτισμό σημάτων, περιλαμβανομένων και των εκτοξευόμενων αλεξιπτωτιστικών φωτοβολίδων, των φωτοβολίδων χειρός και των επιπλέοντων καπνογόνων σηματοδότησης,
 - ix) χρησιμοποιεί σωστική συσκευή ασυρμάτου,
 - x) φορεί και χρησιμοποιεί στολή κατάδυσης· χρησιμοποιεί βοήθημα θερμικής προστασίας.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ VI/1

Ελάχιστες γνώσεις απαιτούμενες για την έκδοση πιστοποιητικού ικανότητας στη χρήση σωστικών μέσων

- 1. Περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης που ενδέχεται να παρουσιαστούν, όπως συγκρούσεις, πυρκαϊά, βύθιση.
- 2. Αρχές της επιβίωσης περιλαμβανομένων των:
 - α) σημασίας της εκπαίδευσης και των γυμνασίων
 - β) ανάγκης ετοιμότητας προς αντιμετώπιση κάθε έκτακτης ανάγκης

- γ) ενεργειών που πρέπει να γίνουν κατά την κλήση στις θέσεις σωστικών μέσων και σωστικών λέμβων·
 - δ) ενεργειών που πρέπει να γίνουν όταν απαιτηθεί εγκατάλειψη του πλοίου·
 - ε) ενεργειών που πρέπει να γίνουν όταν άνθρωποι βρίσκονται στο νερό·
 - στ) ενεργειών που πρέπει να γίνουν όταν έχει γίνει επιβίβαση στα σωστικά μέσα ή τις σωστικές λέμβους·
 - ζ) κύριων κινδύνων για τους επιζώντες.
3. Ειδικά καθήκοντα ανατιθέμενα σε κάθε μέλος πληρώματος όπως φαίνεται στον πίνακα διαίρεσης περιλαμβανόμενων των διαφορών στα σήματα κλήσης του πληρώματος στις θέσεις εγκατάλειψης πλοίου και τους σταθμούς αντιμετώπισης πυρκαϊάς.
 4. Τύποι σωστικών συσκευών συνήθως φερόμενων στα πλοία.
 5. Κατασκευή και εξοπλισμός σωστικών μέσων, σωστικών λέμβων και επί μέρους αντικείμενα του εξαρτισμού τούτων.
 6. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και ευκολίες των σωστικών μέσων και των σωστικών λέμβων.
 7. Διάφοροι τύποι συσκευών χρησιμοποιούμενοι για την καθαίρεση σωστικών μέσων και σωστικών λέμβων.
 8. Μέθοδοι καθαίρεσης σωστικών μέσων και σωστικών λέμβων με συνθήκες θαλασσοταραχής.
 9. Ενέργειες μετά την εγκατάλειψη.
 10. Χειρισμός σωσίβιων μέσων και σωστικών λέμβων σε κακοκαιρία.
 11. Χρήση σχοινιών, πλωτής άγκυρας και υπόλοιπου εξαρτισμού.
 12. Διανομή κατά μερίδες τροφής και νερού σε σωστικά μέσα.
 13. Μέθοδοι διάσωσης με ελικόπτερο.
 14. Χρήση των μέσων παροχής πρώτων βοηθειών και της τεχνικής της αναζωογόνησης.
 15. Συσκευές ραδιοεπικοινωνίας φερόμενες σε σωστικά μέσα και σωστικές λέμβους περιλαμβανόμενων των ραδιοσημαντήρων ένδειξης της θέσης κινδύνου.
 16. Συνέπειες της υποθερμίας και πρόληψη αυτής, χρήση προστατευτικών καλυμάτων και προστατευτικού ματισμού, συμπεριλαμβανομένων των στολών κατάδυσης και των βοηθημάτων θερμικής προστασίας.
 17. Μέθοδοι εκκίνησης και λειτουργίας των μηχανών των σωστικών μέσων και των σωστικών λέμβων και των εξαρτημάτων αυτών καθώς και της χρήσης των προβλεπόμενων πυροσβεστήρων.
 18. Χρήση σωστικών λέμβων και σωσίβιων λέμβων προς περισυλλογή σωσίβιων σχεδίων και διάσωση επιζώντων και προσώπων βρισκόμενων στη θάλασσα.
 19. Προσאיγάλωση σωστικών μέσων και σωστικών λέμβων.
-