II

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου για την ασφαλή διαχείριση των πορθμείων Ro-Ro

(95/C 298/11)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(95) 28 τελικό — 95/0028(SYN)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 17 Φεβρουαρίου 1995)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2 και ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 189 Γ της συνθήκης,

την πρόταση της Επιτροπής,

Σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Εκτιμώντας:

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

ότι ο διεθνής κώδικας διαχείρισης της ασφάλειας για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης [ψήφισμα Α.741 (18)] εκδόθηκε από τον ΙΜΟ στις 4 Νοεμβρίου 1993 παρουσία των κρατών μελών και, ότι με την ενσωμάτωσή του στη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια στη θάλασσα του 1974, θα ισχύει και για τα επιβατικά σκάφη Ro-Ro από 1ης Ιουλίου 1998·

ότι ο διεθνής κώδικας διαχείρισης της ασφάλειας δεν είναι ακόμη υποχρεωτικός αλλά έχει το χαρακτήρα σύστασης·

ότι η ασφάλεια του ανθρώπου στη θάλασσα μπορεί να αναβαθμισθεί με την αυστηρή και υποχρεωτική εφαρμογή του διεθνούς κώδικα διαχείρισης της ασφάλειας·

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

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

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

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

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

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

ότι τα κράτη μέλη είναι δυνατόν να θεωρούν ότι χρειάζονται να απευθύνονται ή να στηρίζονται σε ειδικευμένους φορείς για να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους με βάση τον παρόντα κανονισμό· ότι ο ορθός τρόπος για να εξασφαλιστεί ομοιόμορφο και κατάλληλο επίπεδο ελέγχου είναι να απαιτείται από τους φορείς αυτούς να συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης των πλοίων και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών [1].

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

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

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

— την καθιέρωση και ορθή λειτουργία των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας από τις εταιρείες, και

— τον έλεγχο αυτών από τις διοικήσεις νηολόγησης και τις κρατικές λιμενικές αρχές.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και του κώδικα ISM:

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

— «εταιρεία» νοείται ο ιδιοκτήτης ενός πορθμείου Ro-Ro ή οιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή άτομο όπως ο διαχειριστής, ή ο ναυλωτής του πλοίου χωρίς το φορτίο του, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας του από τον ιδιοκήτη του πορθμείου Ro-Ro,

— «αναγνωρισμένος οργανισμός» νοείται ο φορέας που έχει αναγνωριστεί σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών,

— «κώδικος ISM» νοείται ο διεθνής κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης, όπως εκδόθηκε από τον διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό με το ψήφισμα της γενικής συνέλευσής του Α.741 (18) της 4ης Νοεμβρίου 1993, ο οποίος επισυνάπτεται στον παρόντα κανονισμό,

— «διοίκηση» νοείται η κυβέρνηση του κράτους, του οποίου τη σημαία φέρει το πορθμείο Ro-Ro,

— «έγγραφο συμμόρφωσης» νοείται το έγγραφο που έχει χορηγηθεί στις εταιρείες σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·

— «πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας» νοείται το πιστοποιητικό που έχει χορηγηθεί σε πορθμεία Ro-Ro σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 3

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

Άρθρο 4

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

Άρθρο 5

1. Τα κράτη μέλη συμμορφώνονται προς τις διατάξεις των σημείων 13.2, 13.4 και 13.5 του κώδικα ISM, όπως αυτός τροποποιείται από τον παρόντα κανονισμό, οι δε διατάξεις του δεν έχουν πλέον απλώς τον χαρακτήρα σύστασης αλλά καθίστανται υποχρεωτικές, όσον αφορά τις εταιρείες και τα πορθμεία Ro-Ro.

2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν μόνον, ή να στηρίζονται, πλήρως ή εν μέρει σε έναν αναγνωρισμένο οργανισμό.

3. Για τους σκοπούς της παραγράφου 13.2 του κώδικα ISM, όπως αυτός τροποποιείται από τον παρόντα κανονισμό, ένα έγγραφο συμμόρφωσης εκδοθέν από τις αρχές ενός κράτους μέλους, στην επικράτεια του οποίου μια εταιρεία ασκεί τις δραστηριότητές της ή από έναν αναγνωρισμένο οργανισμό που ενεργεί για λογαριασμό τρίτου, γίνεται αποδεκτό από τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

[1] ΕΕ αριθ. L 319 της 12. 12. 1994, σ. 20.

4. Για τους σκοπούς της παραγράφου 13.5 του κώδικα ISM, όπως αυτός τροποποιείται από τον παρόντα κανονισμό, διενεργείται περιοδικός έλεγχος τουλάχιστον μια φορά ανά έτος.

Άρθρο 6

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

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

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

Άρθρο 7

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

Υπό τις ανωτέρω περιστάσεις ισχύει η εξής διαδικασία:

α) το κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη για την απόφασή του εκθέτοντας τους ουσιαστικούς λόγους που το οδήγησαν στην απόφαση αυτή·

β) η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσον όντως δικαιολογείται η αναστολή εξ αιτίας σοβαρού κινδύνου κατά της ασφάλειας ή του περιβάλλοντος·

γ) η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9 παράγραφος 2, ενημερώνει το κράτος μέλος εάν η απόφασή του να αναστείλει την άδεια του είναι όντως δικαιολογημένη εξ αιτίας σοβαρού κινδύνου ή όχι και, εφόσον δεν είναι δικαιολογημένη, αποφασίζει ανάκληση της αναστολής στην οποία έχει προβεί το κράτος μέλος.

Άρθρο 8

Για να λαμβάνονται υπόψη οι διεθνείς εξελίξεις:

1. ο ορισμός του «κώδικα ISM» στο άρθρο 2,

2. το παράρτημα,

3. ο ορισμός που δίδεται στον «αναγνωρισμένο οργανισμό» στο άρθρο 2,

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

Άρθρο 9

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 12 παράγραφος 1 της οδηγίας 93/75/ΕΚ του Συμβουλίου [1] σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται προς ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες και μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα.

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

α) ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή που αναφέρεται στην παράγραφο 1 σχέδιο των ληπτέων μέτρων·

β) η επιτροπή εκδίδει τη γνώμη της εντός προθεσμίας την οποία μπορεί να καθορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με το κατά πόσον επείγει το θέμα, εν ανάγκη με ψηφοφορία·

γ) η γνώμη γράφεται στα πρακτικά· επιπλέον, κάθε κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να ζητήσει να γραφεί η θέση του στα πρακτικά·

δ) η Επιτροπή λαμβάνει όσο το δυνατόν περισσότερο υπόψη τη γνώμη που εκδίδει η επιτροπή. Ενημερώνει την επιτροπή για τον τρόπο με τον οποίο έλαβε υπόψη τη γνώμη της.

Άρθρο 10

Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996, και εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 1996.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη.

---

[1] ΕΕ αριθ. L 247 της 5. 10. 1993, σ. 19.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

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

Απαιτήσεις για τη διαχείριση της ασφάλειας και την πρόληψη της ρύπανσης

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

1. Σκοπός του κώδικα είναι να δημιουργηθεί ένας διεθνής κανονισμός για τη διαχείριση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης.

2. Η συνέλευση εξέδωσε το ψήφισμα Α.443 (XI), με το οποίο κάλεσε όλες τις κυβερνήσεις να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να προστατεύεται ο πλοίαρχος στην ορθή άσκηση των καθηκόντων του όσον αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

3. Η συνέλευση εξέδωσε επίσης το ψήφισμα Α.680 (17), με το οποίο αναγνωρίσθηκε επιπλέον η ανάγκη να οργανωθεί η διαχείριση με ικανοποιητικό τρόπο, έτσι ώστε το προσωπικό του πλοίου να είναι σε θέση να επιτυγχάνει και να διατηρεί υψηλό επίπεδο ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος.

4. Επειδή οι ναυτιλιακές εταιρείες παρουσιάζουν πολλές διαφορές μεταξύ τους, όπως άλλωστε και οι πλοιοκτήτες, και επειδή τα πλοία λειτουργούν υπό πολύ διαφορετικές συνθήκες, ο κώδικας βασίζεται σε γενικές αρχές και στόχους.

5. Ο κώδικας είναι διατυπωμένος με γενικούς όρους έτσι ώστε να εφαρμοσθεί ευρέως. Είναι προφανές ότι στα διάφορα επίπεδα διαχείρισης, είτε στην ξηρά είτε στη θάλασσα, θα απαιτούνται διαφορετικά επίπεδα γνώσης των προδιαγραφόμενων στοιχείων.

6. Ο ακρογωνιαίος λίθος της ορθής διαχείρισης της ασφάλειας είναι η ανάληψη ευθυνών στο ανώτατο επίπεδο διεύθυνσης. Όταν πρόκειται για ασφάλεια και πρόληψη της ρύπανσης, εκείνο που καθορίζει το τελικό αποτέλεσμα είναι η ανάληψη ευθύνης, η ικανότητα, η στάση και δραστηριοποίηση κάθε ατόμου σε όλα τα επίπεδα.

1. ΓΕΝΙΚΑ

1.1. **Ορισμοί**

1.1.1. «διεθνής κώδικας διαχείρισης της ασφάλειας» (ISM) νοείται ο διεθνής κώδιακς διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης, έτσι όπως τον ενέκρινε η Συνέλευση και μπορεί να τροποποιηθεί από τον οργανισμό.

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

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

1.2. **Στόχοι**

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

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

1. να εξασφαλίζει ακίνδυνες συνθήκες λειτουργίας του πλοίου και ακίνδυνο περιβάλλον εργασίας·

2. να λαμβάνει μέτρα ασφαλείας έναντι όλων των γνωστών κινδύνων· και

3. να βελτιώνει συνεχώς τις ικανότητες του προσωπικού στην ξηρά και επί του πλοίου όσον αφορά τη διαχείριση της ασφαλείας, και ιδίως να το καθιστά έτοιμο να αντιμετωπίζει καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, τόσο από άποψη ασφαλείας όσο και από άποψη προστασίας του περιβάλλοντος.

1.2.3. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πρέπει να εγγυάται ότι:

1. τηρούνται οι υποχρεωτικοί κανόνες και κανονισμοί· και

2. λαμβάνονται υπόψη οι ισχύοντες κώδικες, οδηγίες και πρότυπα που συνιστά ο Οργανισμός, οι διοικήσεις, οι εταιρείες ταξινόμησης και οι οργανώσεις του ναυτιλιακού κλάδου.

1.3. **Εφαρμογή**

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

1.4. **Λειτουργικές απαιτήσεις ενός συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας (SMS)**

Κάθε εταιρεία πρέπει να αναπτύσσει, να εφαρμόζει και να διατηρεί ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS), το οποίο να περιλαμβάνει τα κάτωθι λειτουργικά στοιχεία:

1. μια πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος·

2. οδηγίες και διαδικασίες ικανές να εγγυηθούν την ασφαλή λειτουργία του πλοίου και την προστασία του περιβάλλοντος σύμφωνα με τη σχετική διεθνή νομοθεσία και τη νομοθεσία του κράτους νηολόγησης του πλοίου·

3. ιεραρχία και μέσα επικοινωνίας που επιτρέπουν στα μέλη του πληρώματος να επικοινωνούν μεταξύ τους και με το προσωπικό ξηράς·

4. διαδικασίες κοινοποίησης των ατυχημάτων και των περιπτώσεων στις οποίες δεν τηρήθηκε ο παρών κώδικας·

5. διαδικασίες ετοιμότητας και δυνατότητας παρέμβασης για να αντιμετωπίζονται οι καταστάσεις έκτακτης ανάγκης·

6. διαδικασίες εσωτερικού ελέγχου και εξέτασης της διαχείρισης.

2. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

2.1. Η εταιρεία πρέπει να ασκεί μια πολιτική ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, η οποία να περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο θα επιτευχθούν οι στόχοι της παραγράφου 1.2.

2.2. Η εταιρεία πρέπει να μεριμνά ώστε η πολιτική αυτή να εφαρμόζεται σε όλα τα επίπεδα της οργάνωσης, τόσο στην ξηρά όσο επί του πλοίου.

3. ΕΥΘΥΝΕΣ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

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

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

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

4. ΥΠΕΥΘΥΝΟ(-Α) ΠΡΟΣΩΠΟ(-Α)

Για να εξασφαλίζεται ασφαλής λειτουργία κάθε πλοίου και βέβαιη σύνδεση μεταξύ της εταιρείας και των ατόμων επί του πλοίου, κάθε εταιρεία πρέπει να ορίζει στην ξηρά ένα ή περισσότερα πρόσωπα, αναλόγως της κατάστασης, τα οποία να έχουν απ' ευθείας πρόσβαση στο ανώτατο επίπεδο της διεύθυνσης. Στην ευθύνη και τις δικαιοδοσίες του ή των προσώπων αυτών πρέπει ιδίως να περιλαμβάνεται

η εποπτεία των θεμάτων που σε ένα πλοίο συνδέονται με την ασφάλεια και την πρόληψη της περιβαλλοντικής ρύπανσης και η εξασφάλιση κατάλληλων πόρων και υποστήριξης από ξηράς, αναλόγως των αναγκών.

5. ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

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

1. να εφαρμόζει την πολιτική της εταιρείας στα θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος·

2. να ενθαρρύνει τα μέλη του πληρώματος να εφαρμόζουν την πολιτική αυτή·

3. να δίδει ορθές εντολές και οδηγίες με σαφή και απλό τρόπο·

4. να ελέγχει κατά πόσον τηρούνται οι προδιαγεγραμμένες απαιτήσεις·

5. να εξετάζει το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και να επιστημαίνει τυχόν ελλείψεις στη διεύθυνση στην ξηρά.

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

6. ΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

6.1. Η εταιρεία πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο πλοίαρχος:

1. έχει τα απαραίτητα προσόντα για να κυβερνεί το πλοίο,

2. έχει άριστη γνώση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της εταιρείας και

3. απολαμβάνει όλης της αναγκαίας υποστήριξης ώστε να ασκεί ασφαλώς τα καθήκοντά του.

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

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

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

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

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

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

7. ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΩΝ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

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

8. ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

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

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

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

9. ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΑΡΑΤΥΠΙΩΝ, ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

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

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

10. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

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

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

1. να πραγματοποιούνται έλεγχοι σε τακτά χρονικά διαστήματα·

2. να επισημαίνεται κάθε παρατυπία και να αναφέρεται η τυχόν αιτία της, εφόσον είναι γνωστή·

3. να λαμβάνονται τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα· και

4. να καταγράφονται οι δραστηριότητες αυτές σε μητρώο.

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

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

11. ΕΓΓΡΑΦΑ

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

11.2. Η εταιρεία πρέπει να βεβαιώνεται ότι:

1. τα ισχύοντα έγγραφα διατίθενται στα αρμόζοντα σημεία·

2. οι τροποποιήσεις των εγγράφων αυτών έχουν εξετασθεί και εγκριθεί από το αρμόδιο προσωπικό· και

3. αποσύρονται τα ληχθέντα έγγραφα.

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

12. ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ, ΕΞΕΤΑΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

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

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

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

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

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

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

13. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ, ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ

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

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

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

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

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