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

►**B** ►**M4** **ΟΔΗΓΙΑ 95/21/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 19ης Ιουνίου 1995

σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα ◄

(ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Οδηγία 98/25/ΕΚ του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 1998	L 133	19	7.5.1998
►**M2**	Οδηγία 98/42/ΕΚ της Επιτροπής της 19ης Ιουνίου 1998	L 184	40	27.6.1998
►**M3**	Οδηγία 1999/97/ΕΚ της Επιτροπής της 13ης Δεκεμβρίου 1999	L 331	67	23.12.1999
►**M4**	Οδηγία 2001/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2001	L 19	17	22.1.2002

Διορθώνεται από:

►**C1** Διορθωτικό ΕΕ L 291 της 14.11.1996, σ. 42 (95/21)

▼B
▼M4

ΟΔΗΓΙΑ 95/21/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 19ης Ιουνίου 1995

σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα

▼B

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 με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης [3],

Εκτιμώντας:

ότι η Κοινότητα ανησυχεί για τις απώλειες που οφείλονται σε ναυτικά ατυχήματα και τη ρύπανση της θάλασσας και των ακτών των κρατών μελών·

ότι η Κοινότητα ανησυχεί επίσης για τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων·

ότι το Συμβούλιο, κατά τη σύνοδό του της 25ης Ιανουαρίου 1993, ενέκρινε συμπεράσματα που παροτρύνουν την Κοινότητα και τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν την αποτελεσματικότερη εφαρμογή και επιβολή επαρκών διεθνών προτύπων για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος και να υλοποιηθούν τα νέα μέτρα μόλις θεσπιστούν·

ότι, με το ψήφισμά του της 8ης Ιουνίου 1993 σχετικά με μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα [4], το Συμβούλιο παροτρύνει την Επιτροπή να του υποβάλει, το συντομότερο δυνατόν, εισηγήσεις για ειδική δράση και επίσημες προτάσεις σχετικά με τα κριτήρια που θα πρέπει να ισχύουν για την επιθεώρηση των πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της εναρμόνισης των όρων απαγόρευσης του απόπλου και της δυνατότητας δημοσίευσης των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων και απαγόρευσης της πρόσβασης στους κοινοτικούς λιμένες·

ότι η ασφάλεια, η πρόληψη της ρύπανσης και οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων μπορούν να βελτιωθούν αισθητά με τη δραστική μείωση του αριθμού των πλοίων που δεν ανταποκρίνονται στους σχετικούς κανόνες από τα κοινοτικά ύδατα, χάρη στην αυστηρή εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων, κωδικών και ψηφισμάτων·

ότι ο έλεγχος της συμμόρφωσης των πλοίων με τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, εμπίπτει κυρίως στο κράτος της σημαίας· ότι παρατηρείται, όμως, σοβαρό κενό όσον αφορά την εφαρμογή και την επιβολή των διεθνών αυτών προτύπων από έναν συνεχώς αυξανόμενο αριθμό κρατών της σημαίας· ότι, εφεξής, ο έλεγχος της συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις

---

(1) ΕΕ αριθ. C 107 της 15. 4. 1994, σ. 14 και ΕΕ αριθ. C 347 της 8. 12. 1995, σ. 15.
(2) ΕΕ αριθ. C 393 της 31. 12. 1994, σ. 50.
(3) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 27ης Οκτωβρίου 1994 (ΕΕ αριθ. C 347 της 8. 12. 1994, σ. 15), κοινή θέση του Συμβουλίου της 14ης Μαρτίου 1995 (ΕΕ αριθ. C 93 της 13. 4. 1995, σ. 25) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 18ης Μαΐου 1995 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) (SIC! ΕΕ αριθ. C 151 της 19. 6. 1995, σ. 227).
(4) ΕΕ αριθ. C 271 της 7. 10. 1993, σ. 1.

▼B

συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, πρέπει επίσης να διασφαλίζεται από το κράτος του λιμένα·

ότι μια εναρμονισμένη προσέγγιση της αποτελεσματικής επιβολής αυτών των διεθνών προτύπων από τα κράτη μέλη στα πλοία που πλέουν στα ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, και χρησιμοποιούν τα λιμάνια τους, θα επιτρέψει να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού·

ότι η ύπαρξη κοινοτικού νομικού πλαισίου για την εναρμόνιση των διαδικασιών επιθεώρησης είναι βασικής σημασίας για τη διασφάλιση της ομοιογενούς εφαρμογής των αρχών της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της πρόληψης της ρύπανσης, η οποία αποτελεί μία από τις βάσεις στις οποίες στηρίζονται η πολιτική μεταφορών και η πολιτική περιβάλλοντος της Κοινότητας·

ότι η ρύπανση των θαλασσών είναι, εκ φύσεως, διασυνοριακό φαινόμενο· ότι, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, είναι προτιμότερο να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα στον τομέα αυτόν σε κοινοτικό επίπεδο, όσον αφορά τα προσκείμενα ύδατα των κρατών μελών, δεδομένου ότι τα κράτη μέλη δεν δύνανται να αναλαμβάνουν, καθένα ξεχωριστά, κατάλληλη και αποτελεσματική δράση·

ότι η έκδοση οδηγίας του Συμβουλίου αποτελεί την κατάλληλη διαδικασία για τη θέσπιση του νομικού πλαισίου και των εναρμονισμένων κανόνων και κριτηρίων για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα·

ότι θα πρέπει να αξιοποιηθεί η πείρα που έχει αποκτηθεί στα πλαίσια του μνημονίου συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα (ΜΣ), το οποίο υπεγράφη στο Παρίσι στις 26 Ιανουαρίου 1982·

ότι η εκ μέρους των κρατών μελών επιθεώρηση του 25% τουλάχιστον του αριθμού των ξένων πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες τους στη διάρκεια κάθε έτους σημαίνει στην πράξη ότι μεγάλο ποσοστό των πλοίων που κινούνται στην περιοχή της Κοινότητας σε κάθε δεδομένη στιγμή έχουν υποστεί επιθεώρηση·

ότι θα πρέπει να καταβληθούν περαιτέρω προσπάθειες για ν' αναπτυχθεί ένα καλύτερο σύστημα προσδιορισμού·

ότι οι κανόνες και διαδικασίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις από το κράτος του λιμένα, συμπεριλαμβανομένων των κριτήριων σχετικά με την απαγόρευση του απόπλου των πλοίων, πρέπει να είναι εναρμονισμένοι, προκειμένου να διασφαλιστεί σταθερό επίπεδο αποτελεσματικότητας στο σύνολο των λιμένων, έτσι ώστε να μειωθεί δραστικά η επιλεκτική χρησιμοποίηση ορισμένων λιμένων προορισμού, με στόχο να αποφευχθεί η διενέργεια κατάλληλου ελέγχου·

ότι, από τα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις απώλειες, τις απαγορεύσεις απόπλου και τα ελαττώματα, τα οποία δημοσιεύθηκαν στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα» και στην ετήσια έκθεση του ΜΣ, προκύπτει ότι σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων πρέπει να διενεργείται ενισχυμένη επιθεώρηση·

ότι η μη τήρηση των διατάξεων των σχετικών συμβάσεων πρέπει να διορθώνεται· ότι, σε όσα πλοία οφείλουν να λάβουν μέτρα αποκατάστασης, πρέπει να απαγορεύεται ο απόπλους όταν τα ελαττώματα που αφορούν την τήρηση συνιστούν σαφώς κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, μέχρις ότου διορθωθούν·

ότι θα πρέπει να προβλεφθεί δικαίωμα προσφυγής κατά των αποφάσεων απαγόρευσης απόπλου που λαμβάνουν οι αρμόδιες αρχές, ώστε να αποφεύγεται η λήψη παράλογων αποφάσεων ικανών να προκαλέσουν αδικαιολόγητη απαγόρευση απόπλου και καθυστέρηση·

▼B

ότι η υποδομή του λιμένα στον οποίο διεξάγεται η επιθεώρηση μπορεί να είναι τέτοια που να οδηγήσει τις αρμόδιες αρχές στην απόφαση να επιτρέψουν στο πλοίο να μεταβεί σε κατάλληλο επισκευαστικό ναυπηγείο, εφόσον πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις για το ταξίδι αυτό· ότι τα πλοία που δεν συμμορφώνονται εξακολουθούν να απειλούν την ασφάλεια, την υγεία και το περιβάλλον και να απολαύουν εμπορικών πλεονεκτημάτων λόγω της μη συμμόρφωσής τους με τις σχετικές διατάξεις των συμβάσεων και ότι, κατά συνέπεια, θα πρέπει να απαγορεύεται η πρόσβασή τους σε όλους τους λιμένες της Κοινότητας·

ότι υπάρχουν περιστάσεις όπου πρέπει να επιτραπεί η είσοδος σ' ένα πλοίο στο οποίο έχει απαγορευθεί η πρόσβαση στους κοινοτικούς λιμένες· ότι, υπ' αυτές τις συνθήκες, θα πρέπει να του επιτρέπεται η πρόσβαση μόνο σ' ένα συγκεκριμένο λιμένα, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν ληφθεί όλες οι προφυλάξεις που απαιτούνται για την ασφαλή είσοδό του·

ότι, λόγω του πολύπλοκου χαρακτήρα των απαιτήσεων των συμβάσεων σχετικά με την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την επάνδρωση των πλοίων, των σοβαρών συνεπειών που έχουν οι αποφάσεις των επιθεωρητών και της ανάγκης να λαμβάνουν οι επιθεωρητές αυτοί τις αποφάσεις τους εντελώς αμερόληπτα, οι επιθεωρήσεις πρέπει να διεξάγονται μόνο από επιθεωρητές που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένοι υπάλληλοι του δημόσιου τομέα ή άλλα τέτοια πρόσωπα, με βαθιές γνώσεις και εμπειρία·

ότι οι πλοηγοί και οι λιμενικές αρχές είναι σε θέση να παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με τα ελαττώματα που παρουσιάζουν τα πλοία αυτά και τα πληρώματά τους·

ότι η συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών και άλλων αρχών ή φορέων είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής παρακολούθησης των πλοίων στα οποία επετράπη να συνεχίσουν τον πλου τους με ελαττώματα, και για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα ελλιμενισμένα πλοία·

ότι το σύστημα πληροφοριών SIRENAC E, το οποίο δημιουργήθηκε στο πλαίσιο του ΜΣ, προσφέρει τη δυνατότητα παροχής μεγάλου αριθμού συμπληρωματικών πληροφοριών που είναι απαραίτητες για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας·

ότι η δημοσίευση των πληροφοριών σχετικά με τα πλοία που δεν συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα όσον αφορά την ασφάλεια, την υγεία και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, μπορεί να αποθαρρύνει αποτελεσματικά τους φορτωτές από τη χρησιμοποίηση των πλοίων αυτών και να αποτελέσει κίνητρο για τη λήψη μέτρων αποκατάστασης από τους πλοιοκτήτες τους·

ότι ολόκληρο το κόστος της επιθεώρησης πλοίων που δικαιολογούν απαγόρευση απόπλου θα πρέπει να καταλογίζεται στον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή·

ότι θα πρέπει, για τους σκοπούς της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, να ζητηθεί από την επιτροπή που συγκροτήθηκε βάσει του άρθρου 12 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ της 13ης Σεπτεμβρίου 1993 για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε/ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα [1], να συνδράμει την Επιτροπή στην προσαρμογή των υποχρεώσεων επιθεώρησης που υπέχουν τα κράτη μέλη, βάσει της κτηθείσας πείρας, λαμβανομένων υπόψη των εξελίξεων στα πλαίσια του ΜΣ, καθώς επίσης και στην προσαρμογή των παραρτημάτων, στο βαθμό που χρειάζεται, υπό το πρίσμα των τροποποιήσεων των συμβάσεων, πρωτοκόλλων, κωδίκων και ψηφισμάτων των οικείων διεθνών οργανισμών, καθώς και του ΜΣ,

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

▼B

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Σκοπός

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να συμβάλει σε μια δραστική μείωση της ναυσιπλοΐας που δεν ανταποκρίνεται στα σχετικά πρότυπα από τα ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών με:

— πληρέστερη συμμόρφωση προς το διεθνές και το σχετικό κοινοτικό δίκαιο περί ασφαλούς ναυτιλίας, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας,

— τη θέσπιση κοινών κριτηρίων για έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα και την εναρμόνιση των διαδικασιών επιθεώρησης και απαγόρευσης απόπλου, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των υποχρεώσεων που αναλαμβάνουν οι ναυτιλιακές αρχές των κρατών μελών στα πλαίσια του μνημονίου συνεννόησης του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα (ΜΣ).

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των παραρτημάτων της:

▼M4

1. Ως «*συμβάσεις*» νοούνται:

   — η διεθνής σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων του 1966 (LL 66),

   — η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση του 1974 (Solas 74),

   — η διεθνής σύμβαση αποφυγής ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία του 1973, και το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 (Marpol 73/78),

   — η διεθνής σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών ναυτικών του 1978 (STCW 78),

   — Η σύμβαση περί διεθνών κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεων εν θαλάσση του 1972 (Colreg 72),

   — η διεθνής σύμβαση για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969 (ITC 69),

   — η σύμβαση εμπορικής ναυτιλίας (στοιχειώδεις κανόνες) του 1976 (ΔΓΕ αριθ. 147),

   — η διεθνής σύμβαση για την αστική ευθύνη, σε περίπτωση ζημίας από πετρελαϊκή ρύπανση 1992 (CLC 92),

   καθώς και τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις των συμβάσεων αυτών και οι σχετικοί υποχρεωτικοί κώδικες, που ισχύουν στις 19 Δεκεμβρίου 2001.

2. Ως «*ΜΣ*» νοείται το μνημόνιο συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, το οποίο υπογράφηκε στο Παρίσι, στις 26 Ιανουαρίου 1982, όπως έχει στις 19 Δεκεμβρίου 2001.

▼B

3. Ως «*πλοίο*» νοείται κάθε ποντοπόρο πλοίο στο οποίο ισχύει μια τουλάχιστον από τις συμβάσεις και το οποίο φέρει σημαία διαφορετική από τη σημαία του κράτους του λιμένα.

4. Ως «*τερματικός σταθμός μακρυά από τις ακτές*» νοείται μόνιμη ή πλωτή εξέδρα η οποία λειτουργεί επί ή άνωθεν της υφαλοκρηπίδας ενός κράτους μέλους.

5. Ως «*επιθεωρητής*» νοείται υπάλληλος του δημόσιου τομέα ή άλλο πρόσωπο, δεόντως εξουσιοδοτημένο από την αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους να διενεργεί επιθεωρήσεις

▼B

ελέγχου του κράτους του λιμένα, και υπεύθυνο γι' αυτό στην αρμόδια αρχή.

6. Ως «*επιθεώρηση*» νοείται επίσκεψη επί του πλοίου με σκοπό τον έλεγχο τόσο της ισχύος των σχετικών πιστοποιητικών και άλλων εγγράφων όσο και της κατάστασης του πλοίου, του εξοπλισμού του και του πληρώματος, καθώς και των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας του πληρώματος.

7. Ως «*λεπτομερέστερη επιθεώρηση*» νοείται επιθεώρηση κατά την οποία ολόκληρο το πλοίο, ο εξοπλισμός και το πλήρωμα του, ή μέρος αυτών, ανάλογα με την περίπτωση, υποβάλλονται σε διεξοδική επιθεώρηση, στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 3, όσον αφορά την κατασκευή του πλοίου, τον εξοπλισμό του, την επάνδρωσή του, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας και τη συμμόρφωση με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που ισχύουν στο πλοίο.

8. Ως «*ενισχυμένη επιθεώρηση*» νοείται επιθεώρηση όπως ορίζεται στο άρθρο 7.

9. Ως «*απαγόρευση απόπλου*» νοείται ρητή απαγόρευση του απόπλου ενός πλοίου λόγω διαπιστωθέντων ελαττωμάτων τα οποία, μεμονωμένα ή από κοινού, καθιστούν το πλοίο αναξιόπλουν.

10. Ως «*παύση λειτουργίας*» νοείται ρητή απαγόρευση της συνέχισης μιας λειτουργίας ενός πλοίου λόγω διαπιστωθέντων ελαττωμάτων τα οποία, μεμονωμένα ή από κοινού, καθιστούν τη συνέχιση της λειτουργίας επικίνδυνη.

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία και τα πληρώματά τους τα οποία:

— προσεγγίζουν σε λιμένα κράτους μέλους ή σε τερματικό σταθμό μακρυά από την ακτή ή

— είναι αγκυροβολημένα στα ανοικτά ενός τέτοιου λιμένα ή ενός τέτοιου σταθμού.

Το παρόν άρθρο δεν θίγει τα δικαιώματα επέμβασης ενός κράτους μέλους δυνάμει των σχετικών διεθνών συμβάσεων.

2. Για τα πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 500 τόνων μικτού φορτίου, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις απαιτήσεις οικείας σύμβασης οι οποίες έχουν εφαρμογή και, στο μέτρο που δεν ισχύει σύμβαση, λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία αυτά θα παύσουν να είναι σαφώς επικίνδυνα για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον. Κατά την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου, τα κράτη μέλη εμπνέονται από το παράρτημα 1 του ΜΣ.

3. Κατά την επιθεώρηση πλοίου το οποίο φέρει τη σημαία κράτους το οποίο δεν είναι μέρος μιας σύμβασης, τα κράτη μέλη φροντίζουν ώστε η μεταχείριση που παραχωρείται στο πλοίο αυτό και το πλήρωμά του να μην είναι ευνοϊκότερη από εκείνη που χορηγείται σε ένα πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους το οποίο είναι μέρος της σύμβασης αυτής.

4. Τα αλιευτικά σκάφη, τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία, τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, τα σκάφη που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς και τα σκάφη αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς, εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

▼M4

Άρθρο 4

Οργανισμός επιθεώρησης

Τα κράτη μέλη διατηρούν τις κατάλληλες εθνικές υπηρεσίες στον ναυτιλιακό τομέα με τον απαραίτητο αριθμό προσωπικού, ιδίως ειδικευμένους επιθεωρητές, αποκαλούμενες εφεξής αρμόδιες αρχές, για την επιθεώρηση πλοίων και λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους ασκούν τα καθήκοντά τους, όπως ορίζεται στην παρούσα οδηγία.

▼B

Άρθρο 5

Υποχρεώσεις επιθεώρησης

▼M4

1. Η αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους διεξάγει, κάθε χρόνο, συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων πλοίων, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2 και στο άρθρο 7, που αντιστοιχεί στο 25 % τουλάχιστον του μέσου ετήσιου αριθμού των πλοίων που κατέπλευσαν στους λιμένες του που υπολογίζεται βάσει των τριών πλέον προσφάτων ημερολογιακών ετών για τα οποία υπάρχουν στατιστικές.

2. α) Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 7α, η αρμόδια αρχή φροντίζει ώστε κάθε πλοίο, που δεν υπόκειται σε ενισχυμένη επιθεώρηση και του οποίου ο συντελεστής εστίασης που εμφανίζεται στο σύστημα πληροφοριών Sirenac είναι ανώτερος του 50, να υποβάλλεται σε επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 6, εφόσον έχει παρέλθει τουλάχιστον ένας μήνας από την τελευταία επιθεώρηση σε λιμένα της περιοχής του ΜΣ.

β) Όσον αφορά την επιλογή άλλων πλοίων για επιθεώρηση, η αρμόδια αρχή καθορίζει τη σειρά προτεραιότητας, ως ακολούθως:

— τα πλοία που προβλέπονται στο παράρτημα I, μέρος I, είναι τα πλοία που επιλέγονται πρώτα για επιθεώρηση, ανεξαρτήτως της τιμής του συντελεστή εστίασης·

— τα πλοία που προβλέπονται στο παράρτημα I, μέρος II, επιλέγονται κατά φθίνουσα σειρά, ανάλογα με τη σειρά προτεραιότητας που προκύπτει από την τιμή των ορίων του συντελεστή εστίασής τους, όπως αναφέρεται στο σύστημα πληροφοριών Sirenac.

3. Τα κράτη μέλη δεν επιθεωρούν πλοία τα οποία έχουν επιθεωρηθεί από άλλο κράτος μέλος κατά το τελευταίο εξάμηνο, εφόσον:

— το πλοίο δεν αναφέρεται στο παράρτημα I,

— δεν έχουν αναφερθεί ελαττώματα κατά την προηγούμενη επιθεώρηση,

— δεν υπάρχουν σαφείς λόγοι για τη διεξαγωγή επιθεώρησης,

— το πλοίο δεν καλύπτεται από την παράγραφο 2 στοιχείο α).

▼B

4. Οι διατάξεις της παραγράφου 3 δεν εφαρμόζονται στους επιχειρησιακούς ελέγχους που προβλέπονται ειδικά από τις συμβάσεις.

5. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για την ανάπτυξη προτεραιοτήτων και πρακτικών που θα επιτρέψουν τον καλύτερο προσδιορισμό των πλοίων που παρουσιάζουν μεγαλύτερη πιθανότητα να είναι ελαττωματικά.

Οι τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις του παρόντος άρθρου, εκτός από τον αριθμό 25% που αναφέρεται στην παράγραφο 1, πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 19.

▼B

Άρθρο 6

Διαδικασία επιθεώρησης

1. Η αρμόδια αρχή διασφαλίζει ότι ο επιθεωρητής, τουλάχιστον:

α) ελέγχει τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα που αναφέρονται στο παράρτημα II, στο μέτρο που προβλέπεται·

β) βεβαιώνεται για τη γενική κατάσταση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του μηχανοστασίου και των ενδιαιτημάτων, και συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών υγιεινής.

2. Ο επιθεωρητής μπορεί να εξετάζει όλα τα σχετικά πιστοποιητικά και έγγραφα, εκτός από εκείνα που αναφέρονται στο παράρτημα II, τα οποία πρέπει να υπάρχουν επί του πλοίου σύμφωνα με τις συμβάσεις.

3. Όταν υπάρχουν σαφείς λόγοι για να πιστεύεται, ύστερα από την επιθεώρηση που αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 2, ότι η κατάσταση ενός πλοίου ή του εξοπλισμού του, ή του πληρώματός του, δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις σχετικές απαιτήσεις μιας σύμβασης, διεξάγεται λεπτομερέστερη επιθεώρηση, συμπεριλαμβανομένου του περαιτέρω ελέγχου της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των επιχειρησιακών διαδικασιών που ισχύουν στο πλοίο.

Υπάρχουν «σαφείς λόγοι» όταν ο επιθεωρητής έχει ενδείξεις οι οποίες, κατά την επαγγελματική του κρίση, δικαιολογούν λεπτομερέστερη επιθεώρηση του πλοίου, του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του.

Το παράρτημα III περιλαμβάνει παραδείγματα «σαφών λόγων».

4. Πρέπει επίσης να τηρούνται οι σχετικές διαδικασίες και κατευθυντήριες γραμμές του παραρτήματος IV για τον έλεγχο των πλοίων.

▼M4

Άρθρο 7

Υποχρεωτική ενισχυμένη επιθεώρηση ορισμένων πλοίων

1. Τα πλοία που ανήκουν στις κατηγορίες του παραρτήματος V, τμήμα Α, μπορούν να υποβάλλονται σε ενισχυμένη επιθεώρηση μετά από περίοδο δώδεκα μηνών από την τελευταία ενισχυμένη επιθεώρηση που πραγματοποιήθηκε σε λιμένα κράτους που έχει υπογράψει το ΜΣ.

2. Εάν τα πλοία αυτά επιλέγονται για επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β), υποβάλλονται σε ενισχυμένη επιθεώρηση. Ωστόσο, μεταξύ δύο ενισχυμένων επιθεωρήσεων, μπορούν να υποβάλλονται σε επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 6.

3. α) Ο εφοπλιστής ή ο πλοίαρχος ενός πλοίου που υπάγεται στην παράγραφο 1 ανακοινώνει όλες τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα V, τμήμα Β, στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους κάθε λιμένα στον οποίο καταπλέει το πλοίο μετά πάροδο δώδεκα μηνών από την τελευταία ενισχυμένη επιθεώρηση. Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται τουλάχιστον τρεις ημέρες πριν από την προβλεπόμενη ώρα άφιξης του πλοίου στον λιμένα ή πριν από την αναχώρηση από τον προηγούμενο λιμένα εάν το ταξίδι προβλέπεται να κρατήσει λιγότερες από τρεις ημέρες.

β) Κάθε πλοίο το οποίο δεν έχει συμμορφωθεί με το στοιχείο α) υποβάλλεται σε επιθεώρηση στον λιμένα προορισμού.

4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 7α, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι εκτελείται ενισχυμένη επιθεώρηση στα πλοία τα οποία υπάγονται στην παράγραφο 3 και τα οποία έχουν συντελεστή εστίασης τουλάχιστον επτά στον πρώτο λιμένα στον οποίο

▼M4

καταπλέουν μετά πάροδο δώδεκα μηνών από την τελευταία ενισχυμένη επιθεώρηση.

Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες τα κράτη μέλη αδυνατούν να αυξήσουν εγκαίρως την ικανότητά τους να διενεργούν όλες τις απαιτούμενες πρόσθετες επιθεωρήσεις, ιδίως λόγω προβλημάτων σχετικών με την πρόσληψη και την κατάρτιση επιθεωρητών, τους χορηγείται προθεσμία η οποία εκπνέει την 1η Ιανουαρίου 2003 για να ενισχύσουν προοδευτικά το σώμα των επιθεωρητών τους. Η προθεσμία αυτή μπορεί να παρατείνεται κατά έξι μήνες για το λιμάνι του Ρότερνταμ. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικώς τα κράτη μέλη και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την παράταση αυτή.

5. Η ενισχυμένη επιθεώρηση διεξάγεται σύμφωνα με τις διαδικασίες του παραρτήματος V, τμήμα Γ.

6. Όταν μια τροποποίηση ή σχέδιο τροποποίησης του ΜΣ υπάρχει κίνδυνος να περιορίσει την έκταση της υποχρέωσης ενισχυμένης επιθεώρησης που προβλέπεται από το παρόν άρθρο, η Επιτροπή υποβάλλει αμελλητί στην επιτροπή του άρθρου 18 σχέδιο μέτρων που αποσκοπούν στην εκ νέου θέσπιση τιμών του συντελεστή εστίασης, ανταποκρινομένων στους στόχους της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 7α

Διαδικασία σε περίπτωση που δεν μπορεί να γίνει επιθεώρηση σε ορισμένα πλοία

1. Όταν, για επιχειρησιακούς λόγους, κράτος μέλος δεν μπορεί να πραγματοποιήσει επιθεώρηση πλοίου με συντελεστή εστίασης μεγαλύτερο του 50 όπως αναφέρεται στο άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α) ή υποχρεωτική ενισχυμένη επιθεώρηση όπως αναφέρεται στο άρθρο 7, παράγραφος 4, το κράτος μέλος πληροφορεί, χωρίς καθυστέρηση, το σύστημα Sirenac ότι η επιθεώρηση δεν έγινε.

2. Οι περιπτώσεις αυτές κοινοποιούνται, ανά εξάμηνο, στην Επιτροπή συνοδευόμενες από τους λόγους για τους οποίους δεν έγινε η επιθεώρηση.

3. Κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε ημερολογιακού έτους, αυτές οι περιπτώσεις μη διεξαγωγής επιθεωρήσεων δεν πρέπει να υπερβαίνουν το 5 % του μέσου ετήσιου αριθμού πλοίων, τα οποία πρέπει να υποβάλλονται σε επιθεώρηση σύμφωνα με την παράγραφο 1 και τα οποία κατέπλευσαν στους λιμένες του κράτους μέλους, που υπολογίζεται βάσει των τριών πλέον προσφάτων ημερολογιακών ετών για τα οποία υπάρχουν στατιστικές.

4. Τα πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 υποβάλλονται σε επιθεώρηση, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή, ενδεχομένως, σε υποχρεωτική ενισχυμένη επιθεώρηση, όπως αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 4, κατά τον κατάπλου στον επόμενο κοινοτικό λιμένα.

5. Εάν κρίνεται απαραίτητο, μέχρι τις 22 Ιουλίου 2008, η τιμή του 5 % που αναφέρεται στην παράγραφο 3 τροποποιείται βάσει αξιολόγησης της Επιτροπής, με τη διαδικασία του άρθρου 19.

Άρθρο 7 β

Μέτρα απαγόρευσης ελλιμενισμού για ορισμένα πλοία

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την απαγόρευση εισόδου στους λιμένες τους, εκτός των περιπτώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 11 παράγραφος 6, στα πλοία που ανήκουν σε μία από τις κατηγορίες του παραρτήματος XI τμήμα Α, όταν τα πλοία αυτά:

είτε

— φέρουν τη σημαία κράτους το οποίο περιλαμβάνεται στον μαύρο κατάλογο που δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του ΜΣ, και

▼M4

— έχει απαγορευθεί ο απόπλους των πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγουμένων εικοσιτεσσάρων μηνών από λιμένα κράτους μέλους που έχει υπογράψει το ΜΣ,

είτε

— φέρουν τη σημαία κράτους, το οποίο χαρακτηρίζεται «πολύ υψηλού κινδύνου» ή «υψηλού κινδύνου» στο μαύρο κατάλογο που δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του ΜΣ, και

— έχει απαγορευθεί ο απόπλους των πάνω από μία φορά κατά τη διάρκεια των προηγουμένων τριανταέξι μηνών από λιμένα κράτους μέλους που έχει υπογράψει το ΜΣ.

Το μέτρο της απαγόρευσης ελλιμενισμού εφαρμόζεται ευθύς ως το πλοίο λάβει άδεια να εγκαταλείψει τον λιμένα όπου επιβλήθηκε σε αυτό δεύτερη ή τρίτη απαγόρευση απόπλου, ανάλογα με την περίπτωση.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο παράρτημα XI τμήμα Β.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει ανά εξάμηνο τις πληροφορίες που αφορούν τα πλοία στα οποία απαγορεύεται η είσοδος στους λιμένες της Κοινότητας κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 8

Έκθεση επιθεώρησης προς τον πλοίαρχο

Μετά την περάτωση μιας επιθεώρησης, μιας λεπτομερέστερης επιθεώρησης ή μιας ενισχυμένης επιθεώρησης, ο επιθεωρητής συντάσσει έκθεση σύμφωνα με το παράρτημα IX. Αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης παραδίδεται στον πλοίαρχο του πλοίου.

▼B

Άρθρο 9

Αποκατάσταση ελαττωμάτων και απαγόρευση απόπλου

▼M4

1. Η αρμόδια αρχή βεβαιώνεται ότι τα τυχόν ελαττώματα που επιβεβαιώνονται ή αποκαλύπτονται κατά την επιθεώρηση που αναφέρεται στο άρθρο 5, παράγραφος 2 και στο άρθρο 7, αποκαθίστανται ή θα αποκατασταθούν σύμφωνα με τις συμβάσεις.

▼B

2. Εάν τα ελαττώματα συνιστούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, η αρμόδια αρχή του κράτους του λιμένα στον οποίο επιθεωρείται το πλοίο φροντίζει να απαγορευθεί ο απόπλους ή να παύσει η λειτουργία σε σχέση με την οποία αποκαλύφθηκαν τα ελαττώματα. Η απαγόρευση απόπλου ή η παύση λειτουργίας αίρεται μόνον όταν εξαλειφθεί ο κίνδυνος ή όταν η αρχή αυτή βεβαιωθεί ότι το πλοίο μπορεί, υπό τις τυχόν αναγκαίες προϋποθέσεις, να αποπλεύσει ή ότι μπορεί να αναληφθεί εκ νέου η λειτουργία, χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών ή του πληρώματος, ή κίνδυνο για άλλα πλοία, ή χωρίς να υπάρχει υπερβολική απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

▼M4

3. Όταν ασκεί την επαγγελματική του κρίση ως προς το εάν θα πρέπει ή όχι να απαγορευθεί ο απόπλους ενός πλοίου, ο επιθεωρητής εφαρμόζει τα κριτήρια του παραρτήματος VI. Στο πλαίσιο αυτό, απαγορεύεται ο απόπλους ενός πλοίου, εάν αυτό δεν είναι εξοπλισμένο με ένα κατάλληλο σύστημα καταγραφής δεδομένων πλου, εφόσον η χρησιμοποίησή του επιβάλλεται σύμφωνα με το παράρτημα XII. Εάν η βλάβη δεν μπορεί να αποκατασταθεί εύκολα στον λιμένα απαγόρευσης του απόπλου, η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέπει στο πλοίο να καταπλεύσει, στον πλησιέστερο κατάλληλο λιμένα όπου η βλάβη μπορεί να αποκατασταθεί εύκολα ή να απαιτεί την αποκατάσταση της

▼M4

βλάβης εντός προθεσμίας 30 ημερών, κατ' ανώτατο όριο. Για το σκοπό αυτό, εφαρμόζονται οι διαδικασίες του άρθρου 11.

▼B

4. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν η γενική κατάσταση του πλοίου σαφώς δεν ανταποκρίνεται προς τα σχετικά πρότυπα, η αρμόδια αρχή μπορεί να αναστέλλει την επιθεώρησή του, μέχρις ότου οι αρμόδιοι λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στις σχετικές απαιτήσεις των συμβάσεων.

▼M4

5. Εάν οι επιθεωρήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5, παράγραφος 2 και το άρθρο 7 καταλήγουν σε απαγόρευση απόπλου, η αρμόδια αρχή ενημερώνει αμέσως, γραπτώς και συμπεριλαμβάνοντας την έκθεση επιθεώρησης, τις αρχές του κράτους του οποίου τη σημαία δικαιούται να φέρει το πλοίο (στο εξής καλούμενες αρχές της σημαίας) ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό, τον πρόξενο ή, απουσία του, τον πλησιέστερο διπλωματικό αντιπρόσωπο του κράτους αυτού, για όλες τις περιστάσεις οι οποίες κατέστησαν αναγκαία αυτή την επέμβαση. Επιπλέον, απευθύνεται κοινοποίηση, εφόσον απαιτείται, στους οριζόμενους επιθεωρητές ή τους αναγνωρισμένους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για την έκδοση των πιστοποιητικών κλάσης ή των πιστοποιητικών που εκδίδονται για λογαριασμό του κράτους της σημαίας σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις.

▼B

6. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας δεν θίγουν τις πρόσθετες απαιτήσεις των συμβάσεων περί των διαδικασιών κοινοποίησης και αναφοράς που αφορούν τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα.

7. Κατά την άσκηση του ελέγχου από το κράτος του λιμένα σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη απαγόρευση απόπλου ή η καθυστέρηση ενός πλοίου. Σε περίπτωση αδικαιολόγητης απαγόρευσης απόπλου ή καθυστέρησης, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής δικαιούνται αποζημίωσης για τις τυχόν απώλειες ή ζημία που υπέστησαν. Σε περίπτωση δήθεν αδικαιολόγητης απαγόρευσης απόπλου ή καθυστέρησης, το βάρος της απόδειξης φέρει ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του πλοίου.

▼M1

Άρθρο 9α

Διαδικασία σε περίπτωση έλλειψης πιστοποιητικών ISM

1. Αν η επιθεώρηση δείξει ότι επί πλοίου στο οποίο εφαρμόζεται εντός της Κοινότητας ο κώδικας ISM κατά την ημερομηνία επιθεώρησης δεν υπάρχει αντίγραφο του πιστοποιητικού συμμόρφωσης ή του πιστοποιητικού ασφαλούς διαχείρισης που εκδίδεται σύμφωνα με το Διεθνή Κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη ρύπανσης του περιβάλλοντος (κώδικας ISM) η αρμόδια αρχή μεριμνά για την κράτηση του πλοίου.

2. Παρά την έλλειψη των εγγράφων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, εάν η επιθεώρηση δεν βρει και άλλες ελλείψεις που να δικαιολογούν την κράτηση, η αρμόδια αρχή μπορεί να άρει την κράτηση για να αποσυμφορήσει το λιμένα. Όταν λαμβάνεται τέτοια απόφαση, η αρμόδια αρχή ενημερώνει αμέσως τις αρμόδιες αρχές των υπολοίπων κρατών μελών.

3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα δέοντα μέτρα για να διασφαλίσουν ότι στα πλοία στα οποία έχει επιτραπεί ο απόπλους από λιμένα κράτους μέλους υπό τις περιστάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2, θα απαγορεύεται ο κατάπλους σε όλους τους λιμένες της Κοινότητας, εκτός από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 6, μέχρις ότου ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του πλοίου αποδείξει στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ελήφθη η απόφαση κράτησης ότι το

▼M1

πλοίο διαθέτει έγκυρα πιστοποιητικά εκδοθέντα σύμφωνα με τον κώδικα ISM. Όταν διαπιστώνονται ελλείψεις σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 2 που δεν μπορούν να διορθωθούν στο λιμένα κράτησης, εφαρμόζονται επίσης οι σχετικές διατάξεις του άρθρου 11.

▼B

Άρθρο 10

Δικαίωμα προσφυγής

▼M4

1. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ενός πλοίου ή ο εκπρόσωπός του στο κράτος μέλος έχει δικαίωμα προσφυγής κατά μιας απόφασης απαγορεύσεως απόπλου ή απαγόρευσης ελλιμενισμού της αρμόδιας αρχής. Η προσφυγή δεν αναστέλλει την απαγόρευση απόπλου ή την απαγόρευση ελλιμενισμού.

▼B

2. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και διατηρούν κατάλληλες διαδικασίες για το σκοπό αυτό σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία.

3. Η αρμόδια αρχή ενημερώνει δεόντως τον πλοίαρχο του πλοίου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 για το δικαίωμα προσφυγής.

Άρθρο 11

Παρακολούθηση των επιθεωρήσεων και απαγόρευση απόπλου

1. Όταν τα ελαττώματα που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 δεν είναι δυνατόν να αποκατασταθούν στο λιμένα επιθεώρησης, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους αυτού μπορεί να επιτρέψει στο πλοίο αυτό να πλεύσει στο πλησιέστερο διαθέσιμο κατάλληλο επισκευαστικό ναυπηγείο, το οποίο επιλέγεται από τον πλοίαρχο και τις οικείες αρχές, εφόσον τηρούνται οι προϋποθέσεις τις οποίες καθορίζει η αρμόδια αρχή του κράτους της σημαίας και για τις οποίες συμφωνεί αυτό το κράτος μέλος. Οι προϋποθέσεις αυτές εξασφαλίζουν ότι το πλοίο μπορεί να πλεύσει χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών ή του πληρώματος, ή κίνδυνο για άλλα πλοία, ή χωρίς να υπάρχει υπερβολική απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

2. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο λιμένα επιθεώρησης απευθύνει κοινοποίηση στην αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο ευρίσκεται το επισκευαστικό ναυπηγείο, στα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 5 και σε κάθε άλλη αρχή, ανάλογα με την περίπτωση, σχετικά με όλες τις προϋποθέσεις του ταξιδιού.

3. Η κοινοποίηση στα μέρη που αναφέρεται στην παράγραφο 2 πραγματοποιείται σύμφωνα με το παράρτημα 2 του ΜΣ.

Η αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους, στην οποία απευθύνεται η κοινοποίηση αυτή, γνωστοποιεί στην κοινοποιούσα αρχή τα λαμβανόμενα μέτρα.

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι στα πλοία τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 1 και τα οποία αποπλέουν:

i) χωρίς την πλήρωση των προϋποθέσεων που καθορίζει η αρμόδια αρχή οποιουδήποτε κράτους μέλους στο λιμένα επιθεώρησης ή

ii) έχοντας αρνηθεί να συμμορφωθούν προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των συμβάσεων, μη μεταβαίνοντας στο οριζόμενο επισκευαστικό ναυπηγείο,

απαγορεύεται η είσοδος σε οποιοδήποτε λιμένα εντός της Κοινότητας, μέχρις ότου ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής αποδείξει στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο το πλοίο

▼B

ευρέθη ελαττωματικό ότι το πλοίο ανταποκρίνεται πλήρως σε όλες τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των συμβάσεων.

5. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4 σημείο i), η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ένα πλοίο ευρέθη ελαττωματικό ενημερώνει αμέσως τις αρμόδιες αρχές όλων των άλλων κρατών μελών.

Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4 σημείο ii), η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ευρίσκεται το επισκευαστικό ναυπηγείο ενημερώνει αμέσως τις αρμόδιες αρχές όλων των άλλων κρατών μελών.

Πριν απαγορεύσει την είσοδο, το κράτος μέλος μπορεί να ζητά διαβουλεύσεις με τη διοίκηση της σημαίας του συγκεκριμένου πλοίου.

6. Παρά τις διατάξεις της παραγράφου 4, η αρμόδια αρχή ενός κράτους μπορεί να επιτρέπει την είσοδο σε ένα συγκεκριμένο λιμένα αυτού του κράτους σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή για σημαντικούς λόγους ασφαλείας ή για να μειωθεί ή να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος ρύπανσης, ή για την αποκατάσταση ελαττωμάτων, υπό την προϋπόθεση όμως ότι ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής ή ο πλοίαρχος του συγκεκριμένου πλοίου θα λάβουν τα κατάλληλα μέτρα, τα οποία να ικανοποιούν την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους, για την ασφαλή είσοδο.

Άρθρο 12

Επαγγελματικά προσόντα των επιθεωρητών

1. Οι επιθεωρήσεις διεξάγονται μόνον από επιθεωρητές που πληρούν τα κριτήρια για τα προσόντα που αναφέρονται στο παράρτημα VII.

2. Όταν η αρμόδια αρχή του κράτους του λιμένα δεν διαθέτει άτομα με την απαιτούμενη επαγγελματική πείρα, ο επιθεωρητής της αρμόδιας αυτής αρχής μπορεί να επικουρείται από οποιοδήποτε άτομο με την απαιτούμενη πείρα.

3. Οι επιθεωρητές που πραγματοποιούν ελέγχους του κράτους του λιμένα και τα άτομα που τους επικουρούν δεν πρέπει να έχουν εμπορικά συμφέροντα ούτε στο λιμένα επιθεώρησης, ούτε στα επιθεωρούμενα πλοία, οι δε επιθεωρητές δεν πρέπει να απασχολούνται ή να αναλαμβάνουν εργασίες για λογαριασμό μη κυβερνητικών οργανισμών που εκδίδουν προβλεπόμενα από το νόμο πιστοποιητικά ή πιστοποιητικά ταξινόμησης ή οι οποίοι διενεργούν τις επιθεωρήσεις που απαιτούνται για τη χορήγηση των πιστοποιητικών αυτών σε πλοία.

4. Κάθε επιθεωρητής πρέπει να φέρει προσωπικό έγγραφο, υπό τη μορφή δελτίου ταυτότητας, το οποίο εκδίδεται από την αρμόδια αρχή του σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και το οποίο να αναφέρει ότι ο επιθεωρητής είναι εξουσιοδοτημένος να διεξάγει επιθεωρήσεις.

Ένα κοινό υπόδειγμα για το δελτίο αυτό ταυτότητας καταρτίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19.

Άρθρο 13

Αναφορές πλοηγών και λιμενικών αρχών

1. Οι πλοηγοί των κρατών μελών, οι οποίοι προσορμίζουν και αποπροσορμίζουν πλοία ή οι οποίοι αναλαμβάνουν να οδηγήσουν πλοία που καταπλέουν σε ένα λιμένα ενός κράτους μέλους, ενημερώνουν αμέσως την αρμόδια αρχή του κράτους του λιμένα ή το παράκτιο κράτος, ανάλογα με την περίπτωση, όποτε πληροφορούνται, κατά την άσκηση των κανονικών καθηκόντων τους, ότι υπάρχουν ελαττώματα τα οποία ενδεχομένως μειώνουν την ασφάλεια ναυσιπλοΐας του πλοίου, ή τα οποία ενδέχεται να συνιστούν απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

▼B

2. Εάν οι λιμενικές αρχές, κατά την άσκηση των κανονικών καθηκόντων τους, πληροφορηθούν ότι ένα πλοίο που ευρίσκεται στο λιμένα τους παρουσιάζει ελαττώματα τα οποία θίγουν την ασφάλεια του πλοίου ή συνιστούν υπερβολική απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενημερώνουν αμέσως την αρμόδια αρχή του οικείου κράτους του λιμένα.

Άρθρο 14

Συνεργασία

1. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει μέτρα για τη συνεργασία μεταξύ της αρμόδιας αρχής του, των λιμενικών αρχών του και άλλων συναφών αρχών ή εμπορικών οργανώσεων, ώστε να εξασφαλίζεται ότι η αρμόδια αρχή του μπορεί να λαμβάνει όλες τις σχετικές πληροφορίες για τα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες του.

▼M4

2. Τα κράτη μέλη διατηρούν μέτρα για την ανταλλαγή πληροφοριών και τη συνεργασία μεταξύ της αρμόδιας αρχής τους και των αρμόδιων αρχών όλων των άλλων κρατών μελών και διατηρούν τον δημιουργηθέντα επιχειρησιακό σύνδεσμο μεταξύ της αρμόδιας αρχής τους, της Επιτροπής και του συστήματος πληροφοριών Sirenac, που έχει συσταθεί στο Saint Malo της Γαλλίας.

Ενόψει της διεξαγωγής των επιθεωρήσεων που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 και στο άρθρο 7, οι επιθεωρητές συμβουλεύονται τις δημόσιες και ιδιωτικές βάσεις δεδομένων σχετικά με τις επιθεωρήσεις πλοίων, στις οποίες θα είναι δυνατή η πρόσβαση μέσω του συστήματος πληροφοριών Equasis.

▼B

3. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 είναι οι πληροφορίες που ορίζονται στο παράρτημα 4 του ΜΣ, καθώς και οι πληροφορίες που απαιτούνται δυνάμει του άρθρου 15 της παρούσας οδηγίας.

▼M3

Άρθρο 15

Δημοσιοποίηση πληροφοριών

1. Οι αρμόδιες αρχές κάθε κράτους μέλους λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ούτως ώστε να διασφαλισθεί ότι οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα VIII, μέρος I, σχετικά με τα πλοία στα οποία απαγορεύθηκε ο απόπλους από λιμένα του συγκεκριμένου κράτους μέλους ή στα οποία απαγορεύθηκε ο ελλιμενισμός σε αυτό, τον προηγούμενο μήνα, δημοσιεύονται τουλάχιστον κάθε μήνα.

▼M4

2. Οι πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα VIII, μέρη I και II, καθώς και οι πληροφορίες σχετικά με τις αλλαγές, αναστολές και ανακλήσεις κλάσης που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 3 της οδηγίας 94/57/ΕΚ, θα πρέπει να είναι διαθέσιμες στο σύστημα πληροφοριών Sirenac. Οι πληροφορίες αυτές δημοσιοποιούνται μέσω του συστήματος πληροφοριών Equasis, το συντομότερο δυνατόν, μετά την επιθεώρηση ή μετά την άρση της απαγόρευσης απόπλου.

▼M3

3. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για να ορίσουν τις κατάλληλες τεχνικές ρυθμίσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

4. Εφόσον χρειασθεί, το σύστημα πληροφοριών Sirenac τροποποιείται για να εφαρμοσθούν οι προαναφερθείσες απαιτήσεις.

▼M4

5. Η διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν θίγουν την εθνική νομοθεσία περί ευθύνης.

▼B

Άρθρο 16

Επιστροφή δαπανών

1. Όταν κατά τις επιθεωρήσεις που αναφέρονται στα άρθρα 6 και 7 επιβεβαιώνονται ή αποκαλύπτονται ελαττώματα σε σχέση με τις απαιτήσεις μιας σύμβασης τα οποία δικαιολογούν την απαγόρευση απόπλου ενός πλοίου, όλες οι δαπάνες, σε μια κανονική λογιστική περίοδο, οι οποίες σχετίζονται με την επιθεώρηση, καλύπτονται από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή τον εκπρόσωπό του στο κράτος του λιμένα.

2. Όλες οι δαπάνες, οι οποίες σχετίζονται με τις επιθεωρήσεις που διεξάγει η αρμόδια αρχή κράτους μέλους, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 4, επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή του πλοίου.

▼M4

2α. Σε περίπτωση απαγόρευσης απόπλου ενός σκάφους λόγω ελαττωμάτων ή έλλειψης εν ισχύι πιστοποιητικών, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 και το παράρτημα VI, όλες οι δαπάνες κράτησης στο λιμένα βαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή του πλοίου.

▼B

3. Η απαγόρευση απόπλου αίρεται μόνον όταν καταβληθεί όλο το ποσό ή δοθεί επαρκής εγγύηση για την απόδοση των δαπανών.

▼M4

Άρθρο 17

Στοιχεία για την παρακολούθηση της εφαρμογής

Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα X με τη συχνότητα που αναφέρεται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 18

Κανονιστική επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συστάθηκε με το άρθρο 12 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ.

2. Στις περιπτώσεις όπου γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της απόφασης αυτής.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ καθορίζεται σε τρεις μήνες.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

▼B

Άρθρο 19

Διαδικασία τροποποίησης

▼M4

Η παρούσα οδηγία, χωρίς να διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής της, μπορεί να τροποποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 18 παράγραφος 2, προκειμένου:

α) να αναπροσαρμόζονται οι υποχρεώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5, εκτός από τον αριθμό 25 % της παραγράφου 1, στα άρθρα 6, 7, 7α, 7β, 8, 15 και 17, και στα παραρτήματα που αναφέρονται στα εν λόγω άρθρα, βάσει της πείρας που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και λαμβανομένων υπόψη των εξελίξεων του ΜΣ·

▼B

β) να αναπροσαρμόζονται τα παραρτήματα, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη τροποποιήσεις, οι οποίες έχουν τεθεί σε ισχύ, των συμβάσεων, των πρωτοκόλλων, των κωδίκων και των ψηφισμάτων αρμόδιων διεθνών οργανισμών και του ΜΣ.

▼M1

γ) να προσαρμόζονται οι ημερομηνίες στο άρθρο 2, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεθείσες σε ισχύ τροποποιήσεις των διεθνών συμβάσεων και του μνημονίου συνεννόησης που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, εξαιρουμένων των πρωτοκόλλων αυτών των συμβάσεων.

▼M4

Άρθρο 19α

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν σύστημα κυρώσεων για την παράβαση των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα μέτρα που απαιτούνται για να εξασφαλίζουν την επιβολή των κυρώσεων αυτών. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

▼B

Άρθρο 20

Εφαρμογή

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας έως τις 30 Ιουνίου 1996, το αργότερο. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

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

3. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα ο οποίος διέπεται από την παρούσα οδηγία.

▼M4

4. Επιπλέον, η Επιτροπή ενημερώνει τακτικά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας εντός των κρατών μελών.

▼B

Άρθρο 21

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της.

Άρθρο 22

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

▼M2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΛΟΙΑ ΠΡΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΤΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ

(όπως αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2)

I. **Προέχοντες παράγοντες**

Ανεξάρτητα από την τιμή του παράγοντα εστίασης, τα ακόλουθα πλοία θεωρείται ότι έχουν προέχουσα προτεραιότητα προς επιθεώρηση.

1. Πλοία για τα οποία οι πλοηγοί ή οι λιμενικές αρχές ανέφεραν ότι έχουν ελαττώματα τα οποία ενδέχεται να θίγουν την ασφαλή πλεύση τους (σύμφωνα με την οδηγία 93/75/ΕΟΚ και το άρθρο 13 της παρούσας οδηγίας).
2. Πλοία τα οποία παρέλειψαν να συμμορφωθούν με τις υποχρεώσεις που προβλέπονται από την οδηγία 93/75/ΕΟΚ.
3. Πλοία τα οποία απετέλεσαν το αντικείμενο έκθεσης ή κοινοποίησης από άλλο κράτος μέλος.
4. Πλοία τα οποία απετέλεσαν το αντικείμενο αναφοράς ή καταγγελίας του πλοιάρχου, μέλους του πληρώματος ή οποιουδήποτε προσώπου ή οργανισμού που έχει έννομο συμφέρον για την ασφαλή κίνηση του πλοίου, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου ή την πρόληψη της ρύπανσης, εκτός εάν το οικείο κράτος μέλος κρίνει ότι η αναφορά ή η καταγγελία είναι προφανώς αδικαιολόγητες· η ταυτότητα του προσώπου που υποβάλλει την αναφορά ή την καταγγελία δεν αποκαλύπτεται στον πλοίαρχο ή τον πλοιοκτήτη του συγκεκριμένου πλοίου.
5. Πλοία τα οποία:
   — συγκρούσθηκαν, προσάραξαν ή εξώκειλαν καθ' οδόν προς τον λιμένα,
   — κατηγορήθηκαν βάσει ισχυρισμών για παράβαση των διατάξεων σχετικά με την απόρριψη επικίνδυνων ουσιών ή λυμάτων,
   — εκτέλεσαν ασταθείς και επισφαλείς ελιγμούς κατά τους οποίους δεν τηρήθηκαν τα μέτρα σχετικά με την πορεία που θεσπίστηκαν από το ΙΜΟ ή οι πρακτικές και οι διαδικασίες ασφαλούς ναυσιπλοΐας ή
   — πραγματοποίησαν χειρισμούς με τρόπο ώστε να θέσουν σε κίνδυνο πρόσωπα, ιδιοκτησία ή το περιβάλλον.
6. Πλοία τα οποία έχουν απωλέσει την κλάση τους ►M3 ή αυτή έχει ανακληθεί ◄ για λόγους ασφαλείας κατά τους προηγούμενους έξι μήνες.

▼M4

II. **Συνολικός συντελεστής εστίασης**

Τα ακόλουθα πλοία να επιθεωρούνται κατά προτεραιότητα:

1. Πλοία που καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους για πρώτη φορά ή ύστερα από απουσία δώδεκα μηνών τουλάχιστον. Για την εφαρμογή των κριτηρίων αυτών, τα κράτη μέλη λαμβάνουν επίσης υπόψη τους τις επιθεωρήσεις που διεξήχθησαν από μέρη του ΜΣ. Εάν δεν υπάρχουν κατάλληλα στοιχεία για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη βασίζονται στις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων SIRENAC και επιθεωρούν τα πλοία που δεν είναι καταχωρημένα στη βάση αυτή από τη δημιουργία της την 1η Ιανουαρίου 1993.
2. Πλοία τα οποία δεν έχουν υποβληθεί σε επιθεώρηση από κανένα κράτος μέλος εντός των προηγούμενων έξι μηνών.
3. Πλοία των οποίων τα υποχρεωτικά πιστοποιητικά για τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό τους, τα οποία εκδίδονται σύμφωνα με τις συμβάσεις, και τα πιστοποιητικά κατάταξης έχουν εκδοθεί από οργανισμούς που δεν είναι αναγνωρισμένοι σύμφωνα με την οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου.
4. Πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους το οποίο περιλαμβάνεται στο μαύρο πίνακα που δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του ΜΣ.
5. Πλοία στα οποία επετράπη να αποπλεύσουν από λιμένα κράτους μέλους υπό ορισμένες προϋποθέσεις όπως:
   α) η αποκατάσταση ελαττωμάτων πριν από τον απόπλου·
   β) η αποκατάσταση ελαττωμάτων στον επόμενο λιμένα κατάπλου·

▼**M4**

γ) η αποκατάσταση ελαττωμάτων εντός 14 ημερών·

δ) άλλες προϋποθέσεις προσδιορισθείσες σε σχέση με ελαττώματα.

Λαμβάνεται υπόψη εάν ελήφθησαν τα σχετικά με το πλοίο μέτρα και εάν αποκαταστάθηκαν όλα τα ελαττώματα.

6. Πλοία στα οποία διαπιστώθηκαν ελαττώματα κατά τη διάρκεια προηγούμενης επιθεώρησης, αναλόγως του αριθμού των ελαττωμάτων αυτών.

7. Πλοία των οποίων απαγορεύθηκε ο απόπλους σε προηγούμενο λιμένα.

8. Πλοία που φέρουν τη σημαία χώρας η οποία δεν έχει επικυρώσει το σύνολο των διεθνών συμβάσεων, που προβλέπονται στο άρθρο 2 της παρούσας οδηγίας.

9. Πλοία που έχουν ταξινομηθεί από νηογνώμονα με ποσοστό ελαττωμάτων άνω του μέσου όρου.

10. Πλοία των κατηγοριών που αναφέρονται στο παράρτημα VA.

11. Πλοία ηλικίας άνω των 13 ετών.

Όσον αφορά τα πλοία που απαριθμούνται ανωτέρω, η αρμόδια αρχή καθορίζει τη σειρά προτεραιότητας επιθεώρησης με τη βοήθεια ενός συνολικού συντελεστή εστίασης, ο οποίος δημοσιεύεται στο σύστημα πληροφοριών SIRENAC, σύμφωνα με το παράρτημα I, τμήμα I του ΜΣ: Υψηλότερος συντελεστής εστίασης υποδηλώνει υψηλότερη προτεραιότητα. Ο συντελεστής εστίασης ισούται με το άθροισμα των ισχυουσών τιμών συντελεστή εστίασης, όπως ορίζεται στο πλαίσιο του ΜΣ. Τα σημεία 5, 6 και 7 αφορούν μόνο επιθεωρήσεις που διεξάγονται κατά τους δώδεκα τελευταίους μήνες. Ο συνολικός συντελεστής εστίασης δεν μπορεί να είναι μικρότερος από το άθροισμα των τιμών που αντιστοιχούν στα σημεία 3, 4, 8, 9, 10 και 11.

Εντούτοις, για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 4, ο γενικός συντελεστής εστίασης δεν λαμβάνει υπόψη το σημείο 10.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

(τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1)

1. Διεθνές πρωτόκολλο καταμέτρησης της χωρητικότητας του πλοίου (1969).
2. — Πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου,
   — πιστοποιητικό ασφαλείας όσον αφορά τη ναυπήγηση φορτηγού πλοίου,
   — πιστοποιητικό ασφαλείας όσον αφορά τον εξοπλισμό φορτηγού πλοίου,
   — πιστοποιητικό ασφαλείας ραδιοτηλεγραφίας φορτηγού πλοίου,
   — πιστοποιητικό ασφαλείας ραδιοτηλεφωνίας φορτηγού πλοίου,
   — πιστοποιητικό ασφαλείας ασυρμάτου φορτηγού πλοίου,

▼M3

   — πιστοποιητικό εξαίρεσης, καθώς και, εφόσον χρειάζεται, ο κατάλογος φορτίων,

▼B

   — πιστοποιητικό ασφαλείας φορτηγών πλοίων.
3. Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων εις χύμα·
   — πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων εις χύμα.
4. Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών εις χύμα·
   — πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών εις χύμα.
5. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο.
6. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης για τη μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών εις χύμα.
7. Διεθνές πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (1966)·
   — διεθνές πιστοποιητικό εξαίρεσης της τήρησης της γραμμής φόρτωσης.
8. Βιβλίο πετρελαίου, μέρη I και II.
9. Βιβλίο καταγραφής φορτίου.

▼M4

10. Έγγραφο για τον ελάχιστο ασφαλή αριθμό επάνδρωσης.

10α. Πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τη σύμβαση STCW.

▼B

11. Ιατρικά πιστοποιητικά. Βλέπε τη σύμβαση IMO αριθ. 73 για τις ιατρικές εξετάσεις των ναυτικών.
12. Στοιχεία ευσταθείας.

▼M2

13. Αντίγραφο του εγγράφου συμμόρφωσης και του πιστοποιητικού ασφαλούς διαχείρισης που εκδίδονται σύμφωνα με τον διεθνή κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την πρόληψη της ρύπανσης (Solas, κεφάλαιο IX).

▼B

14. Πιστοποιητικά για την αντοχή του σκάφους και του μηχανικού εξοπλισμού του πλοίου, το οποίο εκδίδεται από τον αρμόδιο νηογνώμονα (απαιτείται μόνον όταν το πλοίο διατηρεί την κλάση του σε ένα νηογνώμονα).

▼M2

15. Βεβαίωση συμμόρφωσης με τις ειδικές διατάξεις για πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα.
16. Πιστοποιητικό ασφάλειας ταχύπλοων σκαφών και άδεια λειτουργίας ταχύπλοου σκάφους.
17. Ειδικός κατάλογος ή δηλωτικό επικίνδυνων εμπορευμάτων ή λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας.
18. Ημερολόγιο πλοίου όπου έχουν καταχωρηθεί οι ασκήσεις συναγερμού και οι επιθεωρήσεις και συντηρήσεις των συσκευών και των διατάξεων διάσωσης.

▼**M2**

19. Πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου για ειδικούς σκοπούς.
20. Πιστοποιητικό ασφάλειας κινητής μονάδας γεωτρήσεων ανοικτής θαλάσσης.
21. Για τα πετρελαιοφόρα, τα στοιχεία του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου για το τελευταίο ταξίδι.
22. Πίνακας συγκέντρωσης, σχέδιο αντιμετώπισης πυρκαγιάς και, για τα επιβατηγά πλοία, σχέδιο αντιμετώπισης αβαριών.
23. Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση ρύπανσης από πετρέλαιο.
24. Αρχείο των εκθέσεων ελέγχου (για τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και τα πετρελαιοφόρα).
25. Εκθέσεις επιθεώρησης οι οποίες συντάχθηκαν στο πλαίσιο προγενέστερων ελέγχων από το κράτος ελλιμενισμού.
26. Για τα επιβατηγά πλοία ρο-ρο, πληροφορίες για τον λόγο A/A-max.
27. Έγγραφο άδειας για τη μεταφορά σιτηρών.
28. Εγχειρίδιο σταθερότητας φορτίου.

▼**M3**

29. Σχέδιο διαχείρισης απορριμμάτων και βιβλίο καταχώρισης απορριμμάτων.
30. Σύστημα υποστήριξης λήψης αποφάσεων για πλοιάρχους και επιβατικά πλοία.
31. Σχέδιο συνεργασίας SAR για επιβατικά πλοία που εκτελούν σταθερά δρομολόγια.
32. Κατάλογος επιχειρησιακών περιορισμών για επιβατικά πλοία.
33. Τήρηση βιβλίου πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην.
34. Σχέδιο φόρτωσης και εκφόρτωσης πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην.

▼**M4**

35. Πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλη χρηματική εγγύηση για την κάλυψη της αστικής ευθύνης λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης (διεθνής σύμβαση για την αστική ευθύνη σε περίπτωση ζημίας από πετρελαϊκή ρύπανση, 1992).

▼**M2**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ «ΣΑΦΩΝ ΛΟΓΩΝ» ΓΙΑ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

(όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 3)

1. Πλοία που αναφέρονται στο παράρτημα I, μέρος I και μέρος II παράγραφοι II-3, II-4, II-5β, II-5γ ►**M4** και II-8 ◄.
2. Το βιβλίο πετρελαίου δεν τηρείται ορθώς.
3. Κατά την εξέταση των πιστοποιητικών και των λοιπών εγγράφων [βλέπε άρθρο 6 παράγραφος 1, στοιχείο α) και παράγραφος 2], διαπιστώθηκαν ανακρίβειες.
4. Ενδείξεις ότι το πλήρωμα δεν είναι σε θέση να τηρεί τις απαιτήσεις του άρθρου 8 της οδηγίας 94/58/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με το ελάχιστο επίαιεδο εκπαίδευσης των ναυτικών [1].
5. Ενδείξεις ότι οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης και οι λοιπές εργασίες δεν εκτελούνται ασφαλώς, ή σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ, π.χ. η περιεκτικότητα του βασικού δικτύου παροχής αδρανούς αερίου των δεξαμενών φορτίου σε οξυγόνο υπερβαίνει την οριζόμενη ανώτατη στάθμη.
6. Παράλειψη εκ μέρους του πλοιάρχου ενός πετρελαιοφόρου να προσκομίσει τα στοιχεία του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου για το τελευταίο ταξίδι άνευ φορτίου.
7. Απουσία ενημερωμένου πίνακα συγκέντρωσης ή άγνοια από τα μέλη του πληρώματος των καθηκόντων τους σε περίπτωση πυρκαγιάς ή εντολής για εγκατάλειψη του πλοίου.
8. Εκπομπή ψευδών σημάτων κινδύνου η οποία δεν ακολουθήθηκε από τις κατάλληλες διαδικασίες ακύρωσης.
9. Απουσία κύριας σημασίας εξοπλισμού ή διατάξεων, απαιτούμενων από τις συμβάσεις.
10. Εξαιρετικά ανθυγιεινές συνθήκες επί του πλοίου.
11. Ενδείξεις από τη γενική εντύπωση και τις παρατηρήσεις του επιθεωρητή ότι το κύτος ή η δομή του πλοίου παρουσιάζουν σοβαρές φθορές ή ελλείψεις, οι οποίες ενδεχομένως θέτουν σε κίνδυνο την ακεραιότητα, τη στεγανότητα ή την αντοχή του πλοίου στις καιρικές συνθήκες.
12. Πληροφορίες ή στοιχεία ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με βασικούς χειρισμούς επί του πλοίου οι οποίοι αφορούν την ασφάλεια του σκάφους ή την πρόληψη της ρύπανσης ή ότι οι εν λόγω χειρισμοί δεν έχουν εκτελεσθεί.

[1] ΕΕ L 319 της 12. 12. 1994, σ. 28.

▼**M2**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

(όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 4)

1. Αρχές ασφαλούς επάνδρωσης [ψήφισμα του ΙΜΟ Α.481(XII)] και παραρτήματα που περιλαμβάνονται στο έγγραφο για τον ελάχιστο αριθμό ασφαλούς επάνδρωσης (παράρτημα 1) και κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των αρχών ασφαλούς επάνδρωσης (παράρτημα 2).
2. Διατάξεις του διεθνούς ναυτιλιακού κώδικα επικίνδυνων εμπορευμάτων.
3. Το έγγραφο της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ): «Έλεγχος των συνθηκών εργασίας επί του πλοίου: κατευθυντήριες γραμμές για τη διενέργειά του».
4. Το παράρτημα Ι «Διαδικασίες ελέγχου του κράτους ελλιμενισμού» του ΜΣ του Παρισιού.

▼**M4**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Α. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΣΕ ΕΝΙΣΧΥΜΕΝΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ (δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 1)

1. Δεξαμενόπλοια μεταφοράς φυσικού αερίου και χημικών προϊόντων, ηλικίας άνω των δέκα ετών, όπως καθορίζεται με βάση την ημερομηνία ναυπήγησης που αναφέρεται στα πιστοποιητικά ασφάλειας του πλοίου.

2. Φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των δώδεκα ετών, όπως καθορίζεται με βάση την ημερομηνία ναυπήγησης που αναφέρεται στα πιστοποιητικά ασφάλειας του πλοίου.

3. Πετρελαιοφόρα ολικής χωρητικότητας άνω των 3 000 κόρων και ηλικίας άνω των 15 ετών, όπως καθορίζεται με βάση την ημερομηνία ναυπήγησης που αναφέρεται στα πιστοποιητικά ασφάλειας του πλοίου.

4. Επιβατηγά πλοία, ηλικίας άνω των δεκαπέντε ετών, εκτός των επιβατηγών πλοίων που αναφέρονται στο άρθρο 2, στοιχεία α) και β) της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη [1].

Β. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΑΡΧΗ (δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 3, στοιχείο α)

Α. Όνομα.

Β. Σημαία.

Γ. Ενδεχομένως, αριθμός αναγνώρισης ΙΜΟ του πλοίου.

Δ. Πραγματική χωρητικότητα.

Ε. Ημερομηνία ναυπήγησης του πλοίου, η οποία καθορίζεται με βάση την ημερομηνία που αναφέρεται στα πιστοποιητικά ασφάλειας του πλοίου.

ΣΤ. Για τα δεξαμενόπλοια:

ΣΤ.α. δομή: μονό κύτος, μόνο κύτος με δεξαμενή διαχωρισμένου έρματος, διπλό κύτος.

ΣΤ.β. κατάσταση των δεξαμενών φορτίου και έρματος: γεμάτες, άδειες, αδρανείς.

ΣΤ.γ. όγκος και φύση του φορτίου.

Ζ. Πιθανή ώρα άφιξης στο λιμένα προορισμού ή στο σταθμό πλοήγησης, όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή.

Η. Προβλεπόμενη διάρκεια παραμονής στο λιμένα.

Θ. Προβλεπόμενες εργασίες στο λιμένα προορισμού (φόρτωση, εκφόρτωση, άλλες).

Ι. Προβλεπόμενες θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις και εργασίες ουσιαστικής συντήρησης και επισκευής που πρέπει να πραγματοποιούνται κατά την παραμονή στο λιμένα προορισμού.

Γ. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΝΙΣΧΥΜΕΝΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 5)

Υπό την επιφύλαξη της δυνατότητας διεξαγωγής της ή ενδεχόμενων περιορισμών συνδεόμενων με την ασφάλεια των ατόμων, του πλοίου ή του λιμένα, η ενισχυμένη επιθεώρηση θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα σημεία. Οι επιθεωρητές θα πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι η διεξαγωγή ελέγχων επί του πλοίου κατά τη διάρκεια εκτέλεσης ορισμένων εργασιών, π.χ. εργασιών φορτοεκφόρτωσης, τις οποίες επηρεάζουν άμεσα, ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή εκτέλεση των εν λόγω εργασιών.

[1] ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 1.

▼**M4**

1. ΠΛΟΙΑ ΕΝ ΓΕΝΕΙ (όλες οι κατηγορίες του τμήματος Α)

— Γενική διακοπή ρεύματος και θέση σε λειτουργία της εφεδρικής γεννήτριας.

— Επιθεώρηση του εφεδρικού φωτισμού.

— Λειτουργία της εφεδρικής πυροσβεστικής αντλίας με δύο σωλήνες συνδεδεμένους στον κύριο αγωγό.

— Λειτουργία των αντλιών υδροσυλλεκτών.

— Κλείσιμο των στεγανών θυρών.

— Καθαίρεση μίας σωσίβιας λέμβου από την πλευρά της θάλασσας.

— Δοκιμαστική διακοπή εξ αποστάσεως των λεβήτων, του εξαερισμού και των αντλιών καυσίμου.

— Δοκιμή του μηχανισμού πηδαλίου, συμπεριλαμβανομένου του βοηθητικού μηχανισμού πηδαλίου.

— Επιθεώρηση των εφεδρικών πηγών τροφοδοσίας ηλεκτρικού ρεύματος για τις εγκαταστάσεις ραδιοεπικοινωνίας.

— Επιθεώρηση και, στο μέτρο του δυνατού, δοκιμή του διαχωριστήρα του μηχανοστασίου.

2. ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΚΑΙ ΧΗΜΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Εκτός από τα στοιχεία που απαριθμούνται στο σημείο 1, η ενισχυμένη επιθεώρηση δεξαμενόπλοιων μεταφοράς φυσικού αερίου και χημικών προϊόντων θα πρέπει να περιλαμβάνει και τα ακόλουθα:

— Διατάξεις ελέγχου και ασφαλείας της θερμοκρασίας, της πίεσης και της στάθμης των δεξαμενών φορτίου

— Συσκευές ανάλυσης οξυγόνου και εκρηξίμετρα, συμπεριλαμβανομένης της βαθμονόμησής τους. Ύπαρξη συσκευής ανίχνευσης χημικών προϊόντων με τον δέοντα αριθμό κατάλληλων σωλήνων ανίχνευσης αερίων για το μεταφερόμενο φορτίο.

— Εξοπλισμός διαφυγής εκτάκτου ανάγκης από τα ενδιαιτήματα, ο οποίος παρέχει κατάλληλη προστασία του αναπνευστικού συστήματος και των οφθαλμών, για κάθε άτομο επί του πλοίου (εάν αυτό επιβάλλεται λόγω των προϊόντων που αναγράφονται στο διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας ή στο πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην ή υγροποιημένων αερίων χύδην, ανάλογα με την περίπτωση).

— Έλεγχος της αναγραφής του μεταφερόμενου προϊόντος στο διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας ή στο πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην ή υγροποιημένων αερίων χύδην, ανάλογα με την περίπτωση.

— Μόνιμη πυροσβεστική εγκατάσταση του καταστρώματος, είτε είναι τύπου αφρού, είτε τύπου ξηρού χημικού προϊόντος, είτε άλλου τύπου, ανάλογα με το μεταφερόμενο προϊόν.

3. ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΧΥΔΗΝ

Εκτός από τα σημεία που αναφέρονται στο σημείο 1, η ενισχυμένη επιθεώρηση πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην πρέπει να περιλαμβάνει και τα ακόλουθα:

— Ενδεχόμενη διάβρωση των βάσεων των μηχανημάτων καταστρώματος.

— Ενδεχόμενη παραμόρφωση ή/και διάβρωση των μπουκαπορτών.

— Ενδεχόμενα ρήγματα ή τοπική διάβρωση των εγκάρσιων διαφραγμάτων.

— Πρόσβαση στα κύτη φορτίου.

— Επαλήθευση ότι τα ακόλουθα έγγραφα φυλάσσονται επί του πλοίου, έλεγχος των εγγράφων αυτών και επιβεβαίωση της θεώρησής τους από το κράτος της σημαίας ή τον νηογνώμονα:

1) εκθέσεις επιθεώρησης της δομής του πλοίου,

2) εκθέσεις εκτίμησης της κατάστασης του πλοίου,

3) εκθέσεις μέτρησης πάχους,

4) έγγραφο περιγραφής που αναφέρεται στο ψήφισμα Α.744(18) του ΙΜΟ.

▼**M4**

4. ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

Εκτός από τα σημεία που αναφέρονται στο σημείο 1, η ενισχυμένη επιθεώρηση πετρελαιοφόρων θα πρέπει να περιλαμβάνει και τα ακόλουθα:

— Σταθερό σύστημα παραγωγής αφρού επί του καταστρώματος.

— Σύστημα πυρόσβεσης.

— Επιθεώρηση των κλαπέτων απομονώσεως πυρός στο μηχανοστάσιο, στο αντλιοστάσιο και στα ενδιαιτήματα.

— Έλεγχος της πίεσης του αδρανούς αερίου και της περιεκτικότητάς του σε οξυγόνο.

— Δεξαμενές έρματος: εξέταση εν πρώτοις από την πόρτα της δεξαμενής/την πρόσβαση στο κατάστρωμα μίας τουλάχιστον εκ των δεξαμενών έρματος εντός του χώρου φορτίου και είσοδος στη δεξαμενή έρματος, εφόσον ο επιθεωρητής διαπιστώσει σαφείς λόγους για περαιτέρω επιθεώρηση.

— Επαλήθευση ότι τα ακόλουθα έγγραφα φυλάσσονται επί του πλοίου, έλεγχος των εγγράφων αυτών και επιβεβαίωση της θεώρησής τους από το κράτος της σημαίας ή τον νηογνώμονα:

1) εκθέσεις επιθεώρησης της δομής του πλοίου,

2) εκθέσεις εκτίμησης της κατάστασης του πλοίου,

3) εκθέσεις μέτρησης πάχους,

4) έγγραφο περιγραφής που αναφέρεται στο ψήφισμα Α.744(18) του ΙΜΟ.

5. ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΜΗ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 1999/35/ΕΚ

Εκτός από τα σημεία που αναφέρονται στο τμήμα Γ1, η ενισχυμένη επιθεώρηση επιβατηγών πλοίων θα πρέπει να περιλαμβάνει και τα ακόλουθα:

— Δοκιμή του συστήματος ανίχνευσης πυρκαγιάς και συναγερμού.

— Έλεγχος του ασφαλούς κλεισίματος των θυρών πυρασφαλείας.

— Δοκιμή του συστήματος ειδοποίησης των επιβατών.

— Άσκηση πυρόσβεσης, κατά την οποία διενεργείται οπωσδήποτε δοκιμή του συνόλου του εξοπλισμού πυρόσβεσης και στην οποία συμμετέχει μέρος του προσωπικού του μαγειρείου.

— Απόδειξη της ικανότητας των βασικών μελών του πληρώματος να εφαρμόζουν το σχέδιο επιστασίας ασφαλείας κατόπιν αβαρίας.

Εάν κρίνεται σκόπιμο, η επιθεώρηση μπορεί να συνεχίζεται κατά τον χρόνο κατά τον οποίο το πλοίο κατευθύνεται προς ή αποπλέει από λιμένα του κράτους μέλους, εφόσον συμφωνεί ο πλοίαρχος ή ο εφοπλιστής. Οι επιθεωρητές δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τη λειτουργία του πλοίου, ούτε να δημιουργούν καταστάσεις οι οποίες, κατά τη κρίση του πλοιάρχου, θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος και του πλοίου.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΑΠΟΠΛΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 3)

Εισαγωγή

Πριν αποφασίσει εάν τα ελαττώματα που διαπιστώθηκαν κατά την επιθεώρηση δικαιολογούν την απαγόρευση απόπλου του συγκεκριμένου πλοίου, ο επιθεωρητής εφαρμόζει τα κριτήρια που αναφέρονται κατωτέρω, στα σημεία 1 και 2.

Στο σημείο 3 περιέχονται παραδείγματα ελαττωμάτων τα οποία, αφεαυτών, δικαιολογούν την απαγόρευση απόπλου του συγκεκριμένου πλοίου (βλέπε άρθρο 9 παράγραφος 3).

▼M2

Οι τυχαίες βλάβες που προέκυψαν όταν το πλοίο βρισκόταν καθ' οδόν προς τον λιμένα δεν αποτελούν αιτιολογία για να απαγορευθεί ο απόπλους του, εφόσον:

1. έχουν ληφθεί καταλλήλως υπόψη οι διατάξεις που περιέχονται στον κανονισμό I/11(γ) της σύμβασης Solas 74 σχετικά με την κοινοποίηση στις αρχές του κράτους της σημαίας, στον οριζόμενο επιθεωρητή ή στον αναγνωρισμένο οργανισμό που είναι επιφορτισμένος με την έκδοση του κατάλληλου πιστοποιητικού·
2. πριν από τον κατάπλου του σε λιμένα, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης υπέβαλαν στην αρμόδια αρχή λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις συνθήκες του συμβάντος και τις βλάβες που υπέστη το πλοίο, καθώς και πληροφορίες σχετικά με την απαιτούμενη κοινοποίηση στις αρχές του κράτους της σημαίας·
3. έχουν ληφθεί από το πλοίο κατάλληλα μέτρα επιδιόρθωσης τα οποία ικανοποιούν την αρμόδια αρχή και
4. η αρχή έχει βεβαιωθεί, αφού ενημερώθηκε για την περάτωση των επιδιορθώσεων, ότι τα ελαττώμματα που σαφώς αποτελούσαν κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον επιδιορθώθηκαν.

▼B

1. **Βασικά κριτήρια**

Όταν ασκεί την επαγγελματική του κρίση ως προς το εάν πρέπει να απαγορευθεί ο απόπλους ενός πλοίου, ο επιθεωρητής εφαρμόζει τα ακόλουθα κριτήρια:

Χρονοδιάγραμμα

Απαγορεύεται ο απόπλους των πλοίων τα οποία δεν μπορούν να αποπλεύσουν με ασφάλεια, κατά την πρώτη επιθεώρηση, ανεξάρτητα από το χρόνο ελλιμενισμού του πλοίου.

Κριτήριο

Ο απόπλους του πλοίου απαγορεύεται εάν τα ελαττώματα του πλοίου είναι αρκετά σοβαρά ώστε να δικαιολογούν την επιστροφή του επιθεωρητή στο πλοίο προκειμένου να βεβαιωθεί ότι έχουν αποκατασταθεί πριν αποπλεύσει το πλοίο.

Η σοβαρότητα των ελαττωμάτων είναι συνάρτηση της ανάγκης επιστροφής του επιθεωρητή στο πλοίο, χωρίς όμως η επιστροφή αυτή να είναι υποχρεωτική. Σημαίνει απλώς ότι η αρχή πρέπει να εξακριβώνει με κάποιο τρόπο, και κατά προτίμηση με νέα επίσκεψη, ότι τα ελαττώματα αποκαταστήθηκαν πριν τον απόπλου.

2. **Εφαρμογή των βασικών κριτηρίων**

Όταν αποφασίζει εάν τα ελαττώματα που διαπιστώθηκαν σε ένα πλοίο είναι αρκετά σοβαρά ώστε να δικαιολογούν την απαγόρευση του απόπλου του, ο επιθεωρητής πρέπει να εξετάζει τα ακόλουθα:

1) διαθέτει το πλοίο τα σχετικά έγγραφα εν ισχύι;

2) διαθέτει το πλοίο το πλήρωμα που απαιτείται βάσει του εγγράφου για τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό επάνδρωσης;

▼B

Κατά την επιθεώρηση, ο επιθεωρητής εξετάζει εάν το πλοίο ή/και το πλήρωμα είναι σε θέση:

3) να ταξιδεύουν ασφαλώς καθόλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

4) να χειρίζονται, να μεταφέρουν και να παρακολουθούν την κατάσταση του φορτίου καθόλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

5) να χειρίζονται ασφαλώς το μηχανοστάσιο καθόλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

6) να διατηρούν την κατάλληλη πρόωση και πηδαλιουχία καθόλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

7) να κατασβένουν αποτελεσματικά τις πυρκαϊές σε οποιοδήποτε μέρος του πλοίου κατά το επόμενο ταξίδι·

8) να εγκαταλείπουν το πλοίο ταχέως και ασφαλώς και να πραγματοποιούν, εφόσον χρειάζεται, ενέργειες διάσωσης κατά το επόμενο ταξίδι·

9) να προλαμβάνουν τη ρύπανση του περιβάλλοντος καθόλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

10) να διατηρούν την απαιτούμενη ευστάθεια καθόλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

11) να διατηρούν την απαιτούμενη στεγανότητα καθόλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

12) να επικοινωνούν, εφόσον χρειάζεται, σε καταστάσεις κινδύνου κατά το επόμενο ταξίδι·

13) να εξασφαλίζουν ασφαλείς και υγιείς συνθήκες επί του πλοίου καθόλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

▼M4

14) να παρέχουν όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες σε περίπτωση ατυχήματος.

▼B

Εάν η απάντηση σε οποιοδήποτε από τα ερωτήματα αυτά είναι αρνητική, και ανάλογα με όλα τα ελαττώματα που διαπιστώνονται, πρέπει να εξετάζεται σοβαρά η απαγόρευση απόπλου του πλοίου. Συνδυασμός ελαττωμάτων ήσσονος σημασίας ενδέχεται επίσης να δικαιολογεί την απαγόρευση απόπλου του πλοίου.

3. Για να υποβοηθηθεί ο επιθεωρητής κατά τη χρήση των κατευθυντήριων αυτών γραμμών, παρατίθεται κατάλογος ελαττωμάτων, ανά σύμβαση ή/και κώδικα, τα οποία θεωρούνται τόσο σοβαρά, ώστε να μπορούν να δικαιολογούν την απαγόρευση απόπλου του συγκεκριμένου πλοίου. Ο κατάλογος αυτός δεν είναι εξαντλητικός.

▼M2

Ωστόσο, τα ελαττώματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της σύμβασης STCW 78 και απαριθμούνται στο κατωτέρω σημείο 3.8 είναι, δυνάμει της σύμβασης αυτής, τα μόνα που αιτιολογούν απαγόρευση του απόπλου.

▼B

3.1. *Γενικά*

►M4 Έλλειψη πιστοποιητικών και εγγράφων εν ισχύι ◄, όπως απαιτείται από τις σχετικές πράξεις. Ωστόσο, τα πλοία που φέρουν τη σημαία κρατών που δεν είναι μέρη μιας σύμβασης (σχετικής πράξης) ή που δεν έχουν εφαρμόσει μια άλλη σχετική πράξη, δεν δικαιούνται να φέρουν τα πιστοποιητικά που προβλέπονται από τη σύμβαση ή την άλλη σχετική πράξη. Συνεπώς, η έλλειψη των απαιτούμενων πιστοποιητικών δεν συνιστά, από μόνη της, λόγο για την απαγόρευση απόπλου των πλοίων αυτών· ωστόσο, κατά την εφαρμογή της ρήτρας «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», απαιτείται ουσιαστική τήρηση των διατάξεων πριν αποπλεύσει το πλοίο.

3.2. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση SOLAS* (οι σχετικές παραπομπές αναφέρονται εντός παρενθέσεων)

1. Βλάβη της καλής λειτουργίας των μηχανημάτων πρόωσης και των λοιπών βασικών μηχανημάτων, καθώς και των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων.

2. Ανεπαρκής καθαριότητα του μηχανοστασίου, υπερβολική ποσότητα λαδόνερων στους υδροσυλλέκτες, ρύπανση από

▼B

πετρέλαιο της μόνωσης των σωληνώσεων, συμπεριλαμβανομένων των σωληνώσεων εξαγωγής ατμού ή αερίων του μηχανοστασίου, κακή λειτουργία των συστημάτων άντλησης των υδροσυλλεκτών.

3. Βλάβη της καλής λειτουργίας της εφεδρικής γεννήτριας, του εφεδρικού φωτισμού, των εφεδρικών συσσωρευτών και των εφεδρικών διακοπτών.

4. Βλάβη της καλής λειτουργίας του κύριου και του βοηθητικού οιακοστροφίου.

5. Έλλειψη, ανεπαρκής χωρητικότητα ή σοβαρή φθορά των προσωπικών σωστικών εξοπλισμών, των ναυαγοσωστικών λέμβων και των διατάξεων καθαίρεσης.

6. Έλλειψη, ακαταλληλότητα ή σημαντική φθορά του συστήματος ανίχνευσης πυρκαϊάς, του συστήματος συναγερμού σε περίπτωση πυρκαϊάς, του πυροσβεστικού εξοπλισμού, της σταθερής πυροσβεστικής εγκατάστασης, των βαλβίδων αερισμού, των φραγμάτων πυρός, των συστημάτων ταχέος κλεισίματος, σε βαθμό που να μην ανταποκρίνονται προς τη σκοπούμενη χρήση τους.

7. Έλλειψη, σημαντική φθορά της καλής λειτουργίας του συστήματος πυρασφαλείας του καταστρώματος φορτίου επί των δεξαμενοπλοίων.

8. Έλλειψη, ακαταλληλότητα ή σοβαρή φθορά των φωτεινών, οπτικών και ηχητικών σημάτων.

9. Έλλειψη ή βλάβη της καλής λειτουργίας του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας για την επικοινωνία ασφαλείας και την επικοινωνία κινδύνου.

10. Έλλειψη η βλάβη της καλής λειτουργίας του εξοπλισμού πλοήγησης, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων της SOLAS, κανονισμός V/12 (ο).

11. Έλλειψη διορθωμένων ναυτικών χαρτών ή/και όλων των άλλων ναυτικών εκδόσεων που απαιτούνται για το σκοπούμενο ταξίδι, λαμβανομένων υπόψη του γεγονότος ότι οι ηλεκτρονικοί χάρτες μπορούν να υποκαθιστούν τους συμβατικούς ναυτικούς χάρτες.

12. Έλλειψη μη σπινθηρογόνου συστήματος εξαερισμού για τα αντλιοστάσια φορτίου (SOLAS, κανονισμός II-2/59.3.1).

▼M2

13. Σοβαρές ανωμαλίες σε θέματα απαιτήσεων λειτουργίας, όπως περιγράφονται στο τμήμα 5.5 του παραρτήματος I του ΜΣ.

14. Ο αριθμός, η σύνθεση ή τα πιστοποιητικά του πληρώματος δεν αντιστοιχούν προς το έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης.

▼M4

15. Μη εκτέλεση του προγράμματος ενισχυμένων επιθεωρήσεων δυνάμει της Solas 74, κεφάλαιο XI, κανονισμός 2.

16. Έλλειψη ή βλάβη συσκευής VDR, εάν η χρήση της είναι υποχρεωτική.

▼B

3.3. *Τομείς που υπάγονται στον κώδικα IBC* (οι σχετικές παραπομπές αναφέρονται εντός παρενθέσεων)

1. Μεταφορά ουσίας που δεν αναφέρεται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας ή έλλειψη πληροφοριών για το φορτίο (16.2).

2. Έλλειψη ή βλάβη των συστημάτων ασφαλείας υψηλής πίεσης (8.2.3).

3. Οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις δεν είναι εγγενώς ασφαλείς ή δεν αντιστοιχούν στις απαιτήσεις του κώδικα (10.2.3).

4. Πηγές ανάφλεξης σε επικίνδυνους χώρους που αναφέρονται στο σημείο 10.2 (11.3.15).

5. Παράβαση ειδικών διατάξεων (15).

6. Ποσότητα φορτίου ανά δεξαμενή πέραν του ανωτάτου επιτρεπόμενου ορίου (16.1).

7. Ανεπαρκής θερμοπροστασία ευαίσθητων προϊόντων (16.6)

▼B

3.4. *Τομείς που υπάγονται στον κώδικα IGC* (οι σχετικές παραπομπές αναφέρονται εντός παρενθέσεων)

1. Μεταφορά ουσίας που δεν αναφέρεται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας ή έλλειψη πληροφοριών για το φορτίο (18.1).
2. Έλλειψη συστημάτων κλεισίματος στα ενδιαιτήματα ή στους χώρους υπηρεσίας (3.2.6).
3. Το διάφραγμα δεν είναι αεροστεγές (3.3.2).
4. Ελαττωματικός αεροφράκτης (3.6).
5. Ελλείποντα ή ελαττωματικά επιστόμια ταχέος κλεισίματος (5.6).
6. Ελλείποντα ή ελαττωματικά επιστόμια ασφαλείας (8.2).
7. Οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις δεν είναι εγγενώς ασφαλείς ή δεν αντιστοιχούν στις απαιτήσεις του κώδικα (10.2.4).
8. Οι ανεμιστήρες του χώρου φορτίου δεν λειτουργούν (12.1).
9. Το σύστημα συναγερμού υψηλής πίεσης στις δεξαμενές φορτίου δεν λειτουργεί (13.4.1).
10. Ελαττωματικό σύστημα ανίχνευσης αερίων ή/και ανίχνευσης τοξικών αερίων (13.6).
11. Μεταφορά ουσιών που απαιτούν παρεμποδιστή χωρίς εν ισχύ πιστοποιητικό παρεμποδιστή (17/19).

3.5. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση γραμμών φορτώσεως*

1. Σημαντικές περιοχές βλάβης ή διάβρωσης, ή ευλογίαση των ελασμάτων και συνακόλουθη σκλήρυνση των καταστρωμάτων και του κύτους που επηρεάζουν την αξιοπλοΐα ή την αντοχή σε τοπικά φορτία, εκτός εάν έχουν γίνει οι κατάλληλες προσωρινές επισκευές για ταξίδι προς λιμένα όπου θα γίνουν οι μόνιμες επισκευές.
2. Αναγνωρισμένη περίπτωση ανεπαρκούς ευστάθειας.
3. Έλλειψη επαρκών και αξιόπιστων πληροφοριών εγκεκριμένης μορφής, οι οποίες επιτρέπουν στον πλοίαρχο, με γρήγορα και απλά μέσα, να οργανώνει τη φόρτωση και τον ερματισμό του πλοίου του κατά τρόπον ώστε να διατηρείται ένα ασφαλές περιθώριο ευστάθειας σε όλες τις φάσεις και υπό διάφορες συνθήκες ταξιδιού και ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία απαράδεκτων καταπονήσεων στη δομή του πλοίου.
4. Έλλειψη, σημαντική φθορά ή βλάβες συστημάτων κλεισίματος των συστημάτων για το κλείσιμο των ανοιγμάτων του κύτους και των στεγανών θυρών.
5. Υπερφόρτωση.
6. Έλλειψη ή αδυναμία ανάγνωσης της βυθοσήμανσης.

3.6. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση MARPOL, παράρτημα I* (οι σχετικές παραπομπές αναφέρονται εντός παρενθέσεων)

1. Έλλειψη, σημαντική φθορά ή βλάβη της καλής λειτουργίας των φίλτρων των λαδόνερων, του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου των απορρίψεων πετρελαίου ή του συστήματος συναγερμού 15 ππμ.
2. Ανεπαρκής διαθέσιμη χωρητικότητα της δεξαμενής καταλοίπων ή/και κατακαθημάτων για το σκοπούμενο ταξίδι.
3. Έλλειψη βιβλίου πετρελαίου [20(5)].
4. Εγκατάσταση μη εγκεκριμένου βοηθητικού αγωγού αποχέτευσης.

▼M4

5. Απουσία του φακέλου εκθέσεων επιθεωρήσεων ή μη συμμόρφωσή του με τον κανονισμό 13G(3)(β) της σύμβασης Marpol.

▼B

3.7. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση MARPOL, παράρτημα II* (οι σχετικές παραπομπές αναφέρονται εντός παρενθέσεων)

1. Έλλειψη του εγχειριδίου P& A.
2. Το φορτίο δεν κατατάσσεται σε κατηγορίες [3(4)].
3. Έλλειψη βιβλίου φορτίου [9(6)].

▼B

4. Μεταφορά πετρελαιοειδών ουσιών χωρίς να πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις ή χωρίς δεόντως τροποποιημένο πιστοποιητικό (14).

5. Εγκατάσταση μη εγκεκριμένου βοηθητικού αγωγού αποχέτευσης.

3.8. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση STCW*

▼M2

1. Οι ναυτικοί δεν είναι κάτοχοι πιστοποιητικού, ή του κατάλληλου πιστοποιητικού ή ισχύουσας απαλλαγής ή δεν προσκομίζουν δικαιολογητικό το οποίο να αποδεικνύει ότι έχει υποβληθεί αίτηση χορήγησης θεώρησης στις αρχές της χώρας της σημαίας.

2. Μη συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις των αρχών του κράτους της σημαίας όσον αφορά την ασφαλή επάνδρωση.

3. Μη συμμόρφωση του τρόπου τήρησης φυλακών στη γέφυρα ή στο μηχανοστάσιο με τις απαιτήσεις που έχουν προβλεφθεί για το πλοίο από τις αρχές του κράτους της σημαίας.

4. Απουσία κατά την τήρηση φυλακής ατόμου διαθέτοντας τα προσόντα για το χειρισμό του εξοπλισμού που είναι απαραίτητος για την ασφάλεια της πλοήγησης, τη ραδιοεπικοινωνία για την επικοινωνία ασφαλείας ή την πρόληψη της ρύπανσης.

5. Οι ναυτικοί δεν προσκομίζουν δικαιολογητικό επαγγελματικής επάρκειας για τα καθήκοντα που τους ανατίθενται σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου ή την πρόληψη της ρύπανσης.

6. Αδυναμία εξεύρεσης ατόμων επαρκώς αναπαυμένων και σε κατάλληλη από κάθε άλλη άποψη φυσική κατάσταση τα οποία να αναλάβουν την τήρηση των φυλακών στην αρχή του ταξιδίου και στις μετέπειτα αλλαγές φυλακής.

▼B

3.9. *Τομείς που υπάγονται στις συμβάσεις τον ΔΓΕ*

1. Ανεπαρκή τρόφιμα για το ταξίδι μέχρι τον επόμενο λιμένα.

2. Ανεπαρκές πόσιμο νερό για το ταξίδι μέχρι τον επόμενο λιμένα.

3. Ιδιαίτερα ανθυγιεινές συνθήκες επί του πλοίου.

4. Έλλειψη θέρμανσης στα ενδιαιτήματα πλοίου το οποίο λειτουργεί σε περιοχές όπου οι θερμοκρασίες ενδέχεται να είναι ιδιαίτερα χαμηλές.

5. Υπερβολική ποσότητα απορριμμάτων, κατάληψη των διαδρόμων ή/και των ενδιαιτημάτων από εξοπλισμό ή φορτίο ή εν γένει μη ασφαλής κατάσταση στους διαδρόμους ή/και τα ενδιαιτήματα.

3.10. *Τομείς οι οποίοι ενδέχεται να μη δικαιολογούν την απαγόρευση του απόπλου, αλλά να δικαιολογούν π.χ. την αναστολή των εργασιών φορτοεκφόρτωσης*

Βλάβη της καλής λειτουργίας (ή της συντήρησης) του συστήματος αδρανούς αερίου ή των εργαλείων ή μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης θεωρούνται ως επαρκείς λόγοι για την παύση των εργασιών φορτοεκφόρτωσης.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΗ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ

►C1 (τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 1) ◄

1. Ο επιθεωρητής πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένος από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους προκειμένου να διεξάγει ελέγχους του κράτους του λιμένα.
2. Είτε:
   — ο επιθεωρητής πρέπει να έχει συμπληρώσει ένα τουλάχιστον έτος υπηρεσίας ως επιθεωρητής του κράτους της σημαίας με αντικείμενο την εξέταση και την πιστοποίηση σύμφωνα με τις συμβάσεις,
   — και:
      α) να διαθέτει δίπλωμα πλοιάρχου, που επιτρέπει στο άτομο αυτό να κυβερνά πλοία άνω των 1600 κοχ, σύμφωνα με τη σύμβαση STCW, κανονισμός II/2 ή
      β) να διαθέτει δίπλωμα μηχανικού Α' τάξεως που του/της επιτρέπει να αναλαμβάνει τα καθήκοντα αυτά σε πλοία ο κύριος κινητήρας των οποίων έχει ισχύ τουλάχιστον 3000 kW, σύμφωνα με τη σύμβαση STCW, κανονισμός II/2 ή
      γ) να έχει συμμετάσχει επιτυχώς σε εξετάσεις ναυπηγού, μηχανολόγου ή μηχανικού στον τομέα της ναυτιλίας και να έχει εργαστεί, υπό την ιδιότητα αυτή, επί τουλάχιστον πέντε έτη,
   — οι επιθεωρητές που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) πρέπει να έχουν υπηρετήσει επί πέντε τουλάχιστον έτη ως αξιωματικοί στους κλάδους καταστρώματος ή μηχανής, αντίστοιχα·

   Είτε:

   ο επιθεωρητής πρέπει:
   — να διαθέτει σχετικό πανεπιστημιακό δίπλωμα ή ισότιμη εκπαίδευση, και
   — να έχει εκπαιδευτεί σε σχολή επιθεωρητών ασφαλείας πλοίων, έχοντας λάβει το σχετικό δίπλωμα, και
   — να έχει υπηρετήσει επί δύο τουλάχιστον έτη ως επιθεωρητής του κράτους της σημαίας ασχολούμενος με την εξέταση και την πιστοποίηση σύμφωνα με τις συμβάσεις.
3. Δυνατότητα να συνεννοείται προφορικώς και γραπτώς με τους ναυτικούς στη γλώσσα που συνήθως χρησιμοποιείται στη θάλασσα.
4. Επαρκείς γνώσεις των διατάξεων των διεθνών συμβάσεων και των σχετικών διαδικασιών για τη διεξαγωγή ελέγχου του κράτους του λιμένα.
5. Γίνονται επίσης δεκτοί οι επιθεωρητές που δεν ανταποκρίνονται στα ανωτέρω κριτήρια, εάν απασχολούνται από την αρμόδια αρχή κράτους μέλους για τη διεξαγωγή ελέγχου του κράτους του λιμένα κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας.

▼**M4**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

Δημοσίευση πληροφοριών σχετικά με απαγορεύσεις απόπλου και επιθεωρήσεις σε λιμένες των κρατών μελών (δυνάμει του άρθρου 15)

I. Οι πληροφορίες που δημοσιεύονται βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 1, περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

— το όνομα του πλοίου,

— τον αριθμό IMO,

— τον τύπο του πλοίου,

— την ολική χωρητικότητα (ΚΟΧ),

— το έτος ναυπήγησης, βάσει της ημερομηνίας ναυπήγησης που αναγράφεται στα πιστοποιητικά ασφάλειας του πλοίου,

— το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή,

— για τα πλοία που μεταφέρουν φορτία υγρών ή στερεών ουσιών χύδην, το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του υπεύθυνου για την επιλογή του σκάφους ναυλωτή και τον τύπο ναύλωσης,

— το κράτος της σημαίας,

— το νηογνώμονα ή τους νηογνώμονες, αναλόγως, που έχει(-ουν) εκδώσει για το συγκεκριμένο πλοίο πιστοποιητικά κλάσης, εφόσον υπάρχουν,

— το νηογνώμονα, ή τους νηογνώμονες ή/και οποιονδήποτε άλλο φορέα που έχει(-ουν) εκδώσει, για το συγκεκριμένο πλοίο, πιστοποιητικά βάσει των ισχυουσών συμβάσεων για λογαριασμό του κράτους της σημαίας, καθώς και τα εκδοθέντα πιστοποιητικά,

— το λιμένα και την ημερομηνία της τελευταίας ενισχυμένης επιθεώρησης και, ενδεχομένως, αναφορά της επιβολής απαγόρευσης απόπλου,

— το λιμένα και την ημερομηνία της τελευταίας ειδικής επιθεώρησης καθώς και αναφορά του οργανισμού που πραγματοποίησε την επιθεώρηση,

— τον αριθμό των απαγορεύσεων απόπλου κατά τη διάρκεια των τελευταίων 24 μηνών,

— τη χώρα και τον λιμένα απαγόρευσης απόπλου,

— την ημερομηνία άρσης της απαγόρευσης απόπλου,

— τη διάρκεια απαγόρευσης απόπλου, σε ημέρες,

— τον αριθμό των διαπιστωθέντων ελαττωμάτων και τους λόγους της απαγόρευσης απόπλου, με σαφή και διεξοδικό τρόπο,

— την περιγραφή των μέτρων παρακολούθησης της απαγόρευσης απόπλου που ελήφθησαν από την αρμόδια αρχή και, ενδεχομένως, από το νηογνώμονα,

— σε περίπτωση απαγόρευσης ελλιμενισμού του πλοίου σε οποιονδήποτε λιμένα εντός της Κοινότητας, τους λόγους της απαγόρευσης, με σαφή και διεξοδικό τρόπο,

— αναφορά, ενδεχομένως, ότι ο νηογνώμονας ή οποιοσδήποτε άλλος ιδιωτικός οργανισμός ο οποίος πραγματοποίησε τη σχετική επιθεώρηση στο πλοίο, φέρει ευθύνη σε σχέση με τα ελαττώματα τα οποία, μόνα ή σε συνδυασμό με άλλα, δικαιολόγησαν την απαγόρευση απόπλου,

— περιγραφή των μέτρων που ελήφθησαν για πλοίο στο οποίο επετράπη να προσεγγίσει το πλησιέστερο κατάλληλο ναυπηγείο ή στο οποίο απαγορεύτηκε η είσοδος σε κοινοτικό λιμένα.

II. Οι πληροφορίες σχετικά με τα επιθεωρούμενα πλοία, οι οποίες δημοσιεύονται βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 2, περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

— το όνομα του πλοίου,

— τον αριθμό IMO,

— τον τύπο του πλοίου,

— την ολική χωρητικότητα (ΚΟΧ),

— το έτος ναυπήγησης,

— το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή,

— για τα πλοία που μεταφέρουν φορτία υγρών ή στερεών ουσιών χύδην, το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του υπεύθυνου για την επιλογή του σκάφους ναυλωτή και τον τύπο ναύλωσης,

— το κράτος της σημαίας,

▼**M4**

— το νηογνώμονα, ή τους νηογνώμονες, αναλόγως, που έχει(-ουν) εκδώσει για το συγκεκριμένο πλοίο πιστοποιητικά κλάσης, εφόσον υπάρχουν,

— το νηογνώμονα ή τους νηογνώμονες ή/και οποιονδήποτε άλλο φορέα που έχει(-ουν) εκδώσει, για το συγκεκριμένο πλοίο πιστοποιητικά, βάσει των ισχυουσών συμβάσεων για λογαριασμό του κράτους της σημαίας, καθώς και τα εκδοθέντα πιστοποιητικά,

— τη χώρα, το λιμένα και την ημερομηνία επιθεώρησης,

— τον αριθμό και τη φύση των ελαττωμάτων.

▼**M4**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

Έκθεση επιθεώρησης σύμφωνα με το άρθρο 8

Η έκθεση επιθεώρησης περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

I. *Γενικές πληροφορίες*

1. Αρμόδια αρχή που συνέταξε την έκθεση:
2. Ημερομηνία και τόπος επιθεώρησης:
3. Όνομα του επιθεωρηθέντος πλοίου:
4. Σημαία:
5. Τύπος του πλοίου:
6. Αριθμός ΙΜΟ:
7. Διακριτικό κλήσης:
8. Ολική χωρητικότητα (ΚΟΧ):
9. Νεκρό φορτίο (ενδεχομένως):
10. Έτος ναυπήγησης καθοριζόμενο βάσει της ημερομηνίας που αναγράφεται στα πιστοποιητικά ασφαλείας του πλοίου.
11. Νηογνώμονας ή νηογνώμονες, αναλόγως, που έχει (έχουν) εκδώσει για το συγκεκριμένο πλοίο πιστοποιητικά κλάσης, εφόσον υπάρχουν.
12. Τον νηογνώμονα ή τους νηογνώμονες ή/και οποιονδήποτε άλλο φορέα που έχει (έχουν) εκδώσει, για το συγκεκριμένο πλοίο, πιστοποιητικά βάσει των ισχυουσών συμβάσεων για λογαριασμό του κράτους της σημαίας.
13. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή.
14. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του ναυλωτή που είναι υπεύθυνος για την επιλογή του πλοίου και τύπος ναύλωσης, για τα πλοία που μεταφέρουν φορτία υγρών ή στερεών ουσιών χύδην.
15. Τελική ημερομηνία σύνταξης της έκθεσης της επιθεώρησης.
16. Προειδοποίηση ότι λεπτομερή στοιχεία σχετικά με επιθεώρηση ή απαγόρευση απόπλου ενδέχεται να δημοσιευθούν.

II. *Πληροφορίες σχετικές με την επιθεώρηση*

1. Πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί κατ' εφαρμογή των σχετικών διεθνών συμβάσεων, αρχή ή οργανισμός που εξέδωσε το/τα σχετικό(-ά) πιστοποιητικό(-ά), με αναφορά της ημερομηνίας έκδοσης και λήξης.
2. Μέρη ή στοιχεία του πλοίου που αποτέλεσαν αντικείμενο επιθεώρησης (σε περίπτωση λεπτομερέστερης ή ενισχυμένης επιθεώρησης).
3. Αναφορά του τύπου επιθεώρησης (επιθεώρηση, λεπτομερέστερη επιθεώρηση, ενισχυμένη επιθεώρηση).
4. Φύση των ελαττωμάτων.
5. Μέτρα που ελήφθησαν.

III. *Συμπληρωματικές πληροφορίες σε περίπτωση απαγόρευσης απόπλου*

1. Ημερομηνία της απόφασης απαγόρευσης απόπλου.
2. Ημερομηνία άρσης της απαγόρευσης απόπλου.
3. Φύση των ελαττωμάτων που δικαιολογούν την απόφαση απαγόρευσης απόπλου (παραπομπές σε συμβάσεις, εφόσον είναι σκόπιμο).
4. Πληροφορίες σχετικά με την τελευταία ενδιάμεση ή ετήσια επιθεώρηση.
5. Αναφορά, ενδεχομένως, ότι ο νηογνώμονας ή άλλος ιδιωτικός οργανισμός ο οποίος πραγματοποίησε τον σχετικό έλεγχο στο

▼**M4**

πλοίο, φέρει ευθύνη σε σχέση με τα ελαττώματα τα οποία, μόνα ή σε συνδυασμό με άλλα, δικαιολόγησαν την απαγόρευση απόπλου.

6. Μέτρα που ελήφθησαν.

▼**M4**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

Στοιχεία παρεχόμενα στο πλαίσιο της παρακολούθησης της εφαρμογής σύμφωνα με το άρθρο 17

1. Κάθε έτος, τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή τα ακόλουθα στοιχεία, τα οποία αφορούν το παρελθόν έτος, το αργότερο έως την 1η Απριλίου.

   1.1. Αριθμός επιθεωρητών που εργάζονται για λογαριασμό τους στο πλαίσιο του ελέγχου των πλοίων από το κράτος του λιμένα.

   Οι πληροφορίες θα πρέπει να διαβιβάζονται στην Επιτροπή σύμφωνα με το πρότυπο του ακόλουθου πίνακα.

Λιμένας/Ζώνη	Αριθμός επιθεωρητών πλήρους απασχόλησης	Αριθμός επιθεωρητών μερικής απασχόλησης (1)	Μετατροπή σε πλήρη απασχόληση
Λιμένας Χ……			
Λιμένας Υ……			
ΣΥΝΟΛΟ			

(1) Όταν οι επιθεωρήσεις που διενεργούνται από τους επιθεωρητές στο πλαίσιο του ελέγχου από το κράτος του λιμένα αποτελούν μέρος μόνον των εργασιών των επιθεωρητών αυτών, ο συνολικός αριθμός των επιθεωρητών πρέπει να μετατρέπεται σε ισοδύναμο αριθμό επιθεωρητών πλήρους απασχόλησης.

   Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται σε εθνικό επίπεδο και για κάθε έναν από τους λιμένες του εν λόγω κράτους μέλους. Για τις ανάγκες του παρόντος παραρτήματος, ως λιμένας θεωρείται ένας μεμονωμένος λιμένας, καθώς και η γεωγραφική ζώνη που καλύπτεται από έναν επιθεωρητή, ή μία ομάδα επιθεωρητών, και η οποία μπορεί, ενδεχομένως να περιλαμβάνει περισσότερους επιμέρους λιμένες. Ο ίδιος επιθεωρητής μπορεί να εργάζεται σε περισσότερους του ενός λιμένες/γεωγραφικές ζώνες.

   1.2. Συνολικός αριθμός πλοίων που εισήλθαν στους λιμένες τους σε εθνικό επίπεδο.

2. Τα κράτη μέλη πρέπει είτε:

   α) να παρέχουν στην Επιτροπή, κάθε έξι μήνες, κατάλογο των κινήσεων των πλοίων, εκτός των τακτικών υπηρεσιών πορθμείων, που εισήλθαν στους λιμένες τους, στον οποίον αναγράφεται ο αριθμός IMO του πλοίου και η ημερομηνία κατάπλου, ή, εναλλακτικά,

   β) να κοινοποιούν στο SIRENAC τους αριθμούς IMO και την ημερομηνία κατάπλου των πλοίων, εκτός των τακτικών υπηρεσιών πορθμείων, που εισέρχονται κάθε μέρα στους λιμένες τους.

   Τα κράτη μέλη πρέπει να διαβιβάζουν στην Επιτροπή τον κατάλογο των τακτικών υπηρεσιών πορθμείων που αναφέρονται στα σημεία α) και β) το αργότερο έξι μήνες μετά τη θέση σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, και εν συνεχεία, κάθε φορά που μεταβάλλονται οι υπηρεσίες αυτές.

▼**M4**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XI

Α. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ Η ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟΥΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ (σύμφωνα με το άρθρο 7β παράγραφος 1)

1. Δεξαμενόπλοια μεταφοράς φυσικού αερίου και χημικών προϊόντων

2. Πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην

3. Πετρελαιοφόρα

4. Επιβατηγά πλοία

Β. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΕΙΣΟΔΟΥ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ (δυνάμει του άρθρου 7β παράγραφος 2)

1. Όταν συντρέχουν οι συνθήκες που περιγράφονται στο άρθρο 7α, η αρμόδια αρχή του λιμένα στον οποίο ανακοινώνεται η δεύτερη ή τρίτη, ανάλογα με την περίπτωση, απαγόρευση απόπλου του πλοίου ενημερώνει γραπτώς τον πλοίαρχο και τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή του πλοίου σχετικά με το μέτρο απαγόρευσης ελλιμενισμού το οποίο λαμβάνεται έναντι του πλοίου.

   Η αρμόδια αρχή ενημερώνει επίσης την αρχή του κράτους της σημαίας, τον αρμόδιο νηογνώμονα, τα άλλα κράτη μέλη, την Επιτροπή, το Διοικητικό Κέντρο Ναυτιλιακών Υποθέσεων και τη Γραμματεία του ΜΣ.

   Το μέτρο απαγόρευσης ελλιμενισμού αρχίζει να ισχύει από τη στιγμή όπου το πλοίο λαμβάνει την άδεια να εγκαταλείψει τον λιμένα μετά την αποκατάσταση των ελαττωμάτων που προκάλεσαν την απαγόρευση απόπλου.

2. Για να αρθεί η απαγόρευση ελλιμενισμού, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής πρέπει να υποβάλουν επίσημη αίτηση στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που επέβαλε την απαγόρευση ελλιμενισμού. Η αίτηση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από βεβαίωση της αρχής του κράτους της σημαίας ότι το πλοίο ανταποκρίνεται πλήρως στις ισχύουσες διατάξεις των διεθνών συμβάσεων. Η αίτηση άρσης της απαγόρευσης ελλιμενισμού πρέπει επίσης να συνοδεύεται, ανάλογα με την περίπτωση, από βεβαίωση του νηογνώμονα στον οποίο έχει καταχωρηθεί το πλοίο, ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στα πρότυπα κατάταξης που έχει ορίσει ο εν λόγω νηογνώμονας.

3. Η απαγόρευση ελλιμενισμού μπορεί να αίρεται μόνον ύστερα από νέα επιθεώρηση του πλοίου σε συμφωνημένο λιμένα από επιθεωρητές της αρμόδιας αρχής του κράτους μέλους που επέβαλε την απαγόρευση ελλιμενισμού και εφόσον αποδεικνύεται επαρκώς στο κράτος μέλος αυτό ότι το σκάφος ανταποκρίνεται πλήρως προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων.

   Εάν ο συμφωνημένος λιμένας ευρίσκεται εντός της Κοινότητας, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα προορισμού μπορεί να επιτρέπει στο πλοίο, εφόσον συμφωνεί η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που επέβαλε την απαγόρευση ελλιμενισμού, να πλεύσει μέχρι το συγκεκριμένο λιμένα προορισμού, μόνον προκειμένου να εξακριβωθεί ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στους όρους της παραγράφου 2.

   Η νέα επιθεώρηση συνίσταται σε ενισχυμένη επιθεώρηση η οποία πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τα σχετικά σημεία του παραρτήματος V, τμήμα Γ.

   Όλα τα έξοδα της ενισχυμένης αυτής επιθεώρησης βαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή.

4. Εάν τα αποτελέσματα της ενισχυμένης επιθεώρησης ικανοποιούν το κράτος μέλος σύμφωνα με την παράγραφο 2, το μέτρο της απαγόρευσης ελλιμενισμού αίρεται. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του πλοίου ενημερώνεται σχετικώς γραπτώς.

   Επίσης, η αρμόδια αρχή ενημερώνει εγγράφως την αρχή του κράτους της σημαίας, τον αρμόδιο νηογνώμονα, τα άλλα κράτη μέλη, την Επιτροπή, το Διοικητικό Κέντρο Ναυτιλιακών Υποθέσεων και τη Γραμματεία του ΜΣ σχετικά με την απόφασή της.

5. Οι πληροφορίες που αφορούν τα πλοία στα οποία έχει απαγορευτεί η είσοδος στους λιμένες της Κοινότητας διατίθενται στο σύστημα

▼**M4**

Sirenac και δημοσιεύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 και του παραρτήματος VIII.

▼**M4**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XII

Διεθνείς και κοινοτικές απαιτήσεις όσον αφορά τα συστήματα καταγραφής δεδομένων ταξιδίου

Τα πλοία των ακόλουθων κατηγοριών, όταν καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας, πρέπει να φέρουν σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδίου, το οποίο να πληροί τις προδιαγραφές επιδόσεων του ψηφίσματος Α.861(20) του ΙΜΟ και τις προδιαγραφές δοκιμών που θέτει το πρότυπο αριθ. 61996 της Διεθνούς Επιτροπής Ηλεκτρονικών συσκευών (IEC):

— επιβατηγά πλοία τα οποία έχουν ναυπηγηθεί την 1η Ιουλίου 2002, ή αργότερα,

— RO-RO επιβατηγά πλοία τα οποία έχουν ναυπηγηθεί πριν από την 1η Ιουλίου 2002, όχι αργότερα από την πρώτη επιθεώρηση την 1η Ιουλίου 2002 ή μετά,

— επιβατηγά πλοία πλην των επιβατηγών πλοίων RO-RO, τα οποία έχουν ναυπηγηθεί πριν από την 1η Ιουλίου 2002, όχι αργότερα από την 1η Ιανουαρίου 2004,

— πλοία πλην των επιβατηγών, 3 000 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω, τα οποία έχουν ναυπηγηθεί την 1η Ιουλίου 2002.

Τα πλοία των ακόλουθων κατηγοριών τα οποία έχουν ναυπηγηθεί πριν από την 1η Ιουλίου 2002, πρέπει, όταν καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας, να φέρουν σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδίου το οποίο να πληροί τις σχετικές προδιαγραφές του ΙΜΟ:

— φορτηγά πλοία 20 000 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω, όχι αργότερα από την ημερομηνία που καθορίζει ο ΙΜΟ ή, ελλείψει απόφασης του ΙΜΟ, όχι αργότερα από την 1η Ιανουαρίου 2007,

— φορτηγά πλοία 3 000 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω αλλά κάτω από 20 000 κόρους ολικής χωρητικότητας, όχι αργότερα από την ημερομηνία που ορίζει ο ΙΜΟ ή, ελλείψει αποφάσεως του ΙΜΟ, όχι αργότερα από την 1η Ιανουαρίου 2008.