



01002122509010028



3007

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 212

25 Σεπτεμβρίου 2001

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

314. Καθιέρωση συστήματος υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά ro-ro πλοία και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη σύμφωνα με την οδηγία 1999/35/EK του Συμβουλίου της 29-4-1999..... 1
315. Χορήγηση οικονομικής ενισχύσεως σε ορισμένες κατηγορίες ναυτικών λόγω εορτών Πάσχα 2001. 2
316. Κανονισμός επιθεώρησης των ανυψωτικών μέσων των πλοίων 3
317. Τροποποίηση και συμπλήρωση του Π.Δ. 345/2000 "Διατάξεις που αφορούν στα Τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Πλοίων" (Α' 298)..... 4

4. Την αριθμ. 347/02.11.00 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

5. Την αριθμ. 320/14.06.01 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε :

Άρθρο 1
(Άρθρο 1 της Οδηγίας)

Σκοπός

Σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι η προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας 1999/35/EK του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 1999, (Ε.Ε.Λ. 138/1.6.99 Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων).

Άρθρο 2
(Άρθρο 2 της Οδηγίας)

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος και των παραρτημάτων του, νοούνται ως:

(α) "οχηματαγωγό Ro-Ro", το θαλασσοπλοούν επιβατηγό πλοίο που διαθέτει εγκαταστάσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης οδικών ή σιδηροδρομικών οχημάτων και μεταφέρει άνω των δώδεκα επιβατών.

(β) "ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος", το ταχύπλοο σκάφος όπως αυτό ορίζεται στον κανονισμό 1 του κεφαλαίου Χ της Σύμβασης Solas του 1974, όπως αυτή είχε τροποποιηθεί και ίσχυε στις 01/06/1999, το οποίο μεταφέρει άνω των δώδεκα επιβατών.

(γ) "επιβάτης", κάθε άτομο επιβαίνον του πλοίου, εκτός από:

(i) τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος ή άλλα άτομα που απασχολούνται ή έχουν προσληφθεί υπ' οιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για τις ανάγκες του, και (ii) τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους.

(δ) "σύμβαση Solas του 1974", η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, καθώς και τα πρωτόκολλά της, όπως αυτή είχε τροποποιηθεί και ίσχυε στις 01/06/1999.

(ε) "κώδικας ταχυπλόων σκαφών", ο "διεθνής κώδικας ασφαλείας ταχυπλόων σκαφών" ο οποίος περιέχεται στην απόφαση MSC 36 (63) της επιτροπής ναυτικής ασφαλείας του IMO, της 20ής Μαΐου 1994, όπως έκτοτε έχει τρο-

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΑΡΙΘ. 314

Καθιέρωση συστήματος υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά ro-ro πλοία και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη σύμφωνα με την οδηγία 1999/35/EK του Συμβουλίου της 29.4.1999.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις του άρθρου 1 (παρ. 1, 3 και 4) του ν. 1338/1983 "Εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου", (Α' 34), όπως η παρ. 1 τροποποιήθηκε με το άρθρο 6 (παρ. 1) του ν. 1440/1984 (Α' 70) σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 32 (παρ. 2) και 36 (παρ.2) του ν.δ. 187/1973 (Α' 261).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 29 Α του ν. 1558/1985 "Κυβέρνηση και κυβερνητικά όργανα" (Α' 137), που προστέθηκε με το άρθρο 27 του ν. 2081/1992 (Α' 154) και τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2α του ν. 2469/1997 (Α' 38).

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

(1)

ποποιηθεί και ισχύει (Υ.Α. 1218.112/98/10.06.1998 "Αποδοχή του Διεθνούς Κώδικα για τα ταχύπλοα", ΦΕΚ 726 Β'/15.07.1998).

(στ) "τακτικό δρομολόγιο", σειρά διαπλεύσεων οχηματογωγού Ro-Ro ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους, οι οποίες εκτελούνται κατά τρόπο που να εξυπηρετείται η συγκοινωνία μεταξύ των αυτών δύο ή περισσότερων λιμένων, ή σειρά δρομολογίων από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες προσεγγίσεις, είτε:

(i) σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα ή

(ii) με διαπλεύσεις τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμο συστηματικό σύνολο.

(ζ) "θαλάσσια περιοχή", οιαδήποτε θαλάσσια περιοχή, που περιλαμβάνεται σε κατάλογο που καταρτίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4 του Π.Δ. 103/99 (Α 110) "Κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με την Οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998".

(η) "πιστοποιητικά"

(i) για τα οχηματογωγά Ro-Ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν διεθνείς πλόες, τα πιστοποιητικά ασφαλείας που εκδίδονται δυνάμει της σύμβασης Solas του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, καθώς και τα σχετικά μητρώα εξοπλισμού, τα πιστοποιητικά απαλλαγής και οι άδειες λειτουργίας,

(ii) για τα οχηματογωγά Ro-Ro ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, τα πιστοποιητικά ασφαλείας που εκδίδονται σύμφωνα με το π.δ. 103/99 καθώς και τα σχετικά μητρώα εξοπλισμού, τα πιστοποιητικά απαλλαγής και οι άδειες λειτουργίας.

(θ) "πιστοποιητικό απαλλαγής", οιαδήποτε πιστοποιητικό εκδοθέν με βάση τις διατάξεις του κεφαλαίου Ι, κανονισμού 12 παρ. (α) (vii) της Δ. Σύμβασης SOLAS '74, (Πρωτόκολλο 1988 όπως αυτό έχει κυρωθεί με το Ν. 2208/94, ΦΕΚ Α 71).

(i) "αρχή του κράτους της σημαίας", οι αρμόδιες αρχές του κράτους του οποίου την σημαία δικαιούται να φέρει το οχηματογωγό πλοίο Ro-Ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος.

(ια) "κράτος υποδοχής", το κράτος μέλος, σε λιμένα ή λιμένες του οποίου καταπλέει ένα οχηματογωγό πλοίο Ro-Ro ή ένα ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος κατά την εκτέλεση τακτικού δρομολογίου του.

(ιβ) "διεθνής πλους", ο πλους δια θαλάσσης από έναν λιμένα κράτους μέλους προς έναν λιμένα εκτός του εν λόγω κράτους μέλους, ή αντιστρόφως.

(ιγ) "εσωτερικός πλους", ο πλους σε θαλάσσιες περιοχές από έναν λιμένα κράτους μέλους προς τον ίδιο ή άλλον λιμένα εντός του ίδιου κράτους μέλους.

(ιδ) "αναγνωρισμένος οργανισμός", ο αναγνωρισμένος οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 4 του π.δ. 32/97 (Α35).

(ιε) "εταιρεία", οιαδήποτε εταιρεία η οποία εκμεταλλεύεται ένα ή περισσότερα οχηματογωγά Ro-Ro, και έχει αποκτήσει έγγραφο συμμόρφωσης σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου, της 8ης Δεκεμβρίου 1995, για την διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματογωγών πλοίων, Roll-on/Roll-off (Ro-Ro) (L 320/14/30.12.95) ή εκμεταλλεύεται ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, και έχει αποκτήσει έγγραφο συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανονισμό ΙΧ/4 της σύμβασης Solas του 1974, όπως αυτή είχε τροποποιηθεί και ίσχυε την 01/06/1999.

(ιστ) "κώδικας για την έρευνα θαλάσσιων ατυχημάτων", ο κώδικας για την έρευνα των θαλασσιών ατυχημάτων και πε-

ριστατικών τον οποίον έχει εκδώσει ο ΙΜΟ με την απόφαση Α.849(20) της συνέλευσής του στις 27 Νοεμβρίου 1997.

(ιζ) "ειδική επιθεώρηση", η επιθεώρηση πλοίου, η εκτελούμενη από το κράτος υποδοχής, όπως ορίζουν τα άρθρα 6 και 8.

(ιη) "ειδικευμένος επιθεωρητής", ο δημόσιος υπάλληλος ή οιοδήποτε άλλο άτομο, δεόντως εξουσιοδοτημένο από την αρχή ενός κράτους μέλους, να διενεργεί επιθεωρήσεις και ελέγχους που σχετίζονται με τα πιστοποιητικά και πληροί τα κριτήρια περί προσόντων και ανεξαρτησίας που ορίζει το παράρτημα V του παρόντος διατάγματος.

(ιθ) "ελάττωμα", η κατάσταση πλοίων που δεν είναι σύμφωνη προς τις απαιτήσεις του παρόντος διατάγματος.

(κ) "ΙΜΟ", ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization/ΙΜΟ)

(κα) "ΥΕΝ", το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

(κβ) "ΚΕΕΠ", Ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων.

(κγ) "Κράτος μέλος", τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(κδ) "Λιμενικές Αρχές", τα Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία, Λιμενικοί σταθμοί.

Άρθρο 3

(Άρθρο 3 της Οδηγίας)

Πεδίο εφαρμογής

Το παρόν διάταγμα εφαρμόζεται σε όλα τα οχηματογωγά Ro-Ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν τακτικό δρομολόγιο από ή προς ελληνικό λιμένα, ανεξαρτήτως της σημαίας τους, εφόσον το δρομολόγιο αυτό είναι διεθνής πλους ή πλους εσωτερικού σε θαλάσσιες περιοχές οι οποίες εμπίπτουν στην κατηγορία Α που αναφέρεται στο άρθρο 4 του π.δ. 103/99.

Άρθρο 4

(Άρθρο 4 της Οδηγίας)

Αρχικές επαληθεύσεις οι οποίες απαιτούνται για τα οχηματογωγά Ro-Ro ή τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη

1. Πριν από την έναρξη εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων από ένα οχηματογωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος ή μέχρι την 1.12.2001 για οχηματογωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος το οποίο εκτελεί ήδη τακτικό δρομολόγιο την 1.12.2000, ο ΚΕΕΠ ελέγχει εάν αυτά :

(α) διαθέτουν έγκυρα πιστοποιητικά, εκδοθέντα από τις αρχές του κράτους της σημαίας ή από αναγνωρισμένο Οργανισμό που ενεργεί εξ ονόματός του,

(β) έχουν επιθεωρηθεί για την έκδοση πιστοποιητικών σύμφωνα με τις σχετικές διαδικασίες και κατευθύνσεις, που περιέχει η απόφαση Α.746(18) της συνέλευσης του ΙΜΟ σχετικά με τις κατευθύνσεις επιθεώρησης με βάση το εναρμονισμένο σύστημα επιθεώρησης και πιστοποίησης, όπως ισχύουν οι κατευθύνσεις αυτές κατά την ημερομηνία έναρξης και ισχύος του παρόντος διατάγματος και έκτοτε ή με διαδικασίες που έχουν καθορισθεί για να επιτευχθεί ο ίδιος στόχος,

(γ) πληρούν τα πρότυπα κατάταξής τους που έχουν ορισθεί με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού ή κανόνες αποδεκτούς ως ισοδύναμους από τις αρχές του κράτους της σημαίας για την κατασκευή και συντήρηση του κύτους τους, του μηχανολογικού και ηλεκτρολογικού εξοπλισμού τους και της εγκατάστασης ελέγχου,

(δ) είναι εξοπλισμένα με όργανο καταγραφής δεδομέ-

νων του ταξιδιού (VDR), με σκοπό να διατίθενται πληροφορίες σε περίπτωση έρευνας ατυχήματος. Το VDR πρέπει να πληροί τα πρότυπα επιδόσεων της απόφασης A.861(20) της συνέλευσης του IMO της 27ης Νοεμβρίου 1997, καθώς και τα πρότυπα δοκιμής που ορίζει το πρότυπο αριθ. 61996 της διεθνούς ηλεκτροτεχνικής επιτροπής (IEC). Ωστόσο, για τα VDR που τοποθετούνται σε οχηματαγωγά Ro-Ro ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, κατασκευασμένα προ της 1.6.1999, δύναται να χορηγούνται απαλλαγές σχετικά με τη συμμόρφωση προς ορισμένες απαιτήσεις. Οι απαλλαγές και οι όροι χορήγησής τους, υιοθετούνται σύμφωνα με την διαδικασία που ορίζεται στο Παράρτημα VI.

(ε) πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις περί ευστάθειας [παράρτημα I, Κεφάλαιο Β του Π.Δ. 103/99 (Α' 110) και Υ.Α. 1218.102/1/97/2.6.97 (Β' 495)] που έχουν εγκριθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση και έχουν μεταφερθεί στην Ελληνική νομοθεσία σύμφωνα με την διαδικασία κοινοποίησης που προβλέπεται στο Π.Δ. 39/2001 "Καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών" (Α' 28), όταν εκτελούν πλόες οι οποίοι καλύπτονται από την κείμενη νομοθεσία, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές οι απαιτήσεις δεν υπερβαίνουν εκείνες που ορίζονται στο παράρτημα της απόφασης 14 (απαιτήσεις περί ευστάθειας, σχετικές με τη συμφωνία) της διάσκεψης Solas του 1995 και έχουν κοινοποιηθεί εγκαίρως στον γενικό γραμματέα του IMO, σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στο σημείο 3 της εν λόγω απόφασης.

2. Η προηγούμενη περίπτωση 1 (ε) εφαρμόζεται στα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, μόνον, όταν και όπου συντρέχει λόγος.

3. Ο ΚΕΕΠ κατά την εκτέλεση του έργου που περιγράφεται στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου, συνεπικουρείται όπου είναι αναγκαίο από τις Λιμενικές Αρχές.

Άρθρο 5 (Άρθρο 5 της Οδηγίας)

Αρχικές επαληθεύσεις οι οποίες απαιτούνται για τις εταιρείες και τα κράτη υποδοχής

Πριν από την έναρξη εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων από ένα οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, ή μέχρι την 1.12.2001 για οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος που εκτελεί ήδη τακτικό δρομολόγιο την 1.12.2000, ο ΚΕΕΠ :

1. Ελέγχει εάν οι εταιρείες που θέτουν ή πρόκειται να θέσουν σε τακτικό δρομολόγιο τα σκάφη αυτά :

(α) λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την εξασφάλιση της εφαρμογής των ειδικών απαιτήσεων οι οποίες παρατίθενται στο παράρτημα I και παρέχουν στα κράτη υποδοχής τα οποία περιλαμβάνονται στο τακτικό δρομολόγιο, τα αποδεικτικά στοιχεία συμμόρφωσης προς την παρούσα παράγραφο και προς το άρθρο 4 του παρόντος διατάγματος.

(β) συμφωνούν εκ των προτέρων ότι τα κράτη υποδοχής, και οιοδήποτε άλλο ουσιαστικά ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, δύνανται να διενεργούν, να συμμετέχουν πλήρως ή να συνεργάζονται στην έρευνα σχετικά με θαλάσσιο ατύχημα ή περιστατικό σύμφωνα με το άρθρο 12 και ότι τους παρέχουν πρόσβαση στις πληροφορίες που έχει

καταγράψει το VDR του οχηματαγωγού ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους τους που εμπλέκεται στο εν λόγω ατύχημα ή περιστατικό.

2. Ελέγχουν, για τα οχηματαγωγά ή τα σκάφη που φέρουν σημαία τρίτου κράτους, κατά πόσον το κράτος της σημαίας έχει αποδεχθεί την δέσμευση της εταιρείας να συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του παρόντος διατάγματος.

3. Ο ΚΕΕΠ κατά την εκτέλεση του έργου που περιγράφεται στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου, συνεπικουρείται όπου είναι αναγκαίο από τις Λιμενικές Αρχές.

Άρθρο 6 (Άρθρο 6 της Οδηγίας)

Αρχικές ειδικές επιθεωρήσεις

1. Πριν από την έναρξη εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων από ένα οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, ή μέχρι την 1.12.2001 για οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος που εκτελεί ήδη τακτικό δρομολόγιο την 1.12.2000, ο ΚΕΕΠ εκτελεί αρχική ειδική επιθεώρηση, σύμφωνα με τα παραρτήματα I και III, για να βεβαιωθεί ότι το οχηματαγωγό Ro-Ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος ικανοποιεί τις απαραίτητες απαιτήσεις για ασφαλή λειτουργία σε τακτικό δρομολόγιο.

2. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το παρόν άρθρο εφαρμόζεται πριν από την έναρξη εκτέλεσης των δρομολογίων, ο ΚΕΕΠ ορίζει ημερομηνία για την αρχική ειδική επιθεώρηση, η οποία διεξάγεται εντός μηνός το αργότερο από την παραλαβή των στοιχείων που είναι απαραίτητα για την ολοκλήρωση της επαλήθευσης σύμφωνα με τα άρθρων 4 και 5 του παρόντος διατάγματος.

Άρθρο 7 (Άρθρο 7 της Οδηγίας)

Ειδικές διατάξεις

1. Όταν ένα οχηματαγωγό Ro-Ro ή ένα ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε τακτικό δρομολόγιο με προσέγγιση σε ελληνικό λιμένα, ο ΚΕΕΠ λαμβάνει υπόψη του στον μέγιστο βαθμό τις επαληθεύσεις και επιθεωρήσεις που έχουν ήδη διεξαχθεί στο εν λόγω οχηματαγωγό ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, για την διεξαγωγή προηγούμενου τακτικού δρομολογίου που καλύπτεται από το παρόν διάταγμα. Εφόσον ο ΚΕΕΠ είναι ικανοποιημένος με τις προηγούμενες επαληθεύσεις και επιθεωρήσεις, οι οποίες είναι σχετικές με τους νέους όρους λειτουργίας, τα άρθρα 4, 5 και 6 δεν χρειάζεται να εφαρμόζονται προ της έναρξης του νέου τακτικού δρομολογίου του οχηματαγωγού Ro-Ro ή του ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους.

2. Η εφαρμογή των άρθρων 4, 5 και 6 δεν απαιτείται όταν ένα οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, το οποίον συμμορφώνεται με το παρόν διάταγμα και εκτελεί ήδη τακτικά δρομολόγια, μεταφέρεται σε άλλο τακτικό δρομολόγιο, του οποίου τα χαρακτηριστικά της γραμμής αναγνωρίζονται από τα οικεία κράτη υποδοχής ότι είναι όμοια, και όλα τα κράτη υποδοχής συμφωνούν ότι το οχηματαγωγό Ro-Ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος ικανοποιεί όλες τις απαιτήσεις ασφαλούς εκτέλεσης του δρομολογίου αυτού.

Κατόπιν σχετικής αιτήσεως μιας εταιρείας, ο ΚΕΕΠ μπορεί να επιβεβαιώνει εκ των προτέρων τη συμφωνία της χώ-

ρας με άλλο κράτος υποδοχής, όσον αφορά την ομοιότητα των χαρακτηριστικών της γραμμής.

3. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες, λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων, ένα οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, πρέπει ν' αντικαταστήσει ταχέως το αρχικό για να εξασφαλιστεί η συνέχεια του δρομολογίου, και εφόσον δεν εφαρμόζονται οι παράγραφοι 1 και 2, ο ΚΕΕΠ μπορεί να επιτρέψει την λειτουργία του οχηματαγωγού Ro-Ro ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους υπό την προϋπόθεση ότι :

(α) η οπτική επιθεώρηση και ο έλεγχος των εγγράφων δεν προξενεί ανησυχίες σχετικές με την μη ικανοποίηση από πλευράς οχηματαγωγού Ro-Ro ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους των απαραίτητων απαιτήσεων ασφαλούς λειτουργίας, και

(β) ο ΚΕΕΠ εκτελεί τις επαληθεύσεις και επιθεωρήσεις βάσει των άρθρων 4, 5 και 6 εντός ενός μηνός από την δρομολόγησή του.

Άρθρο 8

(Άρθρο 8 της Οδηγίας)

Τακτικές ειδικές και άλλες επιθεωρήσεις

1. Ο ΚΕΕΠ, μία φορά ανά δώδεκα μήνες, διενεργεί :

- ειδική επιθεώρηση, σύμφωνα με το παράρτημα III και
- επιθεώρηση κατά την διάρκεια τακτικού δρομολογίου, σκοπός της οποίας είναι να καλύψει αρκετά από τα σημεία που εκτίθενται στα παραρτήματα I, III και IV προκειμένου να βεβαιωθεί ότι το οχηματαγωγό ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος εξακολουθεί να ικανοποιεί τις απαραίτητες απαιτήσεις ασφαλούς λειτουργίας.

Μια αρχική ειδική επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 6 υπολογίζεται ως ειδική επιθεώρηση για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου.

2. Ο ΚΕΕΠ εκτελεί επίσης ειδική επιθεώρηση σύμφωνα με το παράρτημα III, κάθε φορά που το οχηματαγωγό Ro-Ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος υφίσταται επισκευές, μετατροπές και μεταβολές μείζονος σημασίας, ή σε περίπτωση αλλαγής της διαχείρισης, της σημαίας του ή της κλάσης του. Ωστόσο, στην περίπτωση αλλαγής διαχείρισης ή σημαίας, ή μετάταξης σε άλλη κλάση, ο ΚΕΕΠ μπορεί, αφού λάβει υπόψη του τις προηγούμενες επαληθεύσεις και τις επιθεωρήσεις του οχηματαγωγού ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους, και με την προϋπόθεση ότι η ασφαλής λειτουργία του δεν επηρεάζεται από την αλλαγή ή την μεταφορά αυτή, να απαλλάξει το οχηματαγωγό ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος από την ειδική επιθεώρηση που απαιτεί η παρούσα παράγραφος.

3. Στην περίπτωση κατά την οποία οι επιθεωρήσεις για τις οποίες γίνεται λόγος στην παράγραφο 1, επιβεβαιώσουν ή αποκαλύψουν ελαττώματα σε σχέση με τις απαιτήσεις του παρόντος διατάγματος, οι οποίες να δικαιολογούν απαγόρευση εκτέλεσης δρομολογίων, όλες οι δαπάνες, οι σχετιζόμενες με τις επιθεωρήσεις σε οιαδήποτε κανονική λογιστική περίοδο, καλύπτονται από την εταιρεία.

Άρθρο 9

(Άρθρο 9 της Οδηγίας)

Κοινοποίηση

Ο ΚΕΕΠ ενημερώνει αμέσως και γραπτώς για το αποτέλεσμα των επαληθεύσεων και επιθεωρήσεων που εκτελέσε σύμφωνα με τα άρθρα 4, 5, 6 και 8.

Άρθρο 10

(Άρθρο 10 της Οδηγίας)

Απαγόρευση εκτέλεσης δρομολογίων

1. Ο ΚΕΕΠ εμποδίζει την διεξαγωγή τακτικού δρομολογίου από οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, μέχρις ότου αποφανθεί ότι ο κίνδυνος εξέλιπε και πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος διατάγματος.

(α) όταν αδυνατεί να επιβεβαιώσει την συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις των άρθρων 4 και 5.

(β) οποτεδήποτε διαπιστώνονται ελαττώματα κατά την διάρκεια των αναφερομένων στα άρθρα 6 και 8 επιθεωρήσεων, τα οποία θέτουν σε άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια του οχηματαγωγού ή του ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους, καθώς και την ζωή των επιβατών και του πληρώματος.

(γ) όταν υφίσταται διαπιστωμένη αδυναμία συμμόρφωσης προς τις κοινοτικές πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα II, η οποία θέτει σε άμεσο κίνδυνο το οχηματαγωγό ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, καθώς και την ζωή των επιβατών και του πληρώματος.

(δ) όποτε το κράτος της σημαίας δεν έχει συμβουλευθεί τον ΚΕΕΠ για τα θέματα που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 ή παράγραφος 5.

Ο ΚΕΕΠ ενημερώνει γραπτώς την εταιρεία για την απόφαση απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων από το συγκεκριμένο οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος και αιτιολογεί πλήρως την απόφασή του.

2. Ωστόσο, όταν το οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος εκτελεί ήδη τακτικά δρομολόγια και διαπιστωθούν ελαττώματα, ο ΚΕΕΠ απαιτεί από την εταιρεία να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την ταχεία αποκατάστασή τους ή εντός μιας εύθετης προκαθορισμένης χρονικής περιόδου, εφόσον τα ελαττώματα αυτά δεν θέτουν σε άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια του οχηματαγωγού ή του σκάφους, του πληρώματος και των επιβατών του. Μετά την αποκατάσταση των ελαττωμάτων, ο ΚΕΕΠ ελέγχει κατά πόσον η διόρθωση πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του. Σε αντίθετη περίπτωση, απαγορεύει την εκτέλεση δρομολογίων από το οχηματαγωγό ή το σκάφος.

3. Η εταιρεία του οχηματαγωγού Ro-Ro ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους έχει δικαίωμα προσφυγής κατά της απόφασης για απαγόρευση δρομολογίων ενώπιον του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 4 του άρθρου 45 του Ν.Δ. 187/73 "περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου" (Α 261). Οι προσφυγές διεκπεραιώνονται το ταχύτερο δυνατό. Η προσφυγή δεν συνεπάγεται αυτόματη αναστολή της απόφασης.

Η απόφαση για απαγόρευση δρομολογίου περιλαμβάνει ρητή μνεία του δικαιώματος προσφυγής, της προθεσμίας ασκήσεως και του οργάνου ενώπιον του οποίου αυτή ασκείται.

4. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες τα άρθρα 4, 5 και 6 εφαρμόζονται πριν από την έναρξη εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, η απόφαση απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων για ένα πλοίο πρέπει να λαμβάνεται εντός μηνός από την αρχική ειδική επιθεώρηση και να κοινοποιείται αμέσως στην εταιρεία.

Άρθρο 11

(Άρθρο 11 της Οδηγίας)

Διαδικασίες σχετικά με τις αρχικές και τακτικές ειδικές επιθεωρήσεις

1. Τα οχηματαγωγά Ro-Ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά

σκάφη που έχουν υποβληθεί στις ειδικές επιθεωρήσεις με ικανοποιητικά αποτελέσματα απαλλάσσονται από τις ενδελεχείς επιθεωρήσεις, που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 του π.δ. 88/97 (Α90), όπως τροποποιήθηκε με το π.δ. 16/99 (Α9), και από τις ενισχυμένες επιθεωρήσεις εκ του λόγου ότι ανήκουν στην κατηγορία επιβατηγών πλοίων, που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 και στο παράρτημα V. (κατηγορία Α-3) του ως άνω διατάγματος.

2. Ο ΚΕΕΠ συνεργάζεται με τις αντίστοιχες αρχές άλλων κρατών υποδοχής που εμπλέκονται σε μια ειδική επιθεώρηση του ίδιου πλοίου ή σκάφους. Οι ειδικές επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται από ομάδα απαρτιζόμενη από ειδικευμένους επιθεωρητές του ΚΕΕΠ ή αυτού και του (των) εμπλεκόμενου(-ων) κράτους(-τών) υποδοχής. Όποτε υφίσταται ανάγκη ποιοτικής αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις διατάξεις που αφορούν τις κλάσεις, η Ελληνική πλευρά διασφαλίζει ότι στην ομάδα της περιλαμβάνονται οι κατάλληλοι εμπειρογνώμονες με την προσθήκη, όπου απαιτείται, ενός επιθεωρητή εξουσιοδοτημένου αναγνωρισμένου οργανισμού. Οι επιθεωρητές αναφέρουν τα ελαττώματα στον ΚΕΕΠ, ο οποίος ανακοινώνει αυτές τις πληροφορίες στο κράτος της σημαίας, εάν αυτό το κράτος δεν είναι κράτος υποδοχής εμπλεκόμενο στην επιθεώρηση.

3. Ο ΚΕΕΠ δύναται να διεξάγει επιθεώρηση κατόπιν αιτήματος άλλου εμπλεκόμενου κράτους υποδοχής.

4. Ο ΚΕΕΠ, εφόσον του το ζητήσουν οι εταιρείες, καλεί τις αρχές του κράτους της σημαίας που δεν είναι κράτος υποδοχής, να αντιπροσωπευθούν σε οιαδήποτε ειδική επιθεώρηση με βάση τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος.

5. Ο ΚΕΕΠ, όταν προγραμματίζει επιθεώρηση σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 8, λαμβάνει δεόντως υπόψη το πρόγραμμα λειτουργίας και συντήρησης του οχηματαγωγού ή του σκάφους.

6. Τ' αποτελέσματα των ειδικών επιθεωρήσεων καταγράφονται σε εκθέσεις επιθεωρήσεων.

7. Στην περίπτωση που υπάρχει διαφωνία μεταξύ των αρχών, της Ελλάδας και των άλλων κρατών υποδοχής, σχετικά με την ικανοποίηση των απαιτήσεων του άρθρου 4 και του άρθρου 5 παράγραφος 1, τότε ο ΚΕΕΠ κοινοποιεί αμέσως στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τους λόγους της διαφωνίας.

Άρθρο 12 (Άρθρο 12 της Οδηγίας) Διερεύνηση ατυχήματος

1. Οι Λιμενικές Αρχές, οι κατά την κείμενη νομοθεσία οριζόμενοι Αξιωματικοί Λιμενικού Σώματος και τα Ανακριτικά Συμβούλια Ναυτικών Ατυχημάτων (Α.Σ.Ν.Α.) σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων στα οποία εμπλέκεται οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, διεξάγουν σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία σχετική έρευνα και υποβάλλουν το φάκελο του ναυτικού ατυχήματος στις αρμόδιες αρχές. Στις παραπάνω περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων επιτρέπεται σε οιοδήποτε άλλο ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να συμμετέχει, να συνεργάζεται ή, όπου προβλέπεται στα πλαίσια του κώδικα για την έρευνα ναυτικών ατυχημάτων, να διεξάγει οιαδήποτε διερεύνηση ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού, σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 712/70 (Α' 237).

2. Οι όροι "ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος", "κύριο κράτος διερεύνησης" και "ναυτικό ατύχημα" έχουν την ίδια έννοια με εκείνη του κώδικα του ΙΜΟ για την έρευνα ναυτικών ατυχημάτων.

3. Όταν ένα οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος εμπλέκεται σε ναυτιλιακό ατύχημα, την ευθύνη έναρξης της διερεύνησης φέρει το κράτος στα ύδατα του οποίου συνέβη το ατύχημα ή το περιστατικό, ή εάν συνέβη σε άλλα ύδατα, το τελευταίο κράτος μέλος επίσκεψης του οχηματαγωγού ή σκάφους πριν το ατύχημα ή το περιστατικό. Το κράτος αυτό είναι υπεύθυνο για τη διερεύνηση και το συντονισμό με άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη έως ότου συμφωνηθεί από κοινού το κύριο κράτος διερεύνησης.

4. Οι αρμόδιες Αρχές που διεξάγουν, συμμετέχουν ή συνεργάζονται στις εν λόγω διερευνήσεις εξασφαλίζουν ότι η έρευνα ολοκληρώνεται κατά τον αποτελεσματικότερο τρόπο και εντός του βραχύτερου κατά το δυνατόν χρονικού διαστήματος, λαμβανομένου υπόψη του κώδικα για την έρευνα ναυτικών ατυχημάτων.

5. Οι παραπάνω Αρχές, δημοσιοποιούν τις εκθέσεις που προκύπτουν από τις διερευνήσεις αυτές, σύμφωνα με το σημείο 12.3 του κώδικα για την έρευνα ναυτικών ατυχημάτων και την κοινοποίησή τους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τηρουμένης της ισχύουσας νομοθεσίας.

Άρθρο 13 (Άρθρο 13 της Οδηγίας) Συνοδευτικά μέτρα

1. Ο ΚΕΕΠ όταν εκδίδει ή αναγνωρίζει ένα πιστοποιητικό απαλλαγής, συνεργάζεται με το εμπλεκόμενο κράτος υποδοχής ή με τις αρχές του κράτους της σημαίας, για να επιλυθεί οιαδήποτε διαφωνία σχετικά με το βάσιμο των απαλλαγών πριν την αρχική ειδική επιθεώρηση.

2. Το YEN εντός χρονικού διαστήματος έξι (6) μηνών από της δημοσίευσής του παρόντος ΠΔ, πρέπει να θέσει σε λειτουργία συστήματα ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων από ξηράς και άλλα συστήματα πληροφοριών, σύμφωνα με την απόφαση Α. 795(19) του ΙΜΟ, για να υποβοηθούνται τα οχηματαγωγά Ro-Ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη στην ασφαλή εκτέλεση του τακτικού δρομολογίου, ή μέρους αυτού, για την ασφάλεια των οποίων η Ελλάδα φέρει την ευθύνη.

3. Ο ΚΕΕΠ παρέχει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή αντίγραφα των εκθέσεων επιθεώρησης που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 6, με τον αναγνωριστικό αριθμό του ΙΜΟ, εάν υφίσταται. Η χορήγηση αναγνωριστικών αριθμών σε άλλα σκάφη είναι δυνατή μετά από απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που εκδίδεται σύμφωνα με την κοινοτική διαδικασία. Εφόσον σε ένα τακτικό δρομολόγιο εμπλέκονται δύο ή περισσότερα κράτη υποδοχής, τα δεδομένα μπορούν να παρέχονται από ένα από αυτά τα κράτη υποδοχής. Στην βάση δεδομένων που τηρεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στην οποία περιέχονται οι παρεχόμενες πληροφορίες, υπάρχει δυνατότητα πρόσβασης με τις προϋποθέσεις που αποφασίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

4. Ο ΚΕΕΠ μεριμνά, ώστε οι εταιρείες που χρησιμοποιούν οχηματαγωγά Ro-Ro ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη σε τακτικά δρομολόγια, από ή προς ελληνικούς λιμένες, να είναι ικανές να διατηρούν και να εφαρμόζουν ολοκληρωμένο σύστημα ετοιμότητας για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στα πλοία τους. Προς τον σκοπό αυτό χρησιμο-

ποιούν το πλαίσιο που παρέχει η απόφαση Α.852(20) της συνέλευσης του ΙΜΟ σχετικά με τις κατευθύνσεις για την δομή ενός ολοκληρωμένου συστήματος ετοιμότητας. Στην περίπτωση κατά την οποία η Ελλάδα έχει την ιδιότητα του κράτους υποδοχής και εμπλέκεται με ένα ή με περισσότερα κράτη μέλη που είναι και κράτη υποδοχής στο τακτικό δρομολόγιο, τότε οι αρμόδιες αρχές τους καταρτίζουν από κοινού σχέδιο για τις διάφορες διαδρομές.

5. Στην περίπτωση κατά την οποία η Ελλάδα έχει την ιδιότητα του κράτους υποδοχής, τότε ο ΚΕΕΠ συνεργάζεται πλήρως με τις αρχές του κράτους της σημαίας πριν από την έκδοση της άδειας λειτουργίας ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1.9.3 του κώδικα ταχύπλοων σκαφών. Περαιτέρω εξασφαλίζει ότι οι περιορισμοί λειτουργίας που υπαγορεύονται από τις κατά τόπους καταστάσεις και είναι αναγκαίοι για την προστασία της ζωής, των φυσικών πόρων και των παράκτιων δραστηριοτήτων, ισχύουν ή διατηρούνται και λαμβάνει μέτρα για να εξασφαλίσει την επιβολή των περιορισμών αυτών.

Άρθρο 14 (Άρθρο 14 της Οδηγίας)

Συνεργασία μεταξύ κρατών υποδοχής

Το ΥΕΝ συνεργάζεται με τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών υποδοχής του ίδιου τακτικού δρομολογίου του πλοίου, κατά την εφαρμογή του παρόντος διατάγματος.

Άρθρο 15 (Άρθρο 15 της Οδηγίας)

Μέτρα στήριξης

Ο ΚΕΕΠ ενημερώνει τα τρίτα κράτη, τα οποία φέρουν είτε ευθύνες ως κράτη της σημαίας, είτε ευθύνες παρεμφερείς με εκείνες ενός κράτους υποδοχής για οχηματαγωγά Ro-Ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη τα οποία emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος διατάγματος και χρησιμοποιούνται μεταξύ ενός ελληνικού λιμένα και ενός λιμένα κράτους μέλους ή ενός λιμένα τρίτης χώρας, σχετικά με τις υποχρεώσεις τις οποίες επιβάλλει το παρόν διατάγμα σε κάθε εταιρεία που πραγματοποιεί τακτικό δρομολόγιο από ή προς λιμένα της Κοινότητας.

Άρθρο 16 Κυρώσεις

Στους παραβάτες των διατάξεων του διατάγματος αυτού ανεξάρτητα από κάθε άλλη ποινική ή πειθαρχική ευθύνη, επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 45 του Ν.Δ. 187/73 (Α' 261), όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 301/91 (Α' 159).

Άρθρο 17 Παραρτήματα

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος Διατάγματος τα πιο κάτω Παραρτήματα I, II, III, IV, V και VI.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΛΗΡΟΥΝ ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

(οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 και στα άρθρα 6 και 8)

Οι εταιρείες εξασφαλίζουν ότι επί των οχηματαγωγών

τους Ro-Ro και των ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών τους:

1. ο πλοίαρχος έχει τις κατάλληλες πληροφορίες για την ύπαρξη συστημάτων ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων από ξηράς και άλλων συστημάτων πληροφοριών για να επικουρείται στην ασφαλή εκτέλεση των πλόων, πριν το οχηματαγωγό ή το σκάφος αποπλεύσει, και ότι χρησιμοποιεί τα συστήματα ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων και πληροφοριών που καταρτίζουν τα κράτη μέλη.

2. εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις των παραγράφων 2 έως 6 της εγκυκλίου ΜΣC/699 (αναθεωρημένες κατευθύνσεις για τις οδηγίες ασφαλείας των επιβατών).

3. έχει αναρτηθεί σε προσβάσιμο σημείο ένας πίνακας με τις ρυθμίσεις εργασίας επί του πλοίου, ο οποίος περιέχει:

α) το πρόγραμμα υπηρεσίας στη θάλασσα και το πρόγραμμα υπηρεσίας στην ξηρά και

β) το ανώτατο όριο ωρών εργασίας ή το κατώτερο όριο ωρών ανάπαυσης που απαιτούνται για το προσωπικό επιφυλακής

4. ο πλοίαρχος δεν υπόκειται σε περιορισμούς όσον αφορά τη λήψη απόφασης η οποία, κατά την επαγγελματική του κρίση, είναι αναγκαία για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και λειτουργία, ιδίως με κακές καιρικές συνθήκες και ταραγμένη θάλασσα.

5. ο πλοίαρχος τηρεί βιβλίο των δραστηριοτήτων ναυσιπλοΐα και των περιστατικών που έχουν σημασία για την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

6. κάθε ζημία ή μόνιμη καμπτική παραμόρφωση του μανδύα των εξωτερικών θυρών και του σκάφους που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ακεραιότητα του οχηματαγωγού ή του σκάφους, καθώς και κάθε ελάττωμα στις διατάξεις ασφάλισης των εν λόγω θυρών, αναφέρεται αμέσως στις αρχές της σημαίας και στο κράτος υποδοχής και επισκευάζεται αμέσως όπως απαιτούν τα εν λόγω κράτη.

7. διατίθεται ενημερωμένο σχέδιο ταξιδιού πριν από τον απόπλου του οχηματαγωγού ή του ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους. Στην εκπόνηση του σχεδίου πλου λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι κατευθύνσεις που ορίζουν οι εκάστοτε ισχύουσες αποφάσεις ΜΣC για τις κατευθύνσεις σχετικά με τον προγραμματισμό πλου

8. παρέχονται στους επιβάτες γενικές πληροφορίες σχετικά με την εξυπηρέτηση και τη βοήθεια που μπορεί να παρασχεθεί σε ηλικιωμένους και αναπήρους επί του πλοίου, και ότι οι σχετικές πληροφοριακές ενδείξεις έχουν τις κατάλληλες διαστάσεις για άτομα με προβλήματα όρασης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ

(που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο γ)

- Η ενσωματωθείσα στο εθνικό δίκαιο με το π.δ. 346/94 (Α 183) Οδηγία 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 1993, για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα (ΕΕ L 247 της 5.10.1993, σ. 19) η οποία τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/74/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 276 της 13.10.1998, σ. 7) και ενσωματώθηκε στο εθνικό μας δίκαιο με το Π.Δ. 12/2000 (Α' 11).

- Η ενσωματωθείσα στο εθνικό δίκαιο με το π.δ. 210/96 (Α 165) Οδηγία 94/58/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευ-

σης των ναυτικών (ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 28), όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/35/ΕΚ (ΕΕ L 172 της 17.6.1998, σ. 1), και ενσωματώθηκε στο εθνικό μας δίκαιο με το Π.Δ. 295/99 (Α' 266), όπου εφαρμόζεται.

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου, της 8ης Δεκεμβρίου 1995, για τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, Roll-on - Roll-off (Ro-Ro) (ΕΕ L 320 της 30.12.1995, σ. 14), ο οποίος τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 179/98 της Επιτροπής (ΕΕ L 19 της 24.1.1998, σ. 35).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ (οι οποίες αναφέρονται στα άρθρα 6 και 8)

1. Οι ειδικές επιθεωρήσεις εξασφαλίζουν ότι πληρούνται οι θεσμοθετημένες απαιτήσεις, ιδίως σε ό,τι αφορά την κατασκευή, την υποδιαίρεση και την ευστάθεια, το μηχανολογικό εξοπλισμό και τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, τη φόρτωση, την ευστάθεια, την πυροπροστασία, το μέγιστο αριθμό επιβατών, τα σωστικά μέσα και τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, τις ραδιοεπικοινωνίες και την πλοήγηση και προς το σκοπό αυτό, ενδεχομένως, περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

- θέση σε λειτουργία της γεννήτριας έκτακτης ανάγκης,
- επιθεώρηση του φωτισμού έκτακτης ανάγκης,
- επιθεώρηση του συστήματος παραγωγής ισχύος εκτάκτου ανάγκης των ραδιοεγκαταστάσεων,
- δοκιμή του συστήματος ενημέρωσης των επιβατών,
- άσκηση πυρόσβεσης, κατά την οποία επιδεικνύεται η ικανότητα χρήσης του πυροσβεστικού ιματισμού και εξοπλισμού,
- λειτουργία της πυροσβεστικής αντλίας έκτακτης ανάγκης με δύο οθώνινους σωλήνες συνδεδεμένους με το εν λειτουργία κύριο δίκτυο πυρκαϊάς,
- δοκιμή των τηλεχειριστηρίων διακοπής της τροφοδοσίας σε καύσιμα των λεβήτων, των κύριων και βοηθητικών μηχανών και των ανεμιστήρων αερισμού,
- δοκιμή των τηλεχειριστηρίων και των τοπικών χειριστηρίων για το κλείσιμο των πυροφρακτών,
- δοκιμή των συστημάτων ανίχνευσης πυρκαϊάς και των συστημάτων συναγερμού,
- δοκιμή ορθής ασφάλισης των θυρών πυρασφαλείας,
- λειτουργία των αντλιών υδροσυλλεκτών,
- κλείσιμο των στεγανών θυρών διαφραγμάτων, τόσο από τη θέση του τοπικού χειριστηρίου όσο και από τη θέση του τηλεχειριστηρίου,
- επίδειξη ότι τα κύρια μέλη του πληρώματος είναι εξοικειωμένα με το σχέδιο αντιμετώπισης βλαβών,
- καθαίρεση τουλάχιστον μίας σωστικής λέμβου και μίας ναυαγοσωστικής λέμβου στη θάλασσα, θέση σε λειτουργία και δοκιμή του συστήματος πρόωσης και πηδαλιουχίας των λέμβων, και ανέλκυσή τους από τη θάλασσα στη θέση στοιβασίας τους επί του πλοίου,
- έλεγχο του ότι όλες οι σωστικές και ναυαγοσωστικές λέμβοι ανταποκρίνονται στην απογραφή,
- δοκιμή του μηχανισμού πηδαλιουχίας και του βοηθητικού μηχανισμού πηδαλιουχίας του πλοίου ή του σκάφους.

2. Οι ειδικές επιθεωρήσεις περιλαμβάνουν έλεγχο του προγραμματισμένου συστήματος συντήρησης επί του πλοίου.

3. Κατά τις ειδικές επιθεωρήσεις, ελέγχεται κατά κύριο λόγο η εξοικείωση των μελών του πληρώματος, και η ετοι-

μότητά τους, με τις διαδικασίες ασφαλείας, τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, τη συντήρηση, τις πρακτικές εργασίες, την ασφάλεια των επιβατών, τους κανονισμούς της γέφυρας και τις εργασίες φόρτωσης των εμπορευμάτων και των οχημάτων. Ελέγχεται επίσης η ικανότητα των ναυτικών να κατανοούν και, ενδεχομένως, να δίνουν εντολές, οδηγίες και αναφορές στην κοινή γλώσσα εργασίας, όπως αυτή αναφέρεται στο ημερολόγιο του πλοίου. Ελέγχονται ακόμη τα έγγραφα αποδεικτικά στοιχεία ότι τα μέλη του πληρώματος έχουν παρακολουθήσει επιτυχώς ειδική εκπαίδευση, ιδίως σε ότι αφορά:

- την εκπαίδευση διαχείρισης του πλήθους,
- την εκπαίδευση εξοικείωσης,
- την εκπαίδευση ασφαλείας για το προσωπικό που παρέχει απ' ευθείας συνδρομή ασφαλείας στους επιβάτες στους χώρους επιβατών, και ιδιαίτερα στους ηλικιωμένους και τα μειονεκτούντα άτομα σε περίπτωση ανάγκης και

- τη διαχείριση κρίσιμων καταστάσεων και την εκπαίδευση στη συμπεριφορά του ανθρώπου.

Η ειδική επιθεώρηση περιλαμβάνει εκτίμηση κατά πόσον οι τύποι των πλαισίων προκαλούν δυσανάλογη κόπωση, ιδιαίτερα στο προσωπικό επιτήρησης.

4. Τα πιστοποιητικά επαγγελματικής επάρκειας των μελών του πληρώματος που εκδίδονται από τρίτες χώρες αναγνωρίζονται μόνον εφόσον είναι σύμφωνα με τον κανονισμό I/10 της αναθεωρημένης διεθνούς σύμβασης για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και εκτέλεσης φυλακών των ναυτικών, 1978 (STCW).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΜΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΑΚΤΙΚΟΥ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ (όπως αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1)

1. Πληροφορίες σχετικά με τους επιβάτες

Μέσα χρησιμοποιούμενα για να εξασφαλίζεται ότι δεν υπάρχει υπέρβαση του αριθμού επιβατών για τον οποίο έχει πιστοποιηθεί το οχηματαγωγό Ro-Ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος (εφεξής καλούμενο "πλοίο"). "Ότι το σύστημα καταχώρισης των πληροφοριών σχετικά με τους επιβάτες είναι αποτελεσματικό και σύμφωνο προς τους κανονισμούς. Τρόπος διαβίβασης στον πλοίαρχο των πληροφοριών για το συνολικό αριθμό επιβατών και, εφόσον χρειάζεται, τρόπος με τον οποίο οι επιβάτες που πραγματοποιούν ταξίδι μετ' επιστροφής χωρίς ενδιάμεση αποβίβαση περιλαμβάνονται στο σύνολο επιβατών του ταξιδιού επιστροφής.

2. Πληροφορίες σχετικά με τη φόρτωση και την ευστάθεια

Όταν είναι εφικτό, τοποθέτηση και χρήση αξιόπιστων σταθμοδεικτών βυθίσματος. Λήψη μέτρων για να εξασφαλίζεται ότι το πλοίο δεν έχει υπερφορτωθεί και ότι η ενδειγμένη υποδιαίρεση της γραμμής φόρτωσης δεν έχει βυθιστεί κάτω από την στάθμη της θάλασσας. Εκτίμηση ότι η φόρτωση και η ευστάθεια είναι οι απαιτούμενες. Ζύγιση των φορτηγών οχημάτων και των άλλων εμπορευμάτων, όταν απαιτείται, και διαβίβαση των σχετικών στοιχείων στο πλοίο για την εκτίμηση της φόρτωσης και της ευστάθειας. Μόνιμη έκθεση των σχεδίων αντιμετώπισης βλαβών και διανομή στους αξιωματικούς του πλοίου

φυλλαδίων που περιέχουν τις πληροφορίες για την αντιμετώπιση των βλαβών.

3. Ασφάλεια για τη Θάλασσα

Διαδικασία που εξασφαλίζει ότι το πλοίο είναι ασφαλές για θαλάσσιους πλόες πριν εγκαταλείψει το αγκυροβόλιο, η οποία περιλαμβάνει θετική αναφορά ότι όλες οι εξωτερικές στεγανές και καιροστεγείς θύρες έχουν κλειστεί. Ότι όλες οι θύρες του καταστρώματος οχημάτων είναι κλειστές πριν εγκαταλείψει το πλοίο το αγκυροβόλιο ή παραμένουν ανοικτές όσο χρόνο χρειάζεται μόνον για να κλείσει το κάλυμμα του προωραίου καταπέλτη, έλεγχος των συστημάτων ασφάλισης των θυρών της πλώρης, της πρύμνης και των πλευρών, και της λειτουργίας των προειδοποιητικών λυχνιών και της επιτήρησης με εσωτερικό τηλεοπτικό κύκλωμα μέσω των οποίων φαίνονται οι θύρες στη γέφυρα διακυβέρνησης του πλοίου. Διαπίστωση και αναφορά για τυχόν δυσχέρειες στη λειτουργία των προειδοποιητικών λυχνιών, ιδιαίτερα δε στους διακόπτες των θυρών.

4. Αναγγελίες ασφαλείας

Μορφή των συνήθων αναγγελιών ασφαλείας και ανάρτηση οδηγίων και εντολών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης στην κατάλληλη γλώσσα(-ες). Συνήθης αναγγελία ασφαλείας πραγματοποιούμενη κατά την έναρξη του ταξιδιού και ηχητικός έλεγχος σε όλους τους χώρους για το κοινό, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται τα ανοικτά καταστρώματα όπου έχουν πρόσβαση οι επιβάτες.

5. Καταχωρίσεις στο ημερολόγιο τον πλοίου

Εξέταση του ημερολογίου του πλοίου για να επαληθεύεται ότι έχει καταχωρηθεί η ασφάλιση των θυρών της πλώρης, της πρύμνης και των άλλων στεγανών και καιροστεγών θυρών, οι δοκιμές των υδατοστεγανών θυρών υποδιάρθρωσης των διαφραγμάτων, η δοκιμή των μηχανισμών πηδαλίου, κ.λπ. Επίσης, έλεγχος καταγραφής του βυθίσματος, των εξάλων του πλοίου και της ευστάθειάς του, καθώς και της κοινής γλώσσας εργασίας του πληρώματος.

6. Επικίνδυνα εμπορεύματα

Έλεγχος κατά πόσον μεταφέρονται επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα σύμφωνα με τους σχετικούς κανονισμούς, και ιδίως: εάν υπάρχει δήλωση σχετικά με επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα με δηλωτικό του πλοίου ή σχέδιο στοιβασίας που δείχνει τη θέση τους επί του πλοίου, ότι η μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου επιτρέπεται σε επιβατηγά πλοία, και ότι τα επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα φέρουν κατάλληλη σήμανση και ετικέτες, καθώς και ότι έχουν στοιβαχτεί, ασφαλιστεί και απομονωθεί καταλλήλως.

Ότι τα οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα φέρουν ανητημένες τις κατάλληλες επιγραφές και ότι έχουν δεθεί με ασφάλεια. Ότι, όταν μεταφέρονται επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα, διατίθεται στην ξηρά αντίγραφο του σχετικού δηλωτικού του πλοίου ή του σχεδίου στοιβασίας. Ότι ο πλοίαρχος γνωρίζει τις απαιτήσεις κοινοποίησης με βάση το Π.Δ. 346/94 (Α 183) όπως τροποποιήθηκε με τα Π.Δ. 211/97 (Α 166), Π.Δ. 174/98 (Α' 129) και Π.Δ. 3/98 (ΦΕΚ 2Α/99), και τις οδηγίες που πρέπει να ακολουθούνται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, καθώς και την παροχή πρώτων βοηθειών σε περίπτωση περιστατικού στο οποίο ενέχονται τα επικίνδυνα εμπορεύματα ή ρύποι του θαλασσιού περιβάλλο-

ντος. Ότι τα μέσα αερισμού των καταστρωμάτων όπου μεταφέρονται τα οχήματα είναι πάντοτε εν λειτουργία, ότι αυξάνονται όταν λειτουργούν οι κινητήρες των οχημάτων και ότι υπάρχει κάποια μορφή ένδειξης στη γέφυρα που δείχνει ότι ο αερισμός του καταστρώματος οχημάτων βρίσκεται σε λειτουργία.

7. Ασφαλής πρόσδεση οχημάτων

Ελέγχεται με ποιο τρόπο έχουν τοποθετηθεί και προσδεθεί τα οχήματα επί του καταστρώματος οχημάτων, π.χ. στοιβασία κατά τμήματα ή στερέωση με αλυσίδες. Ελέγχεται εάν υπάρχουν αρκετές ευκολίες πρόσδεσης τόσο επί του πλοίου όσο και επί των Φ/Γ οχημάτων. Ελέγχονται τα συστήματα πρόσδεσης των οχημάτων σε περίπτωση που συναντώνται ή αναμένονται αντίξοες καιρικές συνθήκες. Ελέγχεται η μέθοδος πρόσδεσης πούλμαν και μοτοσικλετών, εφόσον υπάρχουν. Ελέγχεται κατά πόσον το πλοίο διαθέτει εγχειρίδιο στερέωσης των εμπορευμάτων.

8. Καταστρώματα οχημάτων

Ελέγχεται κατά πόσον οι ειδικόι χώροι τοποθέτησης οχημάτων και οι χώροι εμπορευμάτων των οχηματαγωγών πλοίων, επιτηρούνται συνεχώς με περιπολίες με σύστημα παρακολούθησης με εσωτερικό τηλεοπτικό κύκλωμα έτσι ώστε να είναι δυνατόν να παρατηρηθούν οι κινήσεις των οχημάτων υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες ως και η παράνομη είσοδος σ' αυτούς επιβατών. Ελέγχεται κατά πόσον είναι κλειστές οι πυράντοχες θύρες και οι είσοδοι και εάν έχουν αναρτηθεί οδηγίες ενημέρωσης προς τους επιβάτες να μην κυκλοφορούν στα καταστρώματα οχημάτων όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω.

9. Ασφάλιση στεγανών θυρών

Ελέγχεται ότι ακολουθείται η πρακτική που ορίζουν οι οδηγίες χρήσης του πλοίου για τις στεγανές θύρες υποδιάρθρωσης των διαφραγμάτων. Ότι πραγματοποιούνται οι απαιτούμενες δοκιμές. Ότι ο έλεγχος της γέφυρας για τις στεγανές θύρες διατηρείται, όταν είναι δυνατόν, στη θέση του "τοπικού" ελέγχου. Ότι οι θύρες παραμένουν κλειστές σε συνθήκες περιορισμένης ορατότητας και σε κάθε επικίνδυνη κατάσταση. Ότι τα πληρώματα έχουν λάβει οδηγίες για το πώς να χειρίζονται ορθά τις θύρες και ότι γνωρίζουν τους κινδύνους που εμπεριέχει ο κακός χειρισμός τους.

10. Περιπολίες πυρκαϊάς

Πρέπει να επιβεβαιώνεται ότι πραγματοποιούνται επαρκείς περιπολίες ούτως ώστε σε περίπτωση που σημειωθεί πυρκαϊά να μπορεί να ανιχνευθεί εγκαίρως. Οι περιπολίες θα πρέπει να πραγματοποιούνται και στους χώρους ειδικών κατηγοριών, όπου δεν υπάρχει σύστημα ανίχνευσης της πυρκαϊάς και σύστημα συναγερμού, λαμβανομένων υπόψη ότι στους χώρους αυτούς μπορούν να πραγματοποιούνται περιπολίες όπως αναφέρει το σημείο 8.

11. Αναγγελίες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης

Ελέγχεται κατά πόσον υπάρχει αρκετός αριθμός μελών του πληρώματος σύμφωνα με τον πίνακα διαίρεσης για να βοηθήσει τους επιβάτες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και ότι αυτά τα μέλη του πληρώματος μπορούν να αναγνωρίζονται εύκολα και να επικοινωνούν με τους επιβάτες σε περίπτωση ανάγκης, λαμβανομένου υπόψη του κατάλληλου και ορθού συνδυασμού οιωνδήποτε υπό τους ακόλουθους παράγοντες:

α) κατάλληλη γλώσσα ή γλώσσες των κυρίων εθνικότη-

των των επιβατών που μεταφέρονται σε ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο.

β) πιθανότητα χρήσης στοιχειώδους αγγλικού λεξιλογίου για βασικές οδηγίες επικοινωνίας με κάποιον επιβάτη που χρειάζεται βοήθεια είτε ο επιβάτης και το μέλος του πληρώματος ομιλούν μια κοινή γλώσσα είτε όχι

γ) πιθανότητα να χρειαστεί επικοινωνία σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης με κάποια άλλα μέσα (π.χ. με επίδειξη, με χειρονομίες, ή στρέφοντας την προσοχή στο σημείο παροχής οδηγιών, στους τόπους συγκέντρωσης, στις θέσεις σωστικών μέσων ή στις εξόδους εκκένωσης όταν η προφορική επικοινωνία είναι αδύνατη).

δ) μέχρι ποίου βαθμού έχουν παρασχεθεί πλήρεις οδηγίες ασφαλείας προς τους επιβάτες στη μητρική γλώσσα τους ή γλώσσες τους

ε) γλώσσες στις οποίες πραγματοποιούνται οι αναγγελίες εκτάκτου ανάγκης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή δοκιμής για να δοθούν αποφασιστικής σημασίας κατευθύνσεις στους επιβάτες και να διευκολυνθούν τα μέλη του πληρώματος στην παροχή βοήθειας στους επιβάτες.

12. Κοινή γλώσσα εργασίας μεταξύ των μελών του πληρώματος

Ελέγχεται κατά πόσον έχει οριστεί μία γλώσσα εργασίας για να εξασφαλίζεται αποτελεσματική απόδοση του πληρώματος σε θέματα ασφαλείας και ότι η εν λόγω γλώσσα εργασίας έχει καταχωρηθεί στο ημερολόγιο του πλοίου.

13. Εξοπλισμός ασφαλείας

Ελέγχεται κατά πόσον συντηρούνται τα μέσα διάσωσης και πυροπροστασίας, συμπεριλαμβανομένων των πυρίμαχων θυρών και άλλων στοιχείων πυροπροστασίας που μπορούν να επιθεωρηθούν αμέσως. Ότι τα σχέδια ελέγχου της πυρκαϊάς εκτίθενται μονίμως ή ότι διατίθενται φυλλάδια που περιέχουν ισοδύναμες πληροφορίες για την ενημέρωση των αξιωματικών του πλοίου. Ότι ο χώρος τοποθέτησης των ατομικών σωσιβίων τόσο των ενηλίκων όσο και των παιδιών μπορεί να εντοπισθεί αμέσως. Ότι η φόρτωση οχημάτων δεν εμποδίζει τη λειτουργία των χειριστηρίων αντιμετώπισης της πυρκαϊάς, τις διακοπές λειτουργίας εκτάκτου ανάγκης, τα χειριστήρια των βαλβίδων θυέλλης κ.λπ., που ενδεχομένως βρίσκονται στα καταστρώματα οχημάτων.

14. Εξοπλισμός στο Ναυτιλιακό τομέα και σε όργανα τηλεπικοινωνιών

Ελέγχεται κατά πόσον υπάρχει και λειτουργεί ο προβλεπόμενος ναυτιλιακός και τηλεπικοινωνιακός εξοπλισμός. Στον τηλεπικοινωνιακό συμπεριλαμβάνονται και οι ραδιοφάροι ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB).

15. Συμπληρωματικός φωτισμός εκτάκτου ανάγκης

Ελέγχεται κατά πόσον υπάρχει εγκατάσταση συμπληρωματικού φωτισμού εκτάκτου ανάγκης, όταν το απαιτούν οι κανονισμοί, και ότι τηρείται βιβλίο καταχώρισης των παρατηρηθέντων προβλημάτων του.

16. Μέσα διαφυγής

Ελέγχεται η σήμανση των μέσων διαφυγής, σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις, καθώς και ο φωτισμός τους, τόσο από τις κύριες πηγές παραγωγής ισχύος όσο και από ανεξάρτητες πηγές ενέργειας για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Τα μέτρα που έχουν ληφθεί για να μην εμποδίζουν τα οχήματα τις οδούς διαφυγής όταν τα μέσα διαφυγής διασχιζούν ή διέρχονται τα καταστρώματα οχη-

μάτων. Ότι είναι ελεύθερες οι έξοδοι, κυρίως δε οι έξοδοι των καταστημάτων αφορολογητών ειδών, όπου παρατηρείται υπερβολική συσσώρευση εμπορευμάτων.

17. Εγχειρίδιο λειτουργίας

Ελέγχεται ότι ο πλοίαρχος και κάθε ανώτερος αξιωματικός έχει λάβει αντίγραφο του εγχειριδίου λειτουργιών, καθώς επίσης και ότι όλα τα μέλη του πληρώματος έχουν λάβει αντίγραφά του. Ελέγχεται επίσης κατά πόσον υπάρχουν κατάλογοι όπου έχει καταχωρηθεί η προετοιμασία απόπλου και όλες οι υπόλοιπες λειτουργίες.

18. Καθαριότητα μηχανοστασίου

Ελέγχεται ότι το μηχανοστάσιο διατηρείται καθαρό με βάση τις διαδικασίες συντήρησης.

19. Διάθεση απορριμμάτων

Ελέγχεται κατά πόσον η διαχείριση και η αποκομιδή των απορριμμάτων είναι ικανοποιητική.

20. Προγραμματισμένη συντήρηση

Όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να έχουν ένα σύνολο μόνιμων ειδικών εντολών με προκαθορισμένο σύστημα συντήρησης για όλους τους χώρους που σχετίζονται με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων των θυρών της πλώρας και της πρύμνης και των ανοιγμάτων των παρειών, που θα καλύπτουν όμως και τη συντήρηση του μηχανοστασίου και του εξοπλισμού ασφαλείας. Πρέπει επίσης να εφαρμόζονται κατά περιόδους σχέδια ελέγχου όλων των στοιχείων έτσι ώστε να διατηρούνται τα πρότυπα ασφαλείας σε υψηλότατο επίπεδο. Πρέπει να εφαρμόζονται διαδικασίες για την καταγραφή των ελαττωμάτων και την επιβεβαίωση ότι έχουν επισκευασθεί καταλλήλως έτσι ώστε ο πλοίαρχος και το αρμόδιο άτομο της διαχείρισης της εταιρείας στην ξηρά να έχουν επίγνωση των ελαττωμάτων και να γνωρίζουν τότε συγκεκριμένα επισκευάσθηκαν τα ελαττώματα. Ο περιοδικός έλεγχος της λειτουργίας των εξωτερικών και εσωτερικών θυρών της πλώρας πρέπει να περιλαμβάνει τους ενδείκτες, τον εξοπλισμό επιτήρησης και τους τυχόν ευδιαίτους στους χώρους μεταξύ του καταπέλτη της πλώρας και της εσωτερικής θύρας, και ιδιαίτερα τους μηχανισμούς ασφάλισης και τα σχετικά υδραυλικά συστήματα.

21. Διεξαγωγή ταξιδιού

Επ' ευκαιρία κάθε ταξιδιού ελέγχεται εάν υπάρχουν υπεράριθμοι επιβάτες, όπως επίσης εάν διατίθενται αρκετά καθίσματα, κατά πόσον είναι ελεύθεροι οι διάδρομοι, τα κλιμακοστάσια και οι έξοδοι κινδύνου από αποσκευές και από επιβάτες για τους οποίους δεν υπάρχουν ελεύθερα καθίσματα. Ότι επί των οχημάτων δεν υπάρχουν επιβάτες πριν τον απόπλου του πλοίου, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού έως και μέχρι τον κατάπλου του πλοίου στο λιμένα προορισμού του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ

[όπως αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο ιη)]

1. Ο ειδικευμένος επιθεωρητής πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένος από τον ΚΕΕΠ για να εκτελεί τις ειδικές επιθεωρήσεις που αναφέρονται το άρθρο 6.

2. Είτε :

- ο ειδικευμένος επιθεωρητής πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον ένα έτος υπηρεσίας, στον ΚΕΕΠ ή στις

Λιμενικές Αρχές ως επιθεωρητής ασχολούμενος με επιθεωρήσεις και την πιστοποίηση σύμφωνα με τη σύμβαση Solas του 1974,

- και :

α) να είναι κάτοχος διπλώματος πλοιάρχου που του επιτρέπει να κυβερνά πλοία 1.600 κοχ και άνω (βλέπε σύμβαση STCW, κανονισμός II/2), ή

β) να είναι κάτοχος διπλώματος μηχανικού Α' που του επιτρέπει να αναλαμβάνει καθήκοντα σε πλοία των οποίων ο κύριος κινητήρας είναι ισχύος ίσης ή ανώτερης των 3 000 kW (βλέπε σύμβαση STCW, κανονισμός III/2), ή

γ) να έχει περάσει επιτυχώς, σε κράτος μέλος, τις εξετάσεις ναυπηγού, μηχανολόγου μηχανικού ή μηχανικού στον τομέα της ναυτιλίας και να έχει εργασθεί με την ιδιότητα αυτή επί τουλάχιστον πέντε έτη.

- Οι ειδικευμένοι επιθεωρητές που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) πρέπει να έχουν υπηρετήσει τουλάχιστον επί μια πενταετία ως αξιωματικοί στους κλάδους καταστρώματος ή μηχανής, αντίστοιχα.

Είτε :

ο ειδικευμένος επιθεωρητής πρέπει :

- να είναι κάτοχος πανεπιστημιακού πτυχίου ή ισότιμης εκπαίδευσης σε κράτος μέλος, και

- να έχει εκπαιδευθεί σε σχολή επιθεωρητών ασφαλείας πλοίων σε κράτος μέλος, και

- να έχει υπηρετήσει επί δύο τουλάχιστον έτη στον ΚΕ-ΕΠ ή στις Λιμενικές Αρχές ως επιθεωρητής ασχολούμενος με επιθεωρήσεις και την πιστοποίηση σύμφωνα με τη σύμβαση Solas του 1974.

3. Οι ειδικευμένοι επιθεωρητές πρέπει να είναι ικανοί να συνεννοούνται προφορικά και γραπτά με τους ναυτικούς στη γλώσσα που χρησιμοποιείται συνήθως στη θάλασσα.

4. Οι ειδικευμένοι επιθεωρητές πρέπει να γνωρίζουν δεόντως τις διατάξεις της σύμβασης Solas του 1974 και τις σχετικές διαδικασίες του παρόντος διατάγματος.

5. Οι ειδικευμένοι επιθεωρητές που εκτελούν ειδικές επιθεωρήσεις δεν πρέπει να έχουν οικονομικά συμφέροντα ούτε στη συγκεκριμένη εταιρεία ούτε σε άλλη εταιρεία που εκμεταλλεύεται πλοία σε τακτικό δρομολόγιο από και προς ελληνικούς λιμένες, ούτε τέλος στα επιθεωρούμενα οχηματαγωγά Ro-Ro ή τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη. Επίσης, δεν πρέπει να είναι υπάλληλοι μη κυβερνητικών οργανισμών, οι οποίοι διεξάγουν θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις ή επιθεωρήσεις κατάταξης ή εκδίδουν πιστοποιητικά για αυτά τα οχηματαγωγά Ro-Ro ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, ούτε να αναλαμβάνουν εργασία για λογαριασμό τους.

6. Γίνονται επίσης δεκτοί επιθεωρητές που δεν πληρούν τα παραπάνω κριτήρια εφόσον απασχολούνται από τον ΚΕΕΠ ή τις Λιμενικές Αρχές για θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις ή για επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους του λιμένα κατά την 19η Ιουνίου 1995.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Κανονιστική επιτροπή

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συγκροτηθεί με βάση το άρθρο 12 παράγραφος 1 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ που ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το π.δ. 346/94 (Α 183).

2. Ο αντιπρόσωπος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υποβάλλει στην εν λόγω επιτροπή σχέδιο των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της

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

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

(β) Όταν τα σχεδιαζόμενα μέτρα δεν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ή ελλείψει γνώμης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποβάλλει χωρίς καθυστέρηση στο Συμβούλιο πρόταση σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία. Εάν το Συμβούλιο δεν αποφασίσει εντός οκτώ εβδομάδων από την ημερομηνία υποβολής της πρότασης, τα προτεινόμενα μέτρα θεσπίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Άρθρο 18

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από την 1 Δεκεμβρίου 2000, πλην των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) των οποίων η ισχύς αρχίζει το αργότερο τριάντα μήνες μετά τη δημοσίευση του προτύπου IEC αριθ. 61 996 ή την 1η Ιανουαρίου 2001, αναλόγως του ποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη, και των διατάξεων του άρθρου 16 που ισχύουν από την δημοσίευση του παρόντος.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 18 Σεπτεμβρίου 2001

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ

(2)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΑΡΙΘ. 315

Χορήγηση οικονομικής ενισχύσεως σε ορισμένες κατηγορίες ναυτικών λόγω εορτών Πάσχα 2001.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Των άρθρων 4 (παρ. 1, εδ. ιγ) και 5 του Ν. 6002/1934 «Περί προστασίας των ανέργων εργατών θαλάσσης και των οικογενειών αυτών» (Α 37) όπως συμπληρώθηκαν και αντικαταστάθηκαν αντίστοιχα με το άρθρο 1 του ΑΝ 113/1936 "Περί συμπληρώσεως του Ν. 6002 κ.λ.π" (Α 398) και το άρθρο 5 του Ν. 318/1976 "Περί συστάσεως οργανικών θέσεων του επιστημονικού και βοηθητικού Υγειονομικού προσωπικού του Οίκου Ναύτου" (Α 111).

β. Του άρθρου 29 Α του Ν. 1558/1985 "Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα" (Α 137) το οποίο προσετέθη με το