



ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Προεδρικό Διάταγμα υπ'Αριθμ. 16

Τροποποίηση του Π.Δ. 88/1997 (Α' 90) σύμφωνα με τις οδηγίες 98/25/ΕΚ του Συμβουλίου της 27.4.98 και 98/42/ΕΚ της Επιτροπής της 19.6.98 που αφορούν στην τροποποίηση της οδηγίας 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19.6.1995.

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 3 και 4 του Ν. 1338/1983 «Εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου», (Α' 34), όπως αυτές έχουν αντικατασταθεί και τροποποιηθεί αντιστοίχως με το άρθρο 65 του Ν. 1892/1990 (Α'101) και με τα άρθρα 6 παρ. 4 του Ν. 1440/1984 (Α- 70) και 19 του Ν. 2367/1995 (Α- 261).
2. Τις διατάξεις του άρθρου 36 του Π.Δ. 259/1988 «Οργανισμός Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» (Α- 117).
3. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α- 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. 2 α- του Ν. 2469/1997 (Α- 38).
4. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.
5. Την 337/22.9.98 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.
6. Την 621/3.2.1998 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας,

Αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις των Οδηγιών 98/25 ΕΚ του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 1998 (L/ 133/7.5.98) και 98/42/ΕΚ της Επιτροπής της 19ης Ιουνίου 1998 (L 184/27.6.98) που αφορούν στην τροποποίηση της οδηγίας 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19.6.1995 σχετικά με την επιβολή των διεθνών προτύπων, στα πλοία που χρησιμοποιούν κοινοτικούς λιμένες ή πλέουν στα ύδατα δικαιοδοσίας κράτους - μέλους και έχουν σχέση με την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων η οποία ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με το Προεδρικό Διάταγμα 88/1997 (Α' 90).

Άρθρο 2

(Άρθρο 1 της οδηγίας 98/25/EK)

Το εδάφιο (η) της παραγράφου 1 και η παράγραφος 2 του άρθρου 2 του Π.Δ. 88/1997 αντικαθίστανται αντίστοιχα ως εξής:

«(η) Τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις των συμβάσεων αυτών και οι σχετικοί υποχρεωτικοί κώδικες, που ισχύουν κατά την 1η Ιουλίου 1998.»

2«Μ. Σ.(Paris M.O.U.): Το μνημόνιο συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα (Memorandum of understanding on Port State Control), το οποίο υπογράφηκε στο Παρίσι στις 26 Ιανουαρίου 1982, όπως έχει την 14 Ιανουαρίου 1998.

»

Άρθρο 3

(Άρθρο 2 της οδηγίας 98/25/EK)

Στο Π.Δ. 88/1997 προστίθεται αμέσως μετά το άρθρο 9 αυτού νέο άρθρο , το οποίο αριθμείται σε άρθρο 9α και έχει ως εξής:

«9ασε περίπτωση έλλειψης πιστοποιητικών

Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης

(ΔΚΑΔ, ISM Code)

1Αν κατά την επιθεώρηση διαπιστωθεί ότι επί πλοίου, εντός της κοινότητας, στο οποίο εφαρμόζεται ο ΔΚΑΔ κατά την ημερομηνία επιθεώρησης δεν υπάρχει αντίγραφο του πιστοποιητικού συμμόρφωσης ή του πιστοποιητικού ασφαλούς διαχείρισης που εκδίδεται σύμφωνα με τον ΔΚΑΔ για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη ρύπανσης του περιβάλλοντος η αρμόδια αρχή μεριμνά για την κράτηση του πλοίου.

2Παρά την έλλειψη των εγγράφων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, εάν από την επιθεώρηση δεν βρεθούν 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.

3Οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν τα δέοντα μέτρα για να διασφαλίσουν ότι στα πλοία στα οποία έχει επιτραπεί ο απόπλους από ελληνικό λιμένα 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 ελληνική αρχή ότι το πλοίο διαθέτει έγκυρα πιστοποιητικά εκδοθέντα σύμφωνα με τον ΔΚΑΔ. 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.

»

Άρθρο 4

(Άρθρο 1 της οδηγίας 98/42/EK)

Η παράγραφος 2 του άρθρου 5 του Π.Δ. 88/1997 αντικαθίσταται ως εξής:

«2Κατά την επιλογή των προς επιθεώρηση πλοίων , η αρμόδια αρχή δίνει προέχουσα προτεραιότητα στα πλοία που αναφέρονται στο παράρτημα Ι μέρος Ι. Κατά τον καθορισμό της σειράς προτεραιότητας για την

επιθεώρηση των λοιπών πλοίων που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι, η αρμόδια αρχή χρησιμοποιεί τον συνολικό παράγοντα εστίασης του πλοίου που αναφέρεται στο παράρτημα Ι μέρος ΙΙ.

»

Άρθρο 5

(Άρθρο 1 της οδηγίας 94/42/ΕΚ)

Τα προσαρτώμενα στο άρθρο 18 του Π.Δ. 88/1997 παραρτήματα Ι, ΙΙ, ΙΙΙ, ΙV, και VΙ τροποποιούνται ως εξής:

(α) Το παράρτημα Ι αντικαθίσταται ως εξής:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΛΟΙΑ ΠΡΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΤΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ

[που αναφέρονται 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.

1Πλοία για τα οποία οι πλοηγό ή οι φορείς εκμετάλλευσης λιμένα ανέφεραν ότι έχουν ελλείψεις οι οποίες ενδέχεται να επηρεάζουν την ασφαλή πλεύση τους σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 346/94 (Α 183) που τροποποιήθηκε με τα Π.Δ. 211/97 (Α' 166) και 174/98 (Α' 129) με το οποίο προσαρμόσθηκε η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ και το άρθρο 13 του παρόντος διατάγματος.

2Πλοία τα οποία παρέλειψαν να συμμορφωθούν με τις υποχρεώσεις που προβλέπονται από το Π.Δ. 346/94 (Α'183) που τροποποιήθηκε με τα Π.Δ. 211/97 και 174/98.

3Πλοία τα οποία αποτέλεσαν το αντικείμενο έκθεσης ή κοινοποίησης από άλλο κράτος μέλος.

4Πλοία 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 ΥΕΝ 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.

5Πλοία τα οποία:

- i) συγκρούσθηκαν, προσάραξαν ή εξώκειλαν καθ' οδόν προς τον λιμένα,
 - ii) κατηγορήθηκαν βάσει ισχυρισμών για παράβαση των διατάξεων σχετικά με την απόρριψη επικίνδυνων ουσιών ή λυμάτων,
 - iii) εκτέλεσαν ασταθείς και επισφαλείς ελιγμούς κατά τους οποίους δεν τηρήθηκαν τα μέτρα σχετικά με την πορεία που θεσπίστηκαν από τον ΙΜΟ ή οι πρακτικές και οι διαδικασίες ασφαλούς ναυσιπλοίας ή
 - iv) πραγματοποίησαν χειρισμούς με τρόπο ώστε να θέσουν σε κίνδυνο πρόσωπα, περιουσία ή το περιβάλλον.
- 6Πλοία τα οποία έχουν απωλέσει την κλάση τους για λόγους ασφαλείας κατά τους προηγούμενους έξη μήνες.

II. Συνολικός παράγοντας εστίασης

Τα ακόλουθα πλοία θεωρείται ότι έχουν προτεραιότητα προς επιθεώρηση.

Τιμή

Παράγοντα

εστίασης

1Πλοία που προσεγγίζουν σε λιμένα κράτους μέλους για πρώτη φορά ή ύστερα από απουσία δώδεκα μηνών τουλάχιστον. Όταν εφαρμόζονται τα κριτήρια αυτά οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν υπόψη τους και τις

επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν από μέλη του ΜΣ. Εάν δεν υπάρχουν κατάλληλα στοιχεία για το σκοπό αυτό, οι αρμόδιες αρχές βασίζονται στα διαθέσιμα στοιχεία του SIRENAC, και επιθεωρούν τα πλοία που δεν έχουν καταχωρηθεί στην ως άνω βάση δεδομένων του SIRENAC, μετά την έναρξη ισχύος αυτής της βάσης δεδομένων την 1η Ιανουαρίου 1993.

+ 20

2 Πλοία που δεν έχουν υποβληθεί σε επιθεώρηση από κανένα κράτος μέλος εντός των προηγούμενων έξι μηνών.

+ 10

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 το π.δ. 32/97(Α'35) με το οποίο προσαρμόστηκε η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών.

+ 5

4 Πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους το οποίο περιλαμβάνεται στον πίνακα κυλιόμενων μέσων όρων τριετίας, ο οποίος αναγράφει τα πλοία με συχνότητα απαγορεύσεων απόπλου και καθυστερήσεων άνω του μέσου όρου και ο οποίος δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του ΜΣ:

(i) 0 - 3% άνω του μέσου όρου,

+ 3

(ii) 3,1 - 6% άνω του μέσου όρου,

+ 4

(iii) περισσότερο από 6% άνω του μέσου όρου,

+ 5

5 Πλοία στα οποία επιτράπη να αποπλεύσουν από λιμένα κράτους μέλους υπό ορισμένες προϋποθέσεις:

(i) για κάθε ελάττωμα που έπρεπε να αποκατασταθεί πριν από τον απόπλου,

+ 1

(ii) για κάθε ελάττωμα που έπρεπε να αποκατασταθεί στον επόμενο λιμένα,

+ 1

(iii) για κάθε δύο ελαττώματα που έπρεπε να αποκατασταθούν εντός δύο ημερών,

+ 1

(iv) για κάθε δύο ελαττώματα για τα οποία ορίστηκαν άλλοι όροι,

+ 1

(v) εάν ελήφθησαν τα σχετικά μέτρα στο πλοίο και αποκαταστάθηκαν όλα τα ελαττώματα.

- 2

6 Πλοία για τα οποία κατεγράφησαν ελαττώματα κατά τη διάρκεια της προηγούμενης επιθεώρησης ανάλογα με τον αριθμό ελαττωμάτων

(i) 0

- 15

(ii) 1 έως 5 (iii) 6 έως 10

+ 5

(iv) 11 έως 20

+ 10

(v) περισσότερα από 20

+ 15

7Πλοία των οποίων απαγορεύθηκε ο απόπλους σε προηγούμενο λιμένα.

+ 15

8Πλοία που φέρουν τη σημαία χώρας με λόγο ελαττωμάτων άνω του μέσου όρου.

+ 1

9Πλοία που φέρουν τη σημαία χώρας με λόγο ελαττωμάτων άνω του μέσου όρου.

+ 1

10Πλοία με ελάττωμα κλάσης άνω του μέσου όρου.

+ 1

11Πλοία που ανήκουν σε κατηγορία για την οποία έχει αποφασισθεί ενδελεχής επιθεώρηση (σύμφωνα με το άρθρο 7 του παρόντος διατάγματος).

+ 5

12Λοιπά πλοία:

(i) ηλικίας μεταξύ 13 και 20 ετών,

+ 1

(ii) ηλικίας μεταξύ 21 και 24 ετών,

+ 2

(iii) ηλικίας άνω των 25 ετών.

+ 3

Ως παράγοντας εστίασης νοείται η αριθμητική τιμή που δίδεται σε μεμονωμένο πλοίο σύμφωνα με τις διατάξεις του εν λόγω παραρτήματος και εγγράφεται στο σύστημα πληροφοριών Sirenac.

Κατά τον καθορισμό της σειράς προτεραιότητας των πλοίων που απαριθμούνται ανωτέρω, η αρμόδια αρχή λαμβάνει υπόψη τη σειρά που υποδεικνύεται από τον συνολικό παράγοντα εστίασης. Υψηλότερος παράγοντας εστίασης υποδηλώνει υψηλότερη προτεραιότητα. Ο παράγοντας εστίασης είναι το άθροισμα των ισχυουσών τιμών παράγοντα που αναφέρονται ανωτέρω. Οι παράγραφοι 5,6 και 7 εφαρμόζονται μόνο για επιθεωρήσεις που διεξάγονται κατά τους δώδεκα τελευταίους μήνες. Ο συνολικός παράγοντας εστίασης δεν μπορεί να είναι μικρότερος από το άθροισμα που δίνουν οι παράγραφοι 4,8,9,10,11 και12

»

1)Στο παράρτημα II αντικαθίσταται η παράγραφος 13 και προστίθενται μετά την παράγραφο 14 νέοι παράγραφοι από 15 έως 28 ως εξής :

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

15Βεβαίωση συμμόρφωσης με τις ειδικές διατάξεις για πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα.

16Πιστοποιητικό ασφάλειας ταχύπλων σκαφών και άδεια λειτουργίας ταχύπλου σκάφους.

17Ειδικός κατάλογος ή δηλωτικό επικίνδυνων εμπορευμάτων ή λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας.

18Ημερολόγιο πλοίου όπου έχουν καταχωρηθεί τα γυμνάσια συναγερμού και οι επιθεωρήσεις και συντηρήσεις των συσκευών και των διατάξεων διάσωσης.

19Πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου για ειδικούς σκοπούς.

20Πιστοποιητικό ασφάλειας κινητής μονάδας γεωτρήσεων ανοικτής θαλάσσης.

21Για τα πετρελαιοφόρα, τα καταγραφικά στοιχεία του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου για το τελευταίο ταξίδι με έρμα.

22 Πίνακας διαίρεσης πληρώματος, σχέδιο αντιμετώπισης πυρκαϊάς και, για τα επιβατηγά πλοία σχέδιο ελέγχου βλαβών.

23 Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση ρύπανσης από πετρέλαιο.

24 Αρχείο των εκθέσεων επιθεώρησης του προγράμματος E.S.P. (για τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και τα πετρελαιοφόρα).

25 Εκθέσεις επιθεώρησης οι οποίες συντάχθηκαν στο πλαίσιο προγενέστερων ελέγχων από το κράτος λιμένα.

26 Για τα επιβατηγά πλοία Ro-Ro, πληροφορίες για τον λόγο A/A-max.

27 Έγγραφο εξουσιοδότηση για τη μεταφορά σιτηρών.

28 Εγχειρίδιο ασφάλισης φορτίου.

»

1) Το παράρτημα III αντικαθίσταται ως εξής:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ «ΣΑΦΩΝ ΕΝΔΕΙΞΕΩΝ»

ΓΙΑ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

(που 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, II-8 και II-11.

2 Το βιβλίο πετρελαίου δεν τηρείται σωστά.

3 Κατά την εξέταση των πιστοποιητικών και των λοιπών εγγράφων σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 εδάφιο α και παράγραφος 2, διαπιστώθηκαν ανακρίβειες.

4 Ενδείξεις ότι το πλήρωμα δεν είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του άρθρου 9 του Π.Δ. 210/96 «Ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών σύμφωνα με την οδηγία 94/58 ΕΚ/22.11.94 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης» (Α- 165).

5 Ενδείξεις ότι οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης και οι λοιπές εργασίες δεν εκτελούνται ασφαλώς, ή σύμφωνα με τις οδηγίες του I.M.O., 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 διαίρεσης πληρώματος ή άγνοια από τα μέλη του πληρώματος, των καθηκόντων τους σε περίπτωση πυρκαϊάς ή εγκαταλείψεως 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 σκάφος ή η κατασκευή 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 στην ασφάλεια του σκάφους ή την πρόληψη της ρύπανσης ή ότι οι εν λόγω χειρισμοί δεν έχουν εκτελεσθεί.

»

1) Το παράρτημα IV αντικαθίσταται ως εξής:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

(που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 4)

1 Αρχές ασφαλούς επάνδρωσης [απόφαση Ι.Μ.Ο. Α.481 (ΧΙΙ)] και παραρτήματα που περιλαμβάνονται στο έγγραφο για τον ελάχιστο αριθμό ασφαλούς επάνδρωσης (παράρτημα 1) και οδηγίες για την εφαρμογή των αρχών ασφαλούς επάνδρωσης (παράρτημα 2).

2 Διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Ειδών.

3 Το έγγραφο της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ) «Επιθεώρηση των Συνθηκών Εργασίας στα πλοία-Οδηγίες για Διαδικασία

»

4. Το παράρτημα Ι «Διαδικασίες ελέγχου του κράτους λιμένα του ΜΣ του Παρισιού.»

1) Το Παράρτημα VI τροποποιείται ως εξής:

(1) Στην εισαγωγή, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«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 Ι/11γ 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 τα κατάλληλα μέτρα επιδιόρθωσης τα οποία ικανοποιούν την αρμόδια αρχή και

4. η αρχή έχει βεβαιωθεί, αφού ενημερώθηκε για την περάτωση των επιδιορθώσεων, ότι τα ελαττώματα που σαφώς αποτελούσαν κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον επιδιορθώθηκαν.»

(2) Στην παράγραφο 3 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

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

(3) Στην παράγραφο 3.2 προστίθενται οι ακόλουθες περιπτώσεις 13 και 14:«

13. Σοβαρές ανωμαλίες σε θέματα απαιτήσεων λειτουργίας, όπως περιγράφονται στο τμήμα 5.5 του παραρτήματος Ι του Μ.Σ.

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

(4) Η παράγραφος 3.8 αντικαθίσταται ως εξής:

«3.8 Τομείς που υπάγονται στην σύμβαση STCW

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.

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

3Μη 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.

4Απουσία 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.

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

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

»

Άρθρο 6

Χρόνος έναρξης ισχύος

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από την δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

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

Αθήνα, 1999-02-02

Υπογράφοντες:

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ