



Βρυξέλλες, 26 Μαρτίου 2019
(OR. en)

7824/19

Διοργανικός φάκελος:
2018/0159(NLE)

MAR 77

ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ «I/A»

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 6930/19 MAR 41

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 9113/18 MAR 67 + ADD 1

Θέμα: Σχέδιο ΣΥΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τους στόχους ασφάλειας και τις μη δεσμευτικές λειτουργικές απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων
– Έγκριση

ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1. Στις 23 Μαΐου 2018, η Επιτροπή διαβίβασε στο Συμβούλιο την εν θέματι πρόταση.
2. Η οδηγία (ΕΕ) 2017/2108 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ εξαιρούσε τα επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων («μικρά επιβατηγά πλοία») που ναυπηγούνται από χάλυβα ή ισοδύναμο υλικό από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου², σύμφωνα με τις συστάσεις από τον έλεγχο καταλληλότητας της νομοθεσίας για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων της ΕΕ βάσει του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT).

¹ Οδηγία (ΕΕ) 2017/2108 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Νοεμβρίου 2017, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 40).

² Οδηγία 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 163 της 25.6.2009, σ. 1).

3. Ωστόσο, με την αιτιολογική σκέψη 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2017/2108, οι συννομοθέτες κάλεσαν επίσης την Επιτροπή να εκδώσει, το συντομότερο δυνατόν, κατευθυντήριες γραμμές με ειδικά πρότυπα ασφάλειας για τα μικρά επιβατηγά πλοία.
4. Η προτεινόμενη σύσταση του Συμβουλίου ανταποκρίνεται στην πρόσκληση αυτή.
5. Ταυτόχρονα, θα μπορούσε να έχει θετικό αντίκτυπο στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.
6. Το παράρτημα της σύστασης περιλαμβάνει λειτουργικές απαιτήσεις και απαιτήσεις επιδόσεων για τα μικρά επιβατηγά πλοία.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

7. Η Επιτροπή υπέβαλε την προτεινόμενη σύσταση στην Ομάδα «Θαλάσσιες μεταφορές» τον Ιούνιο του 2018.
8. Η Ομάδα «Θαλάσσιες Μεταφορές» εξέτασε την πρόταση στις 20 και 27 Φεβρουαρίου και στις 6 Μαρτίου 2019.
9. Δεν επήλθαν ουσιαστικές αλλαγές. Ωστόσο, οι προτεινόμενες περιορισμένες αλλαγές υπογραμμίζουν τον εθελοντικό και μη δεσμευτικό χαρακτήρα της σύστασης, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών απαιτήσεων και των απαιτήσεων επιδόσεων, καθώς και το δικαίωμα των κρατών μελών να διατηρούν ή να θεσπίζουν τους δικούς τους εθνικούς κανόνες για τα μικρά επιβατηγά πλοία.
10. Η Ιρλανδία δήλωσε ότι προτίθεται να προβεί σε δήλωση στα πρακτικά της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων και του Συμβουλίου κατά τον χρόνο της έγκρισης.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

11. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων /το Συμβούλιο καλούνται να εξετάσουν και να εγκρίνουν το σχέδιο σύστασης του Συμβουλίου, ως έχει στο παράρτημα.

2018/0159 (NLE)

Πρόταση

ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τους στόχους ασφάλειας και τις μη δεσμευτικές λειτουργικές απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 292 και το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία (ΕΕ) 2017/2108 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³, η οποία εκδόθηκε στις 15 Νοεμβρίου 2017, εξαιρούσε τα επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων («μικρά επιβατηγά πλοία») που ναυπηγούνται από χάλυβα ή ισοδύναμο υλικό από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴, σύμφωνα με τις συστάσεις από τον έλεγχο καταλληλότητας της νομοθεσίας⁵ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων της ΕΕ βάσει του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT). Η εν λόγω τροποποίηση θα ισχύει από τις 21 Δεκεμβρίου 2019.

³ Οδηγία (ΕΕ) 2017/2108 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Νοεμβρίου 2017, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 40).

⁴ Οδηγία 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 163 της 25.6.2009, σ. 1).

⁵ COM(2015) 508.

- (2) Ο έλεγχος καταλληλότητας έδειξε ότι είναι δύσκολο να προσαρμοστούν στα μικρά επιβατηγά πλοία οι δεσμευτικές απαιτήσεις της οδηγίας 2009/45/EK που απορρέουν από τη διεθνή σύμβαση του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (εφεξής «σύμβαση SOLAS του 1974»). Ελλείπει συγκεκριμένων προβληματισμών ως προς την ασφάλεια και κατάλληλων προτύπων στην οδηγία 2009/45/EK, τα πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων πλην των ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών εξαιρέθηκαν, ως εκ τούτου, από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας.
- (3) Τα μικρά επιβατηγά πλοία ναυπηγούνται κυρίως από υλικά διαφορετικά του χάλυβα και η συντριπτική πλειονότητα του στόλου αυτού έχει ήδη, ως εκ τούτου, πιστοποιηθεί σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία. Τα κράτη μέλη αντιμετωπίζουν με διαφορετικούς τρόπους τη ρύθμιση της ασφάλειας των μικρών επιβατηγών πλοίων, γεγονός που οδηγεί σε διαφορές στους κανόνες και τα πρότυπα ασφάλειας. Η απόκλιση αυτή αποτελεί σημαντική πρόκληση, ειδικά για τους μικρότερους πλοιοκτήτες στην Ένωση, οι οποίοι στηρίζονται στην αγορά μεταχειρισμένων μικρών επιβατηγών πλοίων. Αυτό επιβεβαιώθηκε από τα αποτελέσματα της ανοιχτής διαβούλευσης, στην οποία συμμετείχαν κατά πλειονότητα πολύ μικρές ή μικρές επιχειρήσεις. Από τη διαβούλευση φάνηκε ότι μια πιο κοινή προσέγγιση των κανόνων ασφάλειας για τα μικρά επιβατηγά πλοία θα μπορούσε να έχει θετικό αντίκτυπο στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς στον εν λόγω τομέα.
- (4) Εσωτερική αγορά σκαφών αναψυχής δημιουργήθηκε με την οδηγία 94/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶, με την οποία εναρμονίζονται τα χαρακτηριστικά ασφάλειας των σκαφών αναψυχής σε όλα τα κράτη μέλη και αίρονται οι φραγμοί εμπορίας μεταξύ των κρατών μελών. Ωστόσο, δεν υπάρχει τέτοια εσωτερική αγορά για μικρά επιβατηγά πλοία.
- (5) Συνεπεία του ελέγχου καταλληλότητας συνιστάται ένα πλαίσιο προτύπων βάσει επιδόσεων ως η μόνη αναλογική προσέγγιση που θα μπορούσε να δημιουργήσει προστιθεμένη αξία σε επίπεδο Ένωσης. Μια τέτοια προσέγγιση θα αφήνει κάποια ελευθερία προσαρμογής στις τοπικές συνθήκες, όταν χρειάζεται, και θα προωθήσει καινοτόμα ναυπηγικά σχέδια, με την προϋπόθεση ότι θα εξακριβώνεται ότι τηρείται το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας. Σε αντίθεση με ένα δεσμευτικό ρυθμιστικό πλαίσιο, θα ανταποκρίνεται καλύτερα στο ευρύ φάσμα ναυπηγικών σχεδίων, υλικών και εκμετάλλευσης των μικρών επιβατηγών πλοίων, και θα αποτυπώνει το γεγονός ότι τα κράτη μέλη βρίσκονται σε καλύτερη θέση για να αξιολογούν τους τοπικούς περιορισμούς ναυσιπλοΐας για τα μικρά επιβατηγά πλοία όσον αφορά την απόσταση από την ακτή ή από τον λιμένα και τις καιρικές συνθήκες.

⁶ Καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2013/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, για τα σκάφη αναψυχής και τα ατομικά σκάφη (ΕΕ L 354 της 28.12.2013, σ. 90).

- (6) Οι στόχοι ασφάλειας και οι μη δεσμευτικές λειτουργικές απαιτήσεις που επισυνάπτονται στην παρούσα σύσταση βασίζονται στο εν λόγω πλαίσιο προτύπων βάσει επιδόσεων, καθώς και στην αποκτηθείσα πείρα σε διεθνές, ενωσιακό και εθνικό επίπεδο. Εκπονήθηκαν από κοινού με εμπειρογνώμονες και ενδιαφερόμενα μέρη των κρατών μελών και θα μπορούσαν, εφόσον υιοθετηθούν από τα κράτη μέλη και αναπτυχθούν περαιτέρω, να αποτελέσουν σημείο αναφοράς για τους επιβάτες που ταξιδεύουν σε δρομολόγια εσωτερικού με τα πλοία αυτά εντός των υδάτων της Ένωσης. Θα μπορούσαν να διευκολύνουν την πρόσβαση των ναυπηγών και των φορέων εκμετάλλευσης της Ένωσης και στην ευρύτερη αγορά της Ένωσης. Για περαιτέρω εξελίξεις του πλαισίου θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα συμφέροντα των επιβατών.
- (7) Η παρούσα σύσταση περιλαμβάνει στόχους ασφάλειας και μη δεσμευτικές λειτουργικές απαιτήσεις που έχουν προσαρμοστεί καλύτερα για τα μικρά επιβατηγά πλοία. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επομένως να κληθούν να καθοδηγηθούν από τους στόχους ασφάλειας και τις μη δεσμευτικές λειτουργικές απαιτήσεις που επισυνάπτονται στην παρούσα σύσταση, προκειμένου να επιτευχθεί μια πιο κοινή προσέγγιση για τους κανόνες ασφάλειας που ισχύουν για τα μικρά επιβατηγά πλοία.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΥΣΤΑΣΗ:

1. Τα κράτη μέλη καλούνται να προλειάνουν το έδαφος για μια πιο κοινή προσέγγιση για τους κανόνες ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων μήκους κάτω των 24 μέτρων («μικρά επιβατηγά πλοία») που εκτελούν εσωτερικές μεταφορές εντός των υδάτων της Ένωσης και δεν είναι ούτε σκάφη αναψυχής, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 της οδηγίας 2013/53/ΕΕ, ούτε επιβατηγά πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 2009/45/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2017/2108 και η οποία εφαρμόζεται από τις 21 Δεκεμβρίου 2019.
2. Προς τον σκοπό αυτό συνιστάται, από τις 21 Δεκεμβρίου 2019, τα κράτη μέλη σε εθελοντική βάση:
 - α) να καθοδηγούνται, ανάλογα με την περίπτωση, από τους στόχους ασφάλειας και τις μη δεσμευτικές λειτουργικές απαιτήσεις για τα μικρά επιβατηγά πλοία που αναφέρονται στο παράρτημα·
 - β) να υποστηρίζουν τη διενέργεια περαιτέρω ανάλυσης για τον προσδιορισμό και την περαιτέρω αξιολόγηση των στόχων και των απαιτήσεων που αναφέρονται στο στοιχείο α) εντός του πλαισίου βάσει επιδόσεων, καθώς και τον προσδιορισμό και την αξιολόγηση πιθανών εναλλακτικών μορφών εξακρίβωσης και υλοποίησής τους. Η ανάλυση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει αξιολόγηση της μεγάλης ποικιλίας των τύπων και μεγεθών των επιβατηγών πλοίων, των υλικών κατασκευής και των συνθηκών λειτουργίας·

γ) να ενθαρρύνουν τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων, συμπεριλαμβανομένων των εκπροσώπων των επιβατών, σε αυτή τη διαδικασία.

3. Η παρούσα σύσταση εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των εθνικών κανόνων ασφάλειας που ισχύουν για τα επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων και δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να καθορίζουν κανόνες ασφάλειας οι οποίοι ισχύουν για τα εν λόγω πλοία που αναφέρονται στο σημείο 1.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

Οδηγός για τα μικρά επιβατηγά πλοία

I ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

I.1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος μη δεσμευτικού οδηγού ισχύουν οι ορισμοί της οδηγίας 2009/45/EK, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

Ισχύουν επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «σύστημα διάσωσης»: σύστημα ανεξάρτητο από το μητρικό πλοίο, το οποίο μπορεί να δεχθεί όλους τους επιβαίνοντες για την προστασία της ζωής ή της υγείας τους σε περίπτωση που το πλοίο πρέπει να εκκενωθεί·
- β) «χρόνος εκκένωσης»: ο χρόνος που απαιτείται για τη μεταφορά όλων των επιβαινόντων σε συστήματα διάσωσης.

I.2. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο παρών οδηγός αφορά τα νεόδομητα επιβατηγά πλοία με πλήρες κατάστρωμα μήκους μικρότερου των 24 μέτρων, όταν εκτελούν εσωτερικές μεταφορές.

Ο παρών οδηγός δεν αφορά επιβατηγά πλοία που είναι:

- (i) πολεμικά και οπλιταγωγά πλοία,
- (ii) ιστιοφόρα πλοία,
- (iii) πλοία που δεν έχουν μηχανικά μέσα πρόωσης,
- (iv) θαλαμηγοί αναψυχής,
- (v) πλοία που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε λιμενικές περιοχές,
- (vi) πλοία εξυπηρέτησης υπεράκτιων εγκαταστάσεων,
- (vii) εφοδιοφόρα πλοία,

- (viii) ταχύπλοα σκάφη,
- (ix) παραδοσιακά πλοία,
- (x) πορθμεία με σχοινιά, ή
- (xi) ξύλινα πλοία πρωτόγονης ναυπήγησης.

I.3. ΣΤΟΧΟΙ

Οι κύριοι στόχοι του παρόντος οδηγού είναι οι εξής:

- (1) Τα ναυπηγικά σχέδια, η ναυπήγηση και η συντήρηση του πλοίου και των συστημάτων του θα πρέπει να εγγυώνται την ασφάλεια στη θάλασσα, την πρόληψη τραυματισμού ή απώλειας ζωής και την αποφυγή ζημιών στο περιβάλλον, ιδιαίτερα στο θαλάσσιο περιβάλλον, και σε ιδιοκτησίες.
- (1) Πρόληψη, ανίχνευση, περιορισμός και κατάσβεση πυρκαγιάς με ταυτόχρονη διατήρηση βασικών συστημάτων ασφάλειας κατά τη διάρκεια και μετά την εκδήλωση πυρκαγιάς.
- (2) Μείωση του κινδύνου από πυρκαγιά για τον άνθρωπο, το πλοίο, το φορτίο του και το περιβάλλον.
- (3) Διάσωση και διατήρηση της ανθρώπινης ζωής σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης και μετά από αυτήν, καθώς και πιθανή εκκένωση του πλοίου.
- (4) Αποτελεσματικές επικοινωνίες και μετάδοση και λήψη σημάτων κινδύνου.
- (5) Εγγύηση ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

I.4. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

- (1) Οι προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας (παράμετροι και περιορισμοί) και τα όρια πλεύσης θα πρέπει να καθορίζονται για κάθε πλοίο. Οι εν λόγω συνθήκες πρέπει να προσδιορίζουν τα πρότυπα που πρέπει να πληροί το πλοίο.

- (2) Ένα πλοίο πρέπει να λειτουργεί μόνο στο πλαίσιο των προβλεπόμενων συνθηκών λειτουργίας του, οι οποίες θα πρέπει να αποτυπώνονται στα επίσημα έγγραφα του πλοίου.

I.5. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κάθε πλοίο πρέπει να υπόκειται σε σύστημα συνεχούς διαχείρισης της ασφάλειας προσαρμοσμένο στις πραγματοποιούμενες λειτουργίες. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πρέπει να διασφαλίζει την ασφάλεια στη θάλασσα, την πρόληψη τραυματισμού ή απώλειας ζωής και την αποφυγή ζημιών στο περιβάλλον, ιδιαίτερα στο θαλάσσιο περιβάλλον, και σε ιδιοκτησίες.

I.6. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ

Εφόσον η μεταφορά φορτίου και επικίνδυνων εμπορευμάτων επιτρέπεται από την εθνική νομοθεσία για τα επιβατηγά πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος οδηγού, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες αρχές:

- (1) Ο χειρισμός φορτίου μεταφερόμενου με πλοίο πρέπει να πραγματοποιείται κατά τρόπο ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των επιβαινόντων, του πλοίου και του περιγυρού του.
- (2) Το φορτίο πρέπει να στοιβάζεται και να ασφαρίζεται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος μετατόπισης του φορτίου κατά τη μεταφορά του. Η διάταξη των χώρων φορτίων, των φορτηγών οχημάτων και οι ρυθμίσεις ασφάλισης του φορτίου πρέπει να μελετώνται και να συντηρούνται κατά τρόπο ώστε να μπορούν να απορροφήσουν τις δυνάμεις που ενδέχεται να αναπτυχθούν λόγω επιτάχυνσης κατά τη μεταφορά.
- (3) Τα επικίνδυνα εμπορεύματα πρέπει να μεταφέρονται κατά τρόπο ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των επιβαινόντων, του πλοίου και του περιγυρού του και ώστε να ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις στο περιβάλλον.

I.7. ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ

Εφόσον μια καινοτόμος λύση συνεπάγεται κινδύνους επιπλέον εκείνων που προσδιορίζονται στον παρόντα οδηγό, θα πρέπει να λαμβάνονται συγκεκριμένα μέτρα για την αντιμετώπιση αυτών των κινδύνων.

I.8. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ

Εξαιρουμένων των πεδίων που καλύπτονται από την ενωσιακή νομοθεσία εναρμόνισης για τα προϊόντα, στο μέτρο που έχει εφαρμογή στον ναυτιλιακό εξοπλισμό πλοίων⁷, ο ναυτιλιακός εξοπλισμός που τοποθετείται σε επιβατηγά πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος οδηγού πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 2014/90/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸. Σε εξαιρετικές και δεόντως αιτιολογημένες περιστάσεις, εφόσον η αρμόδια αρχή του κράτους σημαίας επιτρέπει την τοποθέτηση εξοπλισμού που δεν πληροί τις απαιτήσεις της εν λόγω οδηγίας, θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο εν λόγω εξοπλισμός παρέχει ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας όσον αφορά τις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας.

⁷ Υπενθυμίζεται ότι η ενωσιακή νομοθεσία εναρμόνισης για τα προϊόντα εφαρμόζεται σε ορισμένο ναυτιλιακό εξοπλισμό πλοίων, και ιδίως η οδηγία 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, σχετικά με την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τη διαθεσιμότητα ραδιοεξοπλισμού στην αγορά και την κατάργηση της οδηγίας 1999/5/ΕΚ (ΕΕ L 153 της 22.5.2014, σ. 62).

⁸ Οδηγία 2014/90/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων και για την κατάργηση της οδηγίας 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 146).

Π-1 ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ, ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Π-1.1. ΑΝΤΟΧΗ ΤΟΥ ΦΕΡΟΝΤΟΣ ΣΚΕΛΕΤΟΥ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Ο φέρων σκελετός του πλοίου πρέπει να σχεδιάζεται, να κατασκευάζεται και να συντηρείται κατά τρόπο που να παρέχει την απαιτούμενη αντοχή στο πλοίο για να αντέχει τα φορτία και τις καταπονήσεις στις οποίες υπόκειται στις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

Αστοχία στον φέροντα σκελετό λόγω ελλειμματικών διαστάσεων για τα φορτία και τις καταπονήσεις στις οποίες θα υπόκειται το πλοίο.

Απαιτήσεις επιδόσεων

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η συντήρηση του φέροντος σκελετού θα πρέπει να πληρούν τα συγκεκριμένα πρότυπα κατάταξης σύμφωνα με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού ή ισοδύναμους κανόνες που χρησιμοποιεί αρχή του κράτους της σημαίας, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹.

Π-1.2. ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Το πλοίο πρέπει να μπορεί να αγκυροβολεί στη θάλασσα χωρίς τη χρήση ισχύος.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

Απώλεια χειρισμού – το πλοίο θα μπορούσε να μετατοπισθεί ανεξέλεγκτα, με αποτέλεσμα ενδεχομένως σύγκρουση ή προσάραξη¹⁰.

Απαιτήσεις επιδόσεων

Πρέπει να προβλέπονται μέσα που επιτρέπουν την αγκυροβολία του πλοίου στη θάλασσα, ανεξαρτήτως εάν το πλοίο διαθέτει ισχύ ή πρόωση, ή και αμφότερα.

⁹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 11).

¹⁰ Αναγνωρίζεται ότι η αγκυροβολία στη θάλασσα δεν μπορεί να εξασφαλισθεί σε καμία περίπτωση. Αυτό εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως το είδος του βυθού, το βάθος της θάλασσας, οι περιβαλλοντικές συνθήκες, κ.λπ., αλλά υπό κατάλληλες συνθήκες, θα μπορούσε να περιορίσει την ανεξέλεγκτη μετατόπιση του πλοίου.

II-1.3. ΠΡΟΣΔΕΣΗ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Το πλοίο θα πρέπει να μπορεί να πρυμνοδετεί και, στη συνέχεια, χωρίς τη χρήση ισχύος, να παραμένει στάσιμο με ασφάλεια παραπλεύρως του προβλήτα ή οποιουδήποτε άλλου τόπου πρόσδεσης.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

- Ανεξέλεγκτη μετατόπιση του πλοίου στον λιμένα.
- Ρήξη των στοιχείων πρόσδεσης.
- Ασφάλεια επιβιβαζομένων και αποβιβαζομένων.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Πρέπει να προβλέπονται μέσα που επιτρέπουν την ασφαλή στάση του πλοίου παραπλεύρως του προβλήτα ή οποιουδήποτε άλλου σημείου πρόσδεσης, ανεξαρτήτως εάν το πλοίο διαθέτει ισχύ ή πρόωση, ή αμφότερα.
- β) Το ασθενέστερο στοιχείο στο αντίστοιχο σύστημα θα πρέπει να είναι ικανό να αντέχει τα αναμενόμενα φορτία όταν το πλοίο έχει προσδεθεί παραπλεύρως.
- γ) Θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι το πλοίο παραμένει στη θέση του ενόσω επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες.

II-1.4. ΣΥΣΤΗΜΑ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗΣ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Πρέπει να προβλέπονται βοηθήματα που επιτρέπουν τη ρυμούλκηση του πλοίου.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

Απώλεια χειρισμού – θα πρέπει να είναι δυνατή η ρυμούλκηση του πλοίου σε περίπτωση απώλειας της πρόωσης ή της πηδαλιούχησης, ή αμφότερων.

Απαιτήσεις επιδόσεων

Η αντοχή του συστήματος πρέπει να επαρκεί για να αντέχει τα φορτία ρυμούλκησης υπό τις χειρίστες συνθήκες λειτουργίας.

Π-1.5. ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Πρέπει να μελετάται η διάταξη των δεξαμενών και τα υγρά πρέπει να αποθηκεύονται κατά τρόπο που να αποτρέπεται η ζημία στους επιβαίνοντες και στο πλοίο.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

- Έκρηξη λόγω συγκέντρωσης επικίνδυνων αερίων στις δεξαμενές.
- Διαρροή υγρών αποθηκευμένων σε δεξαμενές.
- Δομική βλάβη λόγω της άσκησης υπερβολικής πίεσης στις δεξαμενές.
- Απώλεια ισχύος: εισχώρηση υδάτων σε δεξαμενές που περιέχουν καύσιμα ή λιπαντικά έλαια, με αποτέλεσμα την απώλεια πρόωσης ή παραγωγής ισχύος.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Η εφαρμοζόμενη στερέωση πρέπει προλαμβάνει την ανάφλεξη ατμών μέσα σε δεξαμενή.
- β) Θα πρέπει να είναι δυνατόν να προσδιορίζεται η στάθμη του υγρού μέσα στη δεξαμενή και σε απρόσιτους κενούς χώρους.
- γ) Η εφαρμοζόμενη στερέωση πρέπει να προλαμβάνει την υποπίεση ή την υπερπίεση.
- δ) Η εισχώρηση βροχής ή θαλάσσιων υδάτων σε δεξαμενές που περιέχουν καύσιμα ή λιπαντικό έλαιο πρέπει να προλαμβάνεται, ακόμη και σε περίπτωση ρήξης της στερέωσης για να αποφεύγεται η υπερσυμπίεση ή η ανάφλεξη ατμών.
- ε) Πρέπει να προβλέπεται η ασφαλής είσοδος στις δεξαμενές, εφόσον είναι αναγκαίο.

Π-1.6. Επιβίβαση και αποβίβαση¹¹

Λειτουργικές απαιτήσεις

Επιβάτες και πλήρωμα θα πρέπει να μπορούν να επιβιβάζονται με ασφάλεια στο πλοίο και να αποβιβάζονται με ασφάλεια από το πλοίο.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

- Τραυματισμοί προσώπων κατά την επιβίβαση ή την αποβίβαση.
- Τραυματισμός επιβατών από οχήματα κατά την επιβίβαση ή την αποβίβαση.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Πρέπει να προβλέπονται μέσα για να αποφεύγεται ο τραυματισμός επιβατών και πληρώματος κατά την επιβίβαση ή την αποβίβαση, με ιδιαίτερη προσοχή στην πιθανότητα πτώσης στο κενό μεταξύ του πλοίου και του προβλήτα ή σε οποιοδήποτε άλλο χώρο πρόσδεσης.
- β) Το δάπεδο που χρησιμοποιείται για την επιβίβαση και την αποβίβαση πρέπει να είναι αντισlip, ειδικά όταν είναι υγρό.
- γ) Η κυκλοφορία των πεζών πρέπει να διαχωρίζεται από την κυκλοφορία των οχημάτων.
- δ) Πρέπει να σχεδιάζονται βοηθήματα επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών με μειωμένη κινητικότητα για τις ειδικές ανάγκες τους.

Π-1.7. Ύψος εξάλων

Λειτουργικές απαιτήσεις

- (1) Το πλοίο πρέπει να έχει επαρκές ύψος εξάλων και επαρκές ύψος πρόρας για τις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας:
 - 1.1. Να διαθέτει περιθώριο πλευστότητας.
 - 1.2. Να αποτρέπει την υπερβολική εισροή θαλάσσιου ύδατος.
- (2) Η αντοχή του φέροντος σκελετού και η ευστάθεια του πλοίου θα πρέπει να επαρκούν για το βύθισμα που αντιστοιχεί στο καθορισμένο ύψος εξάλων.

¹¹ Τα παράκτια συστήματα δεν καλύπτονται.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

- Βύθιση ή ανατροπή του πλοίου.
- Δομική ζημία λόγω υπερφόρτωσης.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Το πλοίο πρέπει, στις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας, να έχει ύψος εξάλων το οποίο:
- α.1. να επιτρέπει στο πλοίο να επιπλέει με περιθώριο πλευστότητας·
- α.2. να αποτρέπει τη μείωση της πλευστότητας του πλοίου λόγω κυματισμού, ιδίως στο πρωραίο τμήμα.
- β) Το βύθισμα που αντιστοιχεί στο καθορισμένο ύψος εξάλων (μέγιστο βύθισμα) πρέπει να αναγράφεται κατά τρόπο ορατό σε εξωτερικό παρατηρητή.
- γ) Το πρωραίο και το πρημναίο βύθισμα πρέπει να αναγράφονται κατά τρόπο ορατό σε εξωτερικό παρατηρητή.
- δ) Πρέπει να επαληθεύεται ότι η αντοχή του φέροντος σκελετού και η ευστάθεια επαρκούν για την κατάσταση φόρτωσης που αντιστοιχεί στο καθορισμένο ύψος εξάλων (μέγιστο βύθισμα).

Π-1.8. ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ

Λειτουργικές απαιτήσεις

- (1) Το πλοίο πρέπει να ανθίσταται σε κλίση ώστε να μην ανατρέπεται από μεταβολή της θέσης ισορροπίας του και να αποκαθίσταται επαρκώς η ισχύς του για να επανέλθει σε κατακόρυφη θέση μόλις λήξει η μεταβολή της θέσης ισορροπίας του, στις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας.
- (2) Μετά από περιστατικό πλημμύρας στην υδατοστεγή ζώνη σε επαφή με το κέλυφος, το πλοίο πρέπει να είναι σε θέση να επιπλέει κατά τρόπον ώστε να είναι δυνατή η εκκένωση των επιβαινόντων.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

- Βύθιση ή ανατροπή σε άθικτη κατάσταση
- Βύθιση ή ανατροπή σε περίπτωση βλάβης.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Σε όλες τις προβλεπόμενες συνθήκες φόρτωσης, το πλοίο θα πρέπει, στις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας κυματισμού και ανέμου:
- α.1. να ανθίσταται στον διατοιχισμό ή στη δημιουργία κλίσης (μπατάρισμα)·
 - α.2. να επανέρχεται σε κατακόρυφη θέση από τον διατοιχισμό ή την κλίση που προκλήθηκε από διαταραχή, μετά τη λήξη της διαταραχής.
- β) Μετά από περιστατικό πλημμύρας στην υδατοστεγή ζώνη σε επαφή με το κέλυφος, το πλοίο πρέπει να εξακολουθήσει να επιπλέει και να διατηρεί κατάλληλη ευστάθεια:
- β.1. υπό γωνία συμβατή με την ανάπτυξη των σχετικών συστημάτων διάσωσης, κατά το κεφάλαιο III·
 - β.2. υπό γωνία συμβατή με τη δυνατότητα των επιβατών να κινούνται μέσα στο πλοίο.
- γ) Κατά τον υπολογισμό της κατάστασης στην οποία το πλοίο θα εξακολουθήσει να επιπλέει και να διατηρεί κατάλληλη ευστάθεια μετά από ζημία, πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη οι ροπές κατάκλυσης που θα προκύψουν λόγω της κατάστασης αυτής εξαιτίας της θέσης των επιβατών, της ανάπτυξης των σωστικών μέσων και των καιρικών συνθηκών και της κατάστασης της θάλασσας.

Π-1.9. ΥΔΑΤΟΣΤΕΓΑΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΤΕΓΑΝΟΤΗΤΑ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Το πλοίο πρέπει να είναι σχεδιασμένο ώστε να διαθέτει στάθμη υδατοστεγανότητας και αεροστεγανότητας για την προστασία του πλοίου κατά τη θραύση των κυμάτων και την εισροή υδάτων η οποία θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την πλευστότητα ή την ευστάθεια, στις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

Βύθιση ή ανατροπή εξαιτίας της ακούσιας συσσώρευσης υδάτων μέσα στο πλοίο.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Το πλοίο πρέπει να διαθέτει υδατοστεγή και αεροστεγή τοιχώματα για να αποφεύγεται η συσσώρευση υδάτων σε χώρους που θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο τις παραμέτρους ευστάθειας ή πλευστότητας στις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας.
- β) Όλα τα πλοία πρέπει να σχεδιάζονται με ύψος κάτω από το οποίο πρέπει να είναι υδατοστεγές στις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας: στάθμη υδατοστεγανότητας.
- γ) Η εξωτερική δομή του πλοίου και τα εξαρτήματα θα πρέπει να είναι υδατοστεγή πάνω από τη στάθμη υδατοστεγανότητας, τουλάχιστον έως το επόμενο κατάστρωμα ή επίπεδο.
- δ) Το πλωραίο τμήμα του πλοίου πρέπει να παρέχει υδατοστεγή προστασία στο υπόλοιπο πλοίο από τις συνέπειες σύγκρουσης.
- ε) Το πλοίο πρέπει να διαθέτει σύστημα ικανό να αφαιρεί συσσωρευμένο υγρό από κάθε υδατοστεγή χώρο στις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας. Στα μηχανοστάσια, πρέπει να υπάρχει σύστημα συναγερμού υψηλού επιπέδου.
- στ) Όλα τα εκτεθειμένα καταστρώματα πρέπει να αποστραγγίζονται ελεύθερα.

II-1.10. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Κάθε σύστημα, εξοπλισμός ή εξάρτημα εγκατεστημένο στο πλοίο πρέπει να σχεδιάζεται και να τοποθετείται κατά τρόπο ώστε να μην προκαλεί τραυματισμό σε επιβαίνοντα.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

Τραυματισμός επιβαινόντων.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Οι επιβαίνοντες πρέπει να προστατεύονται από όλα τα ακόλουθα:
 - α.1. μετατοπιζόμενα μέρη·
 - α.2. θερμά στοιχεία·

- α.3. μέρη που θα μπορούσαν να προκαλέσουν ηλεκτροπληξία·
- α.4. ολισθηρές επιφάνειες·
- α.5. υπερβολική στάθμη θορύβου και επίπεδα δονήσεων·
- α.6. στοιχεία υπό φορτίο·
- α.7. τοξικές ουσίες.

β) Πρέπει να παρέχονται μέσα για την προστασία όλων των επιβαινόντων από πτώση στη θάλασσα.

Π-1.11. ΠΡΩΩΣΗ ΚΑΙ ΠΗΔΑΛΙΟΥΧΗΣΗ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Θα πρέπει να είναι δυνατός ο έλεγχος της ταχύτητας και της πορείας του πλοίου στις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας, καθώς και των πιθανών σεναρίων βλάβης.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

Αδυναμία ελιγμών είτε λόγω έλλειψης πρόωσης ή πηδαλιούχησης, με αποτέλεσμα ενδεχομένως σύγκρουση ή προσάραξη.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Πρέπει να προβλέπεται εφεδρικός εξοπλισμός πρόωσης και πηδαλιούχησης, καθώς και τυχόν βοηθητικές υπηρεσίες, με βάση το μέγεθος του πλοίου και την περιοχή λειτουργίας.
- β) Θα πρέπει να είναι δυνατός ο χειρισμός των βασικών λειτουργιών της μηχανής πρόωσης (μηχανική, ηλεκτρική, κ.λπ.) από τη γέφυρα, καθώς και της ταχύτητας και της διεύθυνσης πρόωσης, σε οποιαδήποτε τιμή διατοιχισμού και διαγωγής στις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας.
- γ) Ο πλοίαρχος στη γέφυρα πρέπει να διαθέτει δείκτες λειτουργίας, οι οποίοι να παρέχουν έγκαιρη προειδοποίηση για κάθε θέση αστοχίας του συστήματος πρόωσης ή πηδαλιούχησης.
- δ) Οι θέσεις αστοχίας που ενδέχεται να αφήσουν το πλοίο χωρίς έλεγχο της πρόωσης ή της πηδαλιούχησης πρέπει να υποδεικνύονται με ηχητικό και οπτικό σήμα συναγερμού στη γέφυρα και στον σχετικό χώρο του μηχανοστασίου, εάν είναι επανδρωμένο,.

- ε) Θα πρέπει να υπάρχει δυνατότητα ελέγχου της ταχύτητας και της πηδαλιούχησης.
- στ) Πρέπει να προβλέπονται μέσα ανακοίνωσης εντολών από τη γέφυρα στις τοπικές θέσεις ελέγχου της πρόωσης και της πηδαλιούχησης.
- ζ) Θα πρέπει να είναι δυνατή η ενεργοποίηση και η παύση λειτουργίας του κύριου συστήματος πρόωσης και η λειτουργία του, όταν το πλοίο βρίσκεται εκτός λειτουργίας, χωρίς προσφυγή σε εξωτερικές πηγές ισχύος.
- η) Ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η συντήρηση της δομής του κύριου και του βοηθητικού μηχανοστασίου που είναι απαραίτητα για τον έλεγχο της ταχύτητας και της πορείας του πλοίου πρέπει να πληρούν τα συγκεκριμένα πρότυπα κατάταξης σύμφωνα με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού ή σε ισοδύναμους κανόνες που χρησιμοποιεί αρχή του κράτους της σημαίας, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009.

II-1.12. ΠΗΓΗ ΙΣΧΥΟΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Τα βασικά συστήματα ασφάλειας πρέπει να τροφοδοτούνται από τουλάχιστον δύο διαφορετικές πηγές ισχύος ανεξάρτητες η μία από την άλλη, εκ των οποίων η μία, η πηγή ισχύος έκτακτης ανάγκης, προορίζεται αποκλειστικά για τα βασικά συστήματα ασφάλειας.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

- Αστοχία των βασικών συστημάτων ασφάλειας λόγω διακοπής της ισχύος.
- Αστοχία ενεργοποίησης και λειτουργίας των πηγών ισχύος έκτακτης ανάγκης λόγω της θερμοκρασίας ή κατάστασης διατοιχισμού ή διαγωγής.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Η πηγή ισχύος έκτακτης ανάγκης πρέπει να ενεργοποιείται αυτόματα σε περίπτωση αστοχίας των άλλων πηγών ισχύος που τροφοδοτούν τα συστήματα ασφάλειας.
- β) Η πηγή ισχύος έκτακτης ανάγκης και τα αντίστοιχα συστήματα διανομής θα πρέπει να τοποθετούνται κατά τρόπο ώστε το σύστημα να μην υφίσταται βλάβη σε περίπτωση πυρκαγιάς, εισροής υδάτων ή άλλου ατυχήματος που επηρεάζει τις άλλες πηγές ισχύος που τροφοδοτούν βασικά συστήματα ασφάλειας.

- γ) Τα βασικά συστήματα ασφάλειας είναι, όταν έχουν τοποθετηθεί, όλα τα ακόλουθα:
- γ.1. ο εξοπλισμός αποστράγγισης·
 - γ.2. ο εξοπλισμός πυρανίχνευσης·
 - γ.3. η πυροσβεστική αντλία έκτακτης ανάγκης και, εφόσον χρειάζεται, συστήματα καταιωνιστήρων·
 - γ.4. ο απαραίτητος εξοπλισμός επικοινωνίας για τη συνέγερση όλων των επιβαινόντων, για τη συνέγερση και τη συνομιλία με υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης και τη μετάδοση ενεργών σημάτων που επιτρέπουν τον εντοπισμό του πλοίου·
 - γ.5. συναγερμός και συνέγερση·
 - γ.6. πλοϊκοί φανοί και αναγκαίος εξοπλισμός διατήρησης των λειτουργιών ναυσιπλοΐας·
 - γ.7. φωτισμός κινδύνου, καθώς και εκείνου των οδών διαφυγής·
 - γ.8. κάθε άλλο σύστημα αναγκαίο για την εκκένωση των επιβαινόντων από το πλοίο.
- δ) Τα βασικά συστήματα ασφάλειας θα πρέπει να διατηρούνται, τουλάχιστον, επί τον αναμενόμενο χρόνο μέχρι τη λήψη βοήθειας ή τη διάσωση με εξωτερικά μέσα.
- ε) Οι πηγές ισχύος έκτακτης ανάγκης πρέπει:
- ε.1. να λειτουργούν αποτελεσματικά σε τυχόν διατοιχισμό ή διαγωγή στις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας και προβλέψιμης ζημίας και
 - ε.2. να μπορούν να λειτουργούν αμέσως σε οποιαδήποτε θερμοκρασία στις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας.
- στ) Ο σχεδιασμός, η ναυπήγηση και η συντήρηση των πηγών ισχύος έκτακτης ανάγκης και του συστήματος διανομής τους πρέπει να πληρούν τα συγκεκριμένα πρότυπα κατάταξης σύμφωνα με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού ή ισοδύναμους κανόνες που χρησιμοποιεί αρχή του κράτους της σημαίας, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009.

II-2 ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑ

II-2.1. ΎΝΑΥΣΗ

Λειτουργικές απαιτήσεις

- (1) Η ανάφλεξη καύσιμων υλικών και εύφλεκτων υγρών, αερίων και ατμών πρέπει να προλαμβάνεται.
- (2) Καύσιμα υλικά, εύφλεκτα υγρά και περιοχές όπου είναι δυνατόν να συσσωρευθούν εύφλεκτα αέρια ή ατμοί πρέπει να εντοπίζονται, καθώς και πιθανές πηγές ανάφλεξης, όπως οι συσσωρευτές πρόωσης.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

Ανάφλεξη καύσιμων υλικών ή εύφλεκτων υγρών και αερίων και ατμών.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Πρέπει να προβλέπονται μέσα για να προλαμβάνεται και να ελέγχεται η διαρροή εύφλεκτων υγρών.
- β) Πρέπει να προβλέπονται μέσα για να ελέγχεται η συσσώρευση εύφλεκτων αερίων και ατμών.
- γ) Οι πηγές ανάφλεξης πρέπει να διαχωρίζονται από καύσιμα υλικά, εύφλεκτα υγρά και αέρια.
- δ) Τα εύφλεκτα υγρά και αέρια θα πρέπει να αποθηκεύονται σε ειδικούς χώρους.
- ε) Πρέπει να λαμβάνονται πρόσθετα μέτρα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης (κώδικας IGF), εάν χρησιμοποιείται καύσιμο με σημείο ανάφλεξης κάτω των 60 °C.

II-2.2. ΕΞΑΠΛΩΣΗ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ

Λειτουργικές απαιτήσεις

- (1) Πρέπει να προβλέπονται μέσα ελέγχου της παροχής αέρα σε κάθε κλειστό χώρο.
- (2) Πρέπει να προβλέπονται μέσα για τη διακοπή της ροής εύφλεκτων υγρών.
- (3) Πρέπει να είναι περιορίζεται το θερμικό φορτίο των χώρων του πλοίου.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

Εξάπλωση πυρκαγιάς.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Πρέπει να είναι δυνατόν να κλείνουν όλοι οι αγωγοί εξαερισμού χώρων με μεγάλο κίνδυνο πυρκαγιάς και χώρων που απαιτούν μεγάλη πυροπροστασία από θέση εκτός του χώρου.
- β) Πρέπει να είναι δυνατόν να διακόπτεται κάθε μηχανοκίνητος εξαερισμός από θέση έξω από τον χώρο εγκατάστασης του εξαερισμού.
- γ) Ο εξαερισμός των χώρων ενδιαίτησης πρέπει να είναι ανεξάρτητος του εξαερισμού κάθε χώρου με υψηλό κίνδυνο πυρκαγιάς.
- δ) Πρέπει να προβλέπονται μέσα διακοπής κάθε συστήματος όπου χρησιμοποιούνται εύφλεκτα υγρά, π.χ. αντλίες καυσίμου, αντλίες λιπαντικού ελαίου, αντλίες θερμαντικού ελαίου και διαχωριστές ελαίου (συστήματα καθαρισμού).
- ε) Οι κάτωθι εκτεθειμένες επιφάνειες πρέπει να έχουν χαρακτηριστικά χαμηλής εξάπλωσης της φλόγας:
 - ε.1. διάδρομοι και κλιμακοστάσια που αποτελούν μέρος οδού διαφυγής.
 - ε.2. οροφές και επενδύσεις χώρων ενδιαίτησης, χώροι υπηρεσίας και σταθμοί ελέγχου.
- στ) Καύσιμα υλικά, εφόσον υπάρχουν, πρέπει να έχουν περιορισμένη θερμιδική αξία. Το εν λόγω όριο πρέπει να εξαρτάται από το υλικό κατασκευής του πλοίου, δεν πρέπει όμως σε καμία περίπτωση να υπερβαίνει τα 45MJ/m².
- ζ) Το μέγιστο θερμικό φορτίο σε κάθε χώρο πρέπει να είναι περιορισμένο σύμφωνα με την εγκύκλιο MSC.1/Circ. 1003 ή άλλο ισοδύναμο πρότυπο.

II-2.3. ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΠΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΞΙΚΟΤΗΤΑΣ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Η ποσότητα καπνού και τοξικών προϊόντων που αναδίδουν υλικά κατά τη διάρκεια πυρκαγιάς, καθώς και τα βερνίκια επιφανειών, θα πρέπει να είναι περιορισμένη.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

Κίνδυνος για τη ζωή από τον σχηματισμό καπνού και τοξικών προϊόντων που παράγονται από πυρκαγιά σε χώρους όπου έχουν πρόσβαση οι επιβαίνοντες.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Τα χρώματα, τα βερνίκια και λοιπά τελικά επιχρίσματα που χρησιμοποιούνται σε εκτεθειμένες εσωτερικές επιφάνειες δεν πρέπει να μπορούν να αναδίδουν υπέρμετρες ποσότητες καπνού και τοξικών προϊόντων.
- β) Τα πρώτα καλύμματα καταστροφμάτων, εάν υπάρχουν εντός των χώρων ενδιαίτησης και υπηρεσίας και των σταθμών ελέγχου, πρέπει να είναι από εγκεκριμένο υλικό, το οποίο δεν πρέπει να προκαλεί κινδύνους σχηματισμού καπνού, τοξικότητας ή έκρηξης σε υψηλές θερμοκρασίες.

II-2.4. ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Οι μόνιμες εγκαταστάσεις συστήματος ανίχνευσης και συναγερμού πυρκαγιάς πρέπει να αρμόζουν στη φύση του χώρου, το δυναμικό εξάπλωσης της πυρκαγιάς και στο δυναμικό σχηματισμού καπνού και αερίων.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

Μη έγκαιρη ανίχνευση πυρκαγιάς στο πλοίο για την πυρόσβεση ή την ασφαλή εγκατάλειψη ή αμφότερα.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Πρέπει να προβλέπονται μέσα ανίχνευσης πυρκαγιάς μέσα σε χώρους υψηλού κινδύνου πυρκαγιάς και σε χώρους στους οποίους απαιτείται υψηλή πυροπροστασία σύμφωνα με το σημείο II-2.5 στοιχείο α).
- β) Τα μέσα ανίχνευσης πυρκαγιάς πρέπει να εκπέμπουν σήμα στη γέφυρα σε περίπτωση πυρκαγιάς. Το σήμα αυτό πρέπει να συνοδεύεται από ηχητικό συναγερμό.
- γ) Εάν ο ηχητικός συναγερμός στη γέφυρα δεν αναγνωρίζεται σε εύλογο χρονικό διάστημα, τότε θα πρέπει να ακούγεται σε κάθε χώρο όπου έχει πρόσβαση το πλήρωμα του πλοίου.
- δ) Το επίπεδο συναγερμού πρέπει να προσαρμόζεται ανάλογα με το επίπεδο θορύβου στο πλοίο σε κανονική λειτουργία, ώστε να μπορεί να γίνει αντιληπτό από το πλήρωμα.
- ε) Πρέπει να είναι δυνατόν να εντοπίζεται ο χώρος όπου ανιχνεύεται η πυρκαγιά.

Π-2.5. ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Λειτουργικές απαιτήσεις

- (1) Οι πυρκαγιές πρέπει να περιορίζονται στον χώρο εκδήλωσής τους, ώστε να υπάρχει επαρκής χρόνος για την πυρόσβεση ή την εκκένωση του πλοίου από όλους τους επιβαίνοντες, ή αμφότερα.
- (2) Κάθε πλοίο πρέπει να υποδιαιρείται με θερμικά και κατασκευαστικά τοιχώματα.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

Τραυματισμός επιβαινόντων από πυρκαγιά πριν φθάσουν σε σύστημα διάσωσης.

Απαιτήσεις επιδόσεων

α) Οι χώροι πλοίου πρέπει να ταξινομούνται ως εξής:

α.1. Χώροι με μεγάλο κίνδυνο πυρκαγιάς, μεταξύ των οποίων:

- χώροι που περιέχουν μηχανές εσωτερικής καύσης·
- χώροι Ro-Ro·
- χώροι που περιέχουν εύφλεκτα υγρά·
- ορισμένα διαμερίσματα ηλεκτρικού συσσωρευτή υψηλής απόδοσης.

α.2. Χώροι που απαιτούν μεγάλη πυροπροστασία, μεταξύ των οποίων:

- οδοί διαφυγής, καθώς και κλιμακοστάσια και διάδρομοι·
- σταθμοί ελέγχου·
- χώροι ενδιαίτησης·
- χώροι συγκέντρωσης και επιβίβασης·
- μηχανοστάσια πρόωσης και πηδαλιούχησης·
- διαμερίσματα που χρησιμοποιούνται για τη μετατροπή, τη διανομή και την αποθήκευση εξοπλισμού ηλεκτρικής ενέργειας (συσσωρευτές).

- β) Μεταξύ ενός χώρου με υψηλό κίνδυνο πυρκαγιάς και ενός χώρου που απαιτεί υψηλή πυροπροστασία θα πρέπει να υπάρχει/-ουν θερμικό/-ά τοίχωμα/-τα για την παροχή κατασκευαστικής πυροπροστασίας (SFP).
- γ) Η SFP του θερμικού τοιχώματος πρέπει να αποτρέπει τη διέλευση φλόγας και καπνού επί 60 λεπτά κατά κανόνα. Ο χρόνος αυτός μπορεί να μειωθεί σε συνάρτηση με τον χρόνο εκκένωσης, ο οποίος υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο II-2.6, σε καμία περίπτωση όμως δεν πρέπει να είναι μικρότερος των 30 λεπτών.
- δ) Σε χαλύβδινα θερμικά τοιχώματα, η μέση θερμοκρασία στην καλυμμένη πλευρά δεν πρέπει να υπερβαίνει την αρχική θερμοκρασία περισσότερο από 140 °C, η δε θερμοκρασία σε οιοδήποτε σημείο, συμπεριλαμβανομένων των αρμών, δεν πρέπει να υπερβαίνει την αρχική θερμοκρασία περισσότερο από 180 °C κατά τη διάρκεια της SFP, όταν υποβάλλονται στην πρότυπη δοκιμή πυρός.
- ε) Εφόσον για τα θερμικά τοιχώματα χρησιμοποιούνται υλικά άλλα από τον χάλυβα, η μόνωση πρέπει να είναι τέτοια ώστε ο φέρων σκελετός να μην φθάνει σε θερμοκρασία στην οποία χάνει τις κατασκευαστικές του ιδιότητες κατά τη διάρκεια της SFP. Για παράδειγμα, για το αλουμίνιο, η θερμοκρασία που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη είναι 200 °C.
- στ) Για τα μη χαλύβδινα πλοία, κάθε όριο χώρου υψηλού κινδύνου πυρκαγιάς σε επαφή με το εξωτερικό περίβλημα του πλοίου πρέπει να διαθέτει θερμικό τοίχωμα.
- ζ) Η πυροπροστασία των αγωγών εξαερισμού πρέπει να είναι η ίδια με αυτή του χώρου όπου είναι εγκατεστημένοι.

II-2.6. ΧΡΟΝΟΣ ΕΚΚΕΝΩΣΗΣ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Ο χρόνος που απαιτείται για την εκκένωση του πλοίου πρέπει να υπολογίζεται¹² ή να επιδεικνύεται στο πλοίο, ή αμφότερα, για κάθε πλοίο.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

Θάνατοι ή τραυματισμοί σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης που απαιτεί την εκκένωση του πλοίου.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Κατά τον προσδιορισμό του χρόνου εκκένωσης, όλα τα μέσα διαφυγής θα πρέπει να θεωρούνται ότι βρίσκονται σε κατάσταση λειτουργίας.

¹² Οι εγκύκλιοι MSC.1/Circ.1533 και MSC.1/Circ.1166, όπως έχουν τροποποιηθεί, θα μπορούσαν να χρησιμεύουν ως σημείο αναφοράς για τον τρόπο υπολογισμού.

- β) Ο χρόνος εκκένωσης, εκφραζόμενος σε πρώτα λεπτά, πρέπει να είναι συντομότερος της κάτωθι τιμής:

$$\text{Μέγιστος χρόνος} = (\text{SFP}-7)/3$$

Όπου SFP, ο χρόνος κατασκευαστικής πυροπροστασίας σε πρώτα λεπτά.

II-2.7. ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Οι πυρκαγιές θα πρέπει να καταστέλλονται και να σβήνονται στον χώρο εκδήλωσής τους.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

Εξάπλωση πυρκαγιάς.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Σε κάθε χώρο του πλοίου όπου τα πρόσωπα έχουν πρόσβαση και σε ανοικτά καταστρώματα πρέπει να φθάνει η προβολή νερού με αποτελεσματική πίεση και χωρητικότητα προσαρμοσμένη στο συγκεκριμένο πλοίο.
- β) Πρέπει να τοποθετούνται στο πλοίο τουλάχιστον δύο πυροσβεστικές αντλίες, η μία από αυτές τροφοδοτούμενη από την πηγή ισχύος έκτακτης ανάγκης (πυροσβεστική αντλία κινδύνου).
- γ) Η πυροσβεστική αντλία κινδύνου και η αναρρόφησή της πρέπει να βρίσκονται σε χώρο χωριστό από αυτό άλλων πυροσβεστικών αντλιών και να διαχωρίζονται με θερμικό φράγμα από τους χώρους μηχανοστασίου πρόωσης.
- δ) Όλοι οι χώροι υψηλού κινδύνου πυρκαγιάς πρέπει διαθέτουν μόνιμο πυροσβεστικό σύστημα.
- ε) Τα αυτόματα συστήματα καταιονισμού (sprinkler) πρέπει να τοποθετούνται στους χώρους διανυκτέρευσης των διαμερισμάτων ενδιαίτησης.
- στ) Φορητοί πυροσβεστήρες πρέπει να τοποθετούνται κοντά στις εισόδους χώρων υψηλού κινδύνου πυρκαγιάς ή όπου απαιτείται υψηλή πυροπροστασία.
- ζ) Το μέσο που χρησιμοποιείται είτε για μόνιμα είτε για φορητά πυροσβεστικά μέσα πρέπει:
- ζ.1. να αρμόζει στον πλέον πιθανό τύπο φωτιάς που πρέπει να αντιμετωπισθεί στον προστατευόμενο χώρο και

ζ.2. να μην είναι επιβλαβές για την ανθρώπινη υγεία, εκτός εάν υπάρχουν:

- μέσα που διασφαλίζουν ότι ο χώρος είναι πλήρως περικλειστος και κάθε άνοιγμα του κλείνει από έξω· και
- μέσα που διασφαλίζουν ότι δεν υπάρχει κανείς μέσα στον χώρο πριν από την έναρξη της πυρόσβεσης.

Π-2.8. ΜΕΣΑ ΔΙΑΦΥΓΗΣ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Οι επιβαίνοντες πρέπει να έχουν δυνατότητα να φθάνουν σε σύστημα διάσωσης μέσω των οδών διαφυγής, οι οποίες επισημαίνονται ευδιάκριτα, δεν έχουν εμπόδια και είναι προστατευμένες από φωτιά και πλημμύρα.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

Επιβαίνοντες ανίκανοι να εγκαταλείψουν το πλοίο σε περίπτωση εκκένωσης.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Τα πλοία πρέπει να διαθέτουν τουλάχιστον δύο μέσα διαφυγής από κάθε χώρο κανονικά χρησιμοποιούμενο, ο οποίος οδηγεί ενδεχομένως σε θέσεις επιβίβασης.
- β) Τα δύο μέσα διαφυγής πρέπει να είναι διευθετημένα κατά τρόπο ώστε σε οποιοδήποτε εύλογο σενάριο πυρκαγιάς να μην παρεμποδίζεται κανένα εκ των δύο.
- γ) Τα μέσα διαφυγής πρέπει:
- γ.1. να διαθέτουν χειρολαβές·
 - γ.2. να μην φράζονται·
 - γ.3. να επισημαίνονται ευδιάκριτα, με σήματα ορατά σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας·
 - γ.4. να διαθέτουν φωτισμό τροφοδοτούμενο από δύο πηγές ισχύος, η μία από τις οποίες είναι η πηγή ισχύος έκτακτης ανάγκης· και

γ.5. να έχουν αρκετό πλάτος ώστε να είναι δυνατή η ελεύθερη κυκλοφορία των επιβαινόντων, όπως και των προσώπων που φορούν προστατευτικό εξοπλισμό, η μεταφορά προσώπων με φορεία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

δ) Μέσα σε κάθε καμπίνα, κατά περίπτωση, και στους κοινόχρηστους χώρους πρέπει να αναρτώνται σχέδια με τις οδούς διαφυγής.

III ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

III.1. ΓΕΝΙΚΗ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Όλα τα σωστικά μέσα (LSA) πρέπει να είναι σε κατάσταση συνεχούς ετοιμότητας, ανεξάρτητα από την παροχή ισχύος του πλοίου στις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

- Τραυματισμός επιβαινόντων κατά τη διάρκεια συνήθων εργασιών, εκπαίδευσης, συντήρησης ή σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.
- Δυσλειτουργία ή καθυστέρηση κατά τη χρήση των LSA είτε σε πραγματικές περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης ή κατά τη διάρκεια εκπαίδευσης ή ασκήσεων.

Απαιτήσεις επιδόσεων

Τα σωστικά μέσα πρέπει:

- α) να είναι ευπρόσιτα·
- β) να μην εμποδίζονται και να μην μανδαλώνονται·
- γ) να λειτουργούν και να αναπτύσσονται ανεξάρτητα από την παροχή ισχύος του πλοίου·
- δ) να διατηρούνται σε κατάσταση συνεχούς ετοιμότητας·
- ε) να μπορούν να λειτουργούν στις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας· και

- στ) να μπορούν να λειτουργούν σε κάθε κατάσταση διατοιχισμού ή διαγωγής και στις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας και σε συνθήκες προβλέψιμης ζημίας.

III.2. ΠΑΡΟΧΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Παροχή άμεσα διαθέσιμων πληροφοριών και οδηγιών έκτακτης ανάγκης σε όλους τους επιβαίνοντες για τη θέση των σωστικών μέσων.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

Έλλειψη επαρκούς πληροφόρησης και οδηγιών στους επιβάτες σχετικά με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, η οποία θα μπορούσε να προκαλέσει πρόσθετες καθυστερήσεις, σύγχυση ή πανικό.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Οι πληροφορίες και οι οδηγίες σε όλους τους επιβαίνοντες πρέπει:
- α.1. να παρουσιάζονται κατά τρόπο που τις καθιστά ευνόητες (π.χ. ύψος και γλώσσα)· και
 - α.2. να διανέμονται καταφανώς σε όλο το πλοίο.
- β) Οι πληροφορίες και οι οδηγίες σχετικά με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, τη θέση και τη χρήση εξοπλισμού πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:
- β.1. διευθύνσεις προς τους σταθμούς συγκέντρωσης·
 - β.2. θέση των LSA· και
 - β.3. τους τρόπους λειτουργίας και χρήσης των LSA.
- γ) Οι οδηγίες για τα LSA πρέπει να είναι ευανάγνωστες και κατανοητές υπό συνθήκες χαμηλής ορατότητας (π.χ. φωτισμός κινδύνου) και τα σημεία αποθήκευσης των LSA πρέπει να επισημαίνονται ευδιάκριτα.

III.3. ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Λειτουργικές απαιτήσεις

- (1) Πρέπει να προβλέπονται μέσα συνέγερσης και καθοδήγησης των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης (SAR) στη θέση του πλοίου και στα συστήματα διάσωσης.
- (2) Πρέπει να προβλέπονται μέσα που επιτρέπουν στον πλοίαρχο ή στο πλήρωμα να επικοινωνεί ταυτόχρονα με όλους τους επιβαίνοντες σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.
- (3) Πρέπει να προβλέπονται μέσα συνέγερσης όλων των επιβαινόντων σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

- Δυσκολίες ανίχνευσης από τις υπηρεσίες SAR σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης (είτε από το πλοίο ή από οποιοδήποτε σύστημα διάσωσης στη θάλασσα).
- Αδυναμία αποτελεσματικής αμφίδρομης επικοινωνίας μεταξύ των μελών του πληρώματος για τις δραστηριότητες διαφυγής, εκκένωσης και διάσωσης.
- Αδυναμία έγκαιρης και αποτελεσματικής πληροφόρησης και παροχής οδηγιών στους επιβαίνοντες για κατάσταση έκτακτης ανάγκης.
- Αδυναμία έγκαιρης συνέγερσης των επιβαινόντων σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.
- Καθυστερήσεις και οργανωτικές αστοχίες.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Πρέπει να προβλέπονται τα κάτωθι μέσα για την καθοδήγηση των υπηρεσιών SAR στο πλοίο και στα συστήματα διάσωσης:
 - α.1. ηλεκτρονικό σήμα το οποίο μπορεί να ανιχνεύεται αυτόματα και εξ αποστάσεως από τις υπηρεσίες SAR (συμπεριλαμβανομένων των σημάτων που εκπέμπονται από συστήματα δορυφορικής πλοήγησης, όπως το Galileo)·
 - α.2. σήμα το οποίο είναι ορατά αντιληπτό στη γύρω περιοχή· και
 - α.3. φορητό σύστημα επικοινωνίας προς χρήση μεταξύ των συστημάτων διάσωσης και των υπηρεσιών SAR.

- β) Τα μέσα εσωτερικής επικοινωνίας πρέπει:
- β.1. να παρέχουν αμφίδρομη επικοινωνία μεταξύ των μελών του πληρώματος ανεξαρτήτως του χώρου του πλοίου όπου έχουν τοποθετηθεί·
 - β.2. να παρέχουν συνεχείς ακουστικές πληροφορίες και οδηγίες σε όλους τους χώρους στους οποίους έχουν πρόσβαση οι επιβαίνοντες.
- γ) Τα μέσα συνέγερσης όλων των επιβαινόντων πρέπει:
- γ.1. να ακούγονται σε όλους τους χώρους στους οποίους έχουν πρόσβαση οι επιβαίνοντες· και
 - γ.2. να αρμόζουν για προφορικές αναγγελίες στο πλοίο.

III.4. ΕΚΚΕΝΩΣΗ

Λειτουργικές απαιτήσεις

- (1) Κάθε πλοίο πρέπει να διαθέτει σταθμούς συγκέντρωσης όπου πρέπει να συναθροίζονται όλοι οι επιβαίνοντες πριν μεταφερθούν σε συστήματα διάσωσης.
- (2) Πρέπει να είναι δυνατή η μεταφορά οποιουδήποτε προσώπου από τον σταθμό συγκέντρωσης σε σύστημα διάσωσης χωρίς τραυματισμό του και χωρίς να βραχεί, δηλαδή, χωρίς να χρειάζεται να εισέλθει στο νερό, έστω και για περιορισμένο χρονικό διάστημα.
- (3) Πρέπει να προβλέπονται μέσα για τη δυνατότητα επιβίωσης όλων των προσώπων μετά την εκκένωση.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

- Ακατάλληλα συστήματα διάσωσης τα οποία ούτε επαρκούν, ούτε αρμόζουν, ούτε είναι προσβάσιμα σε όλους τους επιβαίνοντες.
- Μη ορθή συγκέντρωση των επιβατών, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις και σύγχυση κατά την εκκένωση.
- Πιθανότητα μη διάθεσης ορισμένων συστημάτων συνεπεία απώλειάς τους λόγω πυρκαγιάς, πλημμύρας ή άλλου είδους ζημίας.
- Ζημιές στα συστήματα διάσωσης ή σε πρόσωπα, ή αμφότερα, κατά την καθαίρεση.

- Πνιγμός.
- Υποθερμία.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Κάθε πλοίο θα πρέπει να φέρει συστήματα διάσωσης επαρκούς χωρητικότητας, κατανεμημένα σε ολόκληρο το πλοίο, ώστε, σε περίπτωση που απολεστεί ή αχρηστευθεί ένα σύστημα διάσωσης, τα υπόλοιπα συστήματα διάσωσης να μπορούν να δεχθούν τον συνολικό αριθμό ατόμων για τον οποίο το πλοίο έχει πιστοποιηθεί ότι μπορεί να μεταφέρει.
- β) Η κατανομή, οι ρυθμίσεις ανάπτυξης και η χωρητικότητα των συστημάτων διάσωσης πρέπει να καλύπτουν και στις δύο πλευρές του πλοίου τον συνολικό αριθμό ατόμων για τον οποίο το πλοίο έχει πιστοποιηθεί ότι μπορεί να μεταφέρει¹³.
- γ) Οι σταθμοί συγκέντρωσης πρέπει να διαθέτουν επαρκή χώρο για τη συνάθροιση όλων των επιβαινόντων.
- δ) Κανένα πρόσωπο δεν θα πρέπει να αναμένεται να πηδήξει από ύψος μεγαλύτερο του 1 μέτρου σε σύστημα διάσωσης. Για μεγαλύτερα ύψη, πρέπει να προβλέπεται διάταξη για τη διευκόλυνση της επιβίβασης (π.χ. ολισθητήρας εκκένωσης ή ανεμόσκαλα επιβίβασης).
- ε) Η καθαίρεση του συστήματος διάσωσης πρέπει να πραγματοποιείται χωρίς εμπόδιο ή παρεμβολή με άλλα κατασκευαστικά στοιχεία, ιδίως του έλικα.
- στ) Κάθε πλοίο πρέπει να φέρει ατομικό μέσο επίπλευσης για κάθε επιβαίνοντα.
- ζ) Πρέπει να παρέχεται κατάλληλη θερμική προστασία σε πρόσωπα ανάλογα με τις συνθήκες λειτουργίας.

¹³ Η απαίτηση αυτή δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκη ότι χρειάζεται 100 % χωρητικότητα σε κάθε πλευρά του πλοίου. Είναι δυνατή η χρήση συστημάτων διάσωσης που μπορούν να αναπτυχθούν από κάθε πλευρά του πλοίου.

III.5. ΔΙΑΣΩΣΗ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Πρέπει να προβλέπονται μέσα για την περισυλλογή ατόμων από τη θάλασσα.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

Αδυναμία περισυλλογής ατόμου από τη θάλασσα αποτελεσματικά και γρήγορα, πράγμα που μπορεί να προκαλέσει επιδείνωση της υγείας του διασωζόμενου ή ακόμη και απώλεια της ζωής του.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Το πλοίο πρέπει να φέρει βοηθήματα επίπλευσης που μπορούν να καθαιρεθούν από το πλοίο σε άτομο στη θάλασσα.
- β) Η περισυλλογή ατόμου από τη θάλασσα θα πρέπει να πραγματοποιείται είτε από το πλοίο είτε από ειδική μονάδα.

IV ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Λειτουργικές απαιτήσεις

- (1) Το πλοίο θα πρέπει να είναι ικανό να μεταδίδει και να λαμβάνει σχετικές πληροφορίες ναυτικής ασφάλειας.
- (2) Κάθε πλοίο θα πρέπει να είναι ικανό να μεταδίδει και να λαμβάνει σήματα κινδύνου.
- (3) Θα πρέπει να είναι δυνατή η επικοινωνία με τα μέσα εξωτερικής βοήθειας, είτε εναέρια είτε θαλάσσια, κατά τη διάρκεια λειτουργίας των SAR.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

- Αδυναμία λήψης και μετάδοσης των σχετικών πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας.
- Έλλειψη επικοινωνίας με εξωτερικά μέσα σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
- Αδυναμία παροχής βοήθειας σε παρακείμενα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο.

Απαιτήσεις επιδόσεων

Κάθε πλοίο πρέπει να είναι ικανό:

- α) να μεταδίδει σήματα κινδύνου στην ξηρά (ship-to-shore)·
- β) να λαμβάνει σήματα κινδύνου από την ξηρά (shore-to-ship)·
- γ) να μεταδίδει σήματα κινδύνου σε πλοίο και να λαμβάνει σήματα κινδύνου από πλοίο (ship-to-ship) (και μέσω δορυφορικών συστημάτων)·
- δ) να μεταδίδει και να λαμβάνει συντονιστικές επικοινωνίες έρευνας και διάσωσης·
- ε) να μεταδίδει και να λαμβάνει επιτόπιες (on-scene) επικοινωνίες·
- στ) να μεταδίδει και να λαμβάνει πληροφορίες ναυτικής ασφάλειας·
- ζ) να μεταδίδει και να λαμβάνει γενικές ραδιοεπικοινωνίες προς και από παράκτια ραδιοσυστήματα ή ραδιοδίκτυα στην ξηρά· και
- η) να μεταδίδει και να λαμβάνει επικοινωνίες μεταξύ πλοίων (bridge-to-bridge).

V ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ

Λειτουργικές απαιτήσεις

Το πλοίο πρέπει να σχεδιάζεται, να ναυπηγείται, να εξοπλίζεται και να συντηρείται κατά τρόπο ώστε, όταν είναι στη θάλασσα, να μπορεί:

- (1) να πλοηγείται αυτόνομα· και
- (2) να παρέχει συνεγέρσεις στο πλήρωμα σχετικά με όλους τους κινδύνους ναυσιπλοΐας, σταθερούς ή κινητούς.

Αντιμετωπιζόμενοι κίνδυνοι

- Συγκρούσεις και η προσαράξεις.
- Αδυναμία εντοπισμού της θέσης του πλοίου.

Απαιτήσεις επιδόσεων

- α) Πρέπει να διατίθενται λεπτομερή στοιχεία για τη γεωγραφική θαλάσσια περιοχή όπου λειτουργεί το πλοίο.

- β) Πρέπει να προβλέπονται μέσα για τον καθορισμό της θέσης, της πορείας και της ταχύτητας του πλοίου (όπως τα δορυφορικά συστήματα πλοήγησης, μεταξύ των οποίων είναι το Galileo).
 - γ) Πρέπει να προβλέπονται μέσα υποβοήθησης της ναυσιπλοΐας και αποφυγής σύγκρουσης (όπως τα δορυφορικά συστήματα πλοήγησης, μεταξύ των οποίων είναι το Galileo).
 - δ) Η διάταξη της γέφυρας θα πρέπει να παρέχει επαρκή ορατότητα 360° για τη φυλακή ναυσιπλοΐας γέφυρας.
 - ε) Πρέπει να προβλέπονται μέσα για τον καθορισμό της διεύθυνσης περιστροφής του έλικα, της απαιτούμενης ισχύος και της θέσης του πηδαλίου για την κύρια κατεύθυνση του πλοίου.
 - στ) Πρέπει να παρέχονται μέσα για να προσδιορίζεται το βάθος των υδάτων.
 - ζ) Πρέπει να είναι δυνατή η ανίχνευση του πλοίου από τα παρακείμενα πλοία.
-