

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

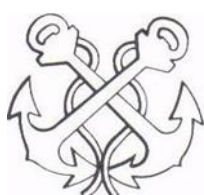


ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: cpt ΠΑΡΙΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ

Διαχείριση των κυριότερων εργασιών κατά την παραμονή του πλοίου σε λιμένα.

Συνεργασία με τις υπηρεσίες λιμένος (διεκπεραίωση των κυριότερων εγγράφων).

ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΠΑΡΑΣΧΑ ΕΛΕΝΗ



ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: cpt. ΠΑΡΙΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ

ΘΕΜΑ

Διαχείριση των κυριότερων εργασιών κατά την παραμονή του πλοίου σε λιμένα.
Συνεργασία με τις υπηρεσίες λιμένος (διεκπεραίωση των κυριότερων εγγράφων).

ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΠΑΡΑΣΧΑ ΕΛΕΝΗ

Α.Γ.Μ: 4472

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 06/02/2021

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 16/02/2022

Α/Α	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότης	Αξιολόγηση	Υπογραφή
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: CPT ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Περιεχόμενα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ	4
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ	4
1.1 Διαδικασίες παραλαβής και παράδοσης του φορτίου	4
1.2 Έγγραφα του Φορτίου	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ	12
ΕΝΤΥΠΑ ΠΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΟΥΜΕ ΚΑΙ ΔΙΝΟΥΜΕ ΣΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	12
2.1 Πιστοποιητικά	12
2.2 Φόρμες ISM.....	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ	19
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ	19
3.1 Μέτρα ασφαλείας κατά την παραμονή του πλοίου στον λιμένα.....	19
3.2 Πιστοποιητικά Ασφαλείας σύμφωνα με τον ISM Code.....	24
3.3 Επιθεωρήσεις από το PSC και άλλους επιθεωρητές	26
3.4 Γυμνάσια που διενεργούνται στο Λιμένα.....	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ	37
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΦΟΔΙΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ	37
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΗΣ	37
4.1 Η Διαδικασία Πετρέλευσης του πλοίου	37
4.2 Παραλαβή και Διαχείριση αποβλήτων	39
4.3 Παραλαβή Γλυκού Νερού(Fresh Water).....	55
4.4 Παραλαβή Εφοδίων στο Λιμένα	56
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	59
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	60

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η εργασία αυτή αναφέρεται στην Διαχείριση των κυριότερων εργασιών και εγγράφων κατά την παραμονή του πλοίου σε λιμένα σε συνεργασία πάντοτε με τις υπηρεσίες λιμένος. Αρχικά, γίνεται αναφορά στην διαχείριση του φορτίου, παράδοση ή παραλαβή αυτού αναλόγως τον λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης καθώς και στα έγγραφα που το συνοδεύουν. Στη συνέχεια παραθέτονται τα Πιστοποιητικά και οι Φόρμες που δίνονται στις αρχές του λιμένα σύμφωνα με τον κώδικα ISM. Ακόμα, αναφέρονται τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται κατά την παραμονή του πλοίου στο λιμένα αλλά και οι έλεγχοι που διενεργούνται από τις αρχές αφού οι έλεγχοι στα πλοία είναι σημαντικοί στις μέρες μας. Μέσα από τον έλεγχο και την επιθεώρηση ελέγχεται η αξιοπλοΐα του πλοίου αλλά και το κατά ποσό αυτό λειτουργεί μέσα στα νομικά πλαίσια που έχει θεσπίσει ο ΙΜΟ. Επίσης, γίνονται αναφορές στα βασικά γυμνάσια που πραγματοποιούνται στο λιμένα για την εκπαίδευση του πληρώματος σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Τέλος, αναλύονται οι διαδικασίες παραλαβής εφοδίων(π.χ. τροφίμων, υλικών καταστρώματος κ.α.) σε συνεργασία με τις τελωνειακές αρχές αλλά και η διαδικασία της πετρέλευσης και της διαχείρισης των απορριμμάτων των πλοίων με σεβασμό πάντοτε στο περιβάλλον.

Αξίζει να αναφερθεί ότι οι πληροφορίες της εργασίας αυτής διατυπώνονται με βάση τον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων(ISPS Code) αλλά και με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης(ISM Code).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

1.1 Διαδικασίες παραλαβής και παράδοσης του φορτίου

1) Διαδικασίες παραλαβής

Γενικά, με τον όρο φόρτωση πλοίου χαρακτηρίζεται η διαδικασία παραλαβής και τοποθέτησης του φορτίου στο πλοίο με την κατάλληλη στοιβασία.

Όταν το πλοίο φτάσει στο λιμένα φόρτωσης, ο Πλοίαρχος οφείλει να δώσει την επιστολή ετοιμότητας(NOR) τηλεγραφικώς αν το πλοίο είχε αγκυροβολήσει εντός των ορίων του λιμανιού ή γραπτώς όταν έχει παραβάλει δίπλα στην προβλήτα.

Ο Πλοίαρχος για να υποδεχτεί το φορτίο προετοιμάζει τα κύτη φορτίου ανάλογα με τις οδηγίες που έχει ή το φορτίο που πρόκειται να φορτώσει, ώστε αυτά να είναι καθαρά. Αυτό όμως δεν αρκεί.

Πρέπει να επιθεωρηθούν τα κύτη για να αποκτήσει το πλοίο πιστοποιητικό καταλληλότητας κυτών.

Η φόρτωση αποτελεί μια διαδικασία που εκτελείται από κοινού από τον φορτωτή/ναυλωτή και το πλοίο(πλοιοκτήτη). Ο ρόλος του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή στη διαδικασία φόρτωσης καθορίζεται από τους συμφωνημένους όρους του ναυλοσύμφωνου ή από τη συνήθη πρακτική του λιμανιού. Εάν δεν υπάρχει αντίθετος όρος στο ναυλοσύμφωνο ή στην πρακτική του λιμανιού, η φόρτωση, η στοιβασία, η διευθέτηση, το δέσιμο και η προφύλαξη του φορτίου βαρύνουν τον Πλοίαρχο.

Ο φορτωτής φροντίζει να φέρει το προς φόρτωση φορτίο. Ο Πλοίαρχος ή και ο υποπλοίαρχος θα παραδώσει στους στοιβαδόρους το σχέδιο φόρτωσης και θα συνεννοηθεί για τη σειρά φόρτωσης και για την ποσότητα που θα φορτωθεί σε κάθε διαδοχική φόρτωση σε κάθε κύτος, καθώς και για άλλα θέματα ανάλογα με το φορτίο. Με το πέρας της φόρτωσης, σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο ή τις οδηγίες που έχει ο Πλοίαρχος, θα υπογραφούν φορτωτικές ή θα δοθεί εξουσιοδότηση να υπογράψει ο πράκτορας των ναυλωτών φορτωτικές.

2) Διαδικασίες παράδοσης του φορτίου

Αρχικά το πλοίο πρέπει να φτάσει στο λιμάνι που ορίζει το ναυλοσύμφωνο. Ο Πλοίαρχος πρέπει να δώσει την επιστολή ετοιμότητας. Ο χρόνος της φόρτωσης θα ξεκινήσει από τη στιγμή που το πλοίο θεωρείται ότι έχει φτάσει στο λιμάνι εκφόρτωσης και είναι έτοιμο για εκφόρτωση. Ο Πλοίαρχος ή και ο Υποπλοίαρχος θα συνεννοηθεί για τη σειρά εκφόρτωσης και για την ποσότητα που θα εκφορτωθεί σε κάθε διαδοχική φόρτωση σε κάθε κύτος. Κατά τη διαδικασία της εκφόρτωσης, οι υποχρεώσεις του Πλοίαρχου είναι παρόμοιες με εκείνες της φόρτωσης, δηλαδή έχει την υποχρέωση της σωστής και ασφαλούς εκφόρτωσης.

Εάν το πλοίο πρέπει να εκφορτώσει σε περισσότερα από ένα λιμάνια όπως ρητά αναφέρει το ναυλοσύμφωνο και ο Πλοίαρχος διαταχθεί από τους ναυλωτές να εκφορτώσει σε άλλο λιμάνι, οι ναυλωτές είναι υποχρεωμένοι να παραδώσουν στον Πλοίαρχο ή στον πλοιοκτήτη εγγυητική επιστολή για αλλαγή προορισμού.

Ο τρόπος φορτοεκφόρτωσης στα κοντεινερόπλοια δίνεται από τον υπεύθυνο του σταθμού(terminal) στο πλοίο με τον κατάπλου, ελέγχεται από τον υποπλοίαρχο και σπανίως υπάρχει λάθος και ένσταση. Στην περίπτωση που υπάρξει, την διορθώνουν.

1.2 Έγγραφο του Φορτίου

Το φορτίο συνοδεύεται από ορισμένα έγγραφα που αποτελούν κατά τη μεταφορά του μέρος της ασφάλειας του. Τα έγγραφα του φορτίου(ή φορτωτικά έγγραφα) είναι αυτά που αφορούν στο φορτίο και στα ζητήματα που προκαλούνται από τη φόρτωσή του, αποδεικνύουν την παραλαβή του, την ποσότητα και την κατάστασή του, τη θέση του στο πλοίο κ.λπ.

Τα κυριότερα έγγραφα του φορτίου είναι:

1. Η φορτωτική (**Bill Of Lading- B/L**) του φορτίου ή οι φορτωτικές.

Η φορτωτική (Bill of Lading) έχει διάφορες χρήσεις, η πρώτη εκ των οποίων είναι ότι αποτελεί απόδειξη παραλαβής του φορτίου από το πλοίο. Με τη φορτωτική ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος επιβεβαιώνουν ότι έχουν παραλάβει το συγκεκριμένο φορτίο για να το μεταφέρουν με το συγκεκριμένο πλοίο. Όποτε όταν ο φορτωτής λαμβάνει μια φορτωτική (B/L) από τη ναυτιλιακή εταιρεία ή το πράκτορά της σημαίνει ότι έχει λάβει μια απόδειξη παραλαβής του συγκρινόμενου φορτίου.

Η Φορτωτική αποτελεί επίσης κι ένα τίτλο ιδιοκτησίας. Δίνει το δικαίωμα στον κάτοχό της να απαιτήσει την παραλαβή του φορτίου στο λιμάνι προορισμού. Είναι ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο για το συγκεκριμένο φορτίο στο οποίο αναφέρονται. Όταν γίνεται διαπραγμάτευση της Φορτωτικής, ο κάτοχός της διαπραγματεύεται επί της ουσίας το φορτίο που αναγράφεται σε αυτή. Όποιος έχει στην κατοχή του τη Φορτωτική, έχει και τον τίτλο ιδιοκτησίας των αγαθών. Για το λόγο αυτό, οι Φορτωτικές αποτελούν ένα ιδιαίτερα σημαντικό κομμάτι των διεθνών εμπορικών συναλλαγών.

Σε μια φορτωτική πρέπει να συμπεριλαμβάνονται **τα εξής στοιχεία:**

- Η ακριβής επωνυμία/ονοματεπώνυμο του φορτωτή
- Η ακριβής επωνυμία/ονοματεπώνυμο του παραλήπτη
- Τα στοιχεία επικοινωνίας του παραλήπτη ή του εκπροσώπου του στο λιμάνι προορισμού
- Το όνομα της ναυτιλιακής εταιρείας που πραγματοποιεί τη θαλάσσια μεταφορά
- Το λιμάνι φόρτωσης ή/και τον τόπο φόρτωσης
- Το λιμάνι εκφόρτωσης ή/και τον τελικό τόπο παράδοσης
- Το όνομα του караβιού στο οποίο φορτώθηκαν τα εμπορεύματα
- Την ονομασία και την περιγραφή των εμπορευμάτων που μεταφέρονται καθώς και τον αριθμό των παλετών, δεμάτων, το μικτό βάρος του φορτίου κλπ.
- Τους όρους κάτω από τους οποίους πραγματοποιείται η μεταφορά (FOB, C&F, CIF κ.λπ.)
- Τον αριθμό των ελεύθερων ημερών στον προορισμό (για τις περιπτώσεις που έχει γίνει ειδική συμφωνία)
- Οτιδήποτε άλλο έχει συμφωνήσει ο φορτωτής με τον παραλήπτη και κυρίως αφορά την πίστωση που πιθανότατα υπάρχει μεταξύ τους (letter of credit)
- Την ημερομηνία έκδοσής της

Η φορτωτική μπορεί να είναι είτε ‘ονομαστική’ η οποία μεταβιβάζεται με εκχώρηση στο εν λόγω πρόσωπο – παραλήπτη, είτε ‘σε διαταγή’ η οποία μεταβιβάζεται με οπισθογράφιση. Η παραλαβή των εμπορευμάτων μπορεί να γίνει είτε από το πρόσωπο που υποδεικνύεται στην ‘ονομαστική φορτωτική’, είτε από αυτό που υποδεικνύεται στην οπισθογράφιση της ‘φορτωτικής σε διαταγή’ αντίστοιχα.

Τα είδη των φορτωτικών:

A. Αναφορικά με το δικαιούχο

- Nominative Bill of Lading (Φορτωτική): Κατονομάζει δικαιούχο, μεταβιβάζεται μόνο με εκχώρηση.

- Straight Bill of Lading / Waybill or Express Release (Μη ολοσχερώς διαπραγματεύσιμη): Κατονομάζει δικαιούχο. Τα εμπορεύματα αποστέλλονται σε συγκεκριμένο πρόσωπο και το έγγραφο δεν είναι διαπραγματεύσιμο. Δε μεταβιβάζεται και επομένως δικαιούχος είναι ο κατονομαζόμενος στο έγγραφο.
- ‘to ORDER’ (Φορτωτική εις διαταγή): Κατονομάζει δικαιούχο και αναφέρει notify party. Μεταβιβάζεται με οπισθογράφηση και δικαιούχος είναι ο κάτοχος του εγγράφου που έχει προκύψει από σειρά οπισθογραφήσεων.
- Bearer Bill of Lading (Φορτωτική στον κομιστή): Δεν αναγράφεται συγκεκριμένος παραλήπτης αλλά αναφέρεται notify party. Μεταβιβάζεται μέσω της φυσικής παράδοσής του και δικαιούχος είναι ο κάτοχος της φορτωτικής.

B. Ως αποδεικτικό έγγραφο

- Received for shipment Bill of Lading (Φορτωτική παραλαβής προς φόρτωση): Απόδειξη του ναυτικού πράκτορα ότι παρέλαβε το φορτίο προς φόρτωση.
- Shipped Bill of Lading (Φορτωτική φόρτωσης): Η φορτωτική που εκδίδεται αμέσως μετά τη φόρτωση.
- House Bill of Lading: Εκδίδεται από το ναυτικό πράκτορα και αναγράφει τον πραγματικό εξαγωγέα και τον πραγματικό τελικό παραλήπτη.
- Master Bill of Lading: Εκδίδεται από τη ναυτιλιακή γραμμή και αναγράφει ως αποστολέα το ναυτικό πράκτορα και ως παραλήπτη τον αντιπρόσωπο αυτού στον προορισμό.

Date:		BILL OF LADING		Page 1 of _____	
SHIP FROM			Bill of Lading Number: _____		
Name:			BAR CODE SPACE		
Address:			CARRIER NAME: _____		
City/State/Zip:			Trailer number:		
SID#: FOB: <input type="checkbox"/>			Seal number(s):		
SHIP TO			SCAC:		
Name: Location #:			Pro number:		
Address:			BAR CODE SPACE		
City/State/Zip:			Freight Charge Terms: (freight charges are prepaid unless marked otherwise)		
CID#: FOB: <input type="checkbox"/>			Prepaid Collect 3 rd Party		
THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO:			<input type="checkbox"/> Master Bill of Lading: with attached underlying Bills of Lading		
Name:			(check box)		
Address:					
City/State/Zip:					
SPECIAL INSTRUCTIONS:					
CUSTOMER ORDER INFORMATION					
CUSTOMER ORDER NUMBER	# PKGS	WEIGHT	PALLET/SLIP (CIRCLE ONE)	ADDITIONAL SHIPPER INFO	
			Y N		
			Y N		
			Y N		
			Y N		
			Y N		
			Y N		
			Y N		
			Y N		
GRAND TOTAL					
CARRIER INFORMATION					
HANDLING UNIT	PACKAGE		COMMODITY DESCRIPTION		LTL ONLY
QTY TYPE	QTY TYPE	WEIGHT	H.M. (X)	Commodities requiring special or additional care or attention in handling or stowing must be so marked and packaged as to ensure safe transportation with ordinary care. See Section 502 of NMFC Item 300.	NMFC # CLASS
RECEIVING STAMP SPACE					
GRAND TOTAL					
Where the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property as follows: The agreed or declared value of the property is specifically stated by the shipper to be not exceeding _____ per _____.			COD Amount: \$ _____		
			Fee Terms: Collect: <input type="checkbox"/> Prepaid: <input type="checkbox"/> Customer check acceptable: <input type="checkbox"/>		
NOTE Liability Limitation for loss or damage in this shipment may be applicable. See 49 U.S.C. • 14706(c)(1)(A) and (B).					
RECEIVED, subject to individually determined rates or contracts that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, otherwise to the rates, classifications and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper, on request, and to all applicable state and federal regulations.			The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of freight and all other lawful charges.		
SHIPPER SIGNATURE / DATE This is to certify that the above named materials are properly classified, packaged, marked and labeled, and are in proper condition for transportation according to the applicable regulations of the DOT.		Trailer Loaded: <input type="checkbox"/> By Shipper <input type="checkbox"/> By Driver		Freight Counted: <input type="checkbox"/> By Shipper <input type="checkbox"/> By Driver/pallets said to contain <input type="checkbox"/> By Driver/Pieces	
				CARRIER SIGNATURE / PICKUP DATE Carrier acknowledges receipt of packages and required documents. Carrier certifies emergency response information was made available and/or carrier has the DOT emergency response labelbook or equivalent for reference in the event. Property described above is received in good order, except as noted.	

2. **Stowage Plan** (Πλάνο φόρτωσης)

Πριν αρχίσει η φόρτωση, ο υποπλοίαρχος πρέπει να λάβει τον κατάλογο του φορτίου (cargo list) που πρόκειται να δεχθεί το πλοίο για μεταφορά. Αυτός ο κατάλογος πρέπει να περιέχει την ονομασία του φορτίου που θα παραλάβει καθώς και την ποσότητα αυτού σε τόνους. Με βάση αυτόν τον κατάλογο κάνει το σχέδιο φόρτωσης (cargo plan) δηλαδή ένα σχέδιο για το πως θα τοποθετηθεί το φορτίο στα αμπάρια. Αυτό το πλάνο το επικυρώνει ο πλοίαρχος και το αντίγραφο του δίνεται στον στοιβαδόρο, στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της εργασίας στοιβασίας. Στην πράξη, συμβαίνουν κάποιες αλλαγές κατά τη διάρκεια της φόρτωσης όπως σε περίπτωση μη έγκαιρης παράδοσης ορισμένων τόνων σιτηρών, μικρότερης ή μεγαλύτερης ποσότητας καυσίμων αλλά και γλυκού νερού κτλ. Κατά το χρόνο της φόρτωσης και της στοιβασίας κατασκευάζεται το προσωρινό πλάνο στοιβασίας στο οποίο σημειώνονται τα αμπάρια στα οποία θα μπει το φορτίο, οι τόνοι του φορτίου και το είδος των σιτηρών. Για να κατασκευάσει ο υποπλοίαρχος αυτό το πλάνο πρέπει να ελέγχει αν τα στοιχεία που του δίνει ο στοιβαδόρος ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Σε κάθε mate's receipt (απόδειξη υποπλοίαρχου για παραλαβή φορτίου) πρέπει να αναφέρονται οι αριθμοί των αμπαριών που θα μπει το φορτίο. Μετά το πέρας της φόρτωσης φτιάχνεται σε μερικά αντίγραφα το σχέδιο στοιβασίας (stowage plan) με βάση τα στοιχεία του προσωρινού σχεδίου και των mate's receipt. Αυτό το τελευταίο πλάνο στοιβασίας πρέπει να δίνει με ακρίβεια τον αριθμό των αμπαριών που μπήκε το φορτίο καθώς και το λιμάνι εκφόρτωσης

3. **Draft Survey**

Οι επιθεωρήσεις σχεδίων χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό του βάρους χύδην φορτίου όπως σιδηρομετάλλευμα, άνθρακας, σκραπ χάλυβα, σιτηρά και για συγκεκριμένες ποσότητες υγρού φορτίου που φορτώνονται ή απορρίπτονται από ένα πλοίο.

Διαδικασία:

Οι βυθομετρήσεις αποτελούν εύκολο και αποτελεσματικό τρόπο για τον προσδιορισμό της ποσότητας φορτίου που φορτώνεται ή εκφορτώνεται από ένα πλοίο διαβάζοντας τα βυθίσματα του πλοίου, μετρώντας το νερό έρματος, το καύσιμο και το πετρέλαιο ντίζελ και άλλα υγρά επί του σκάφους, υπολογίζοντας την τελική ποσότητα χρησιμοποιώντας τα εγκεκριμένα deadweight scales and tank tables του σκάφους.

Ακόμα, οι επιθεωρήσεις βυθίσματος απαιτούν μόνο την μέτρηση του νερού που εκτοπίζεται από το σκάφος πριν και μετά τη μεταφορά του φορτίου, μαζί με μια μέτρηση της πυκνότητας του νερού. Η μετατόπιση του νερού μετράτε, μέσω σημαδιών βυθίσματος στο πλοίο και μετατρέπεται σε όγκο χρησιμοποιώντας τους πίνακες βυθίσματος. Το βάρος του εκτοπισμένου νερού υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας τον όγκο του (μετατόπιση) με την πυκνότητά του. Η διαφορά μεταξύ των βαρών του νερού που μετατοπίστηκε πριν και μετά τη μεταφορά του φορτίου θα ισούται με το βάρος του φορτίου εντός των ορίων ακρίβειας μέτρησης.

Ιδανικά, ενώ η επιθεώρηση βρίσκεται σε εξέλιξη, το πλοίο θα πρέπει να είναι όρθιο με πλάτος όχι περισσότερο από ένα μέτρο από την πρύμνη και να βρίσκεται ακίνητο σε νερό, δεξαμενές έρματος είτε γεμάτες (πρεσαριστές) είτε άδειες. Οποιοσδήποτε άλλες συνθήκες προκαλούν μια σειρά από διορθώσεις, οι οποίες αυξάνουν την πιθανότητα σφαλμάτων. Στην πράξη, οι πρόχειρες επιθεωρήσεις είναι περίπλοκες διαδικασίες που απαιτούν έναν επιθεωρητή με υψηλή ειδίκευση.

MARIS INSPECTIO LTD.		Split, 22.8.2017	
DRAUGHT SURVEY REPORT/CERTIFICATE No.: 07/17-0001/1719			
CARGO: Washed Low Ash Coal in Bulk 5.490,54 m/t		Vessel: TIP HELSINKI	
IMO No.: 9277319	Flag: Malta	LRP: 113,35	Loading Port: Gijón, Spain
Port of Registry: Valletta	Gross tonnage: 5057	Breadth: 15,20	Unloading Port: Split, Croatia
Net tonnage: 2681	Summer Displacement: 10376,27	Thickness of keel plate: 0,014	Arrival a road: 20.08.17/15:30
Summer Deadweight: 755,09	Light Ship weight: 2621,18	Depth: 6,45	Vessel Berthed: 20.08.17/13:12
		Summer Draught: 7,03	Commenced: 21.08.17/06:30
		Summer Freeboard: 1,522	Completed: 22.08.17/15:00
		Calculated Quantity: 5.490,54	M/T Quantity: 5.510,00
		Apparent Constant: 5,541,17	Difference: 20,26
SURVEY/Date/Time: Initial 20.08.17/19:30 Final 22.08.17/18:00			
OBSERVED DRAUGHT:			
	Forward	Mid	Aft
	INITIAL FINAL	INITIAL FINAL	INITIAL FINAL
Port:	6,020 6,140	6,520 6,510	7,060 7,060
Stbd:	6,020 6,140	6,580 6,520	7,060 7,060
Dis. From draft mark to P/P:	-1,150 -1,150	0,175 0,175	-1,048 -1,048
DRAUGHT CALCULATION (metres)			
		INITIAL	FINAL
Obs mean fwd draught		6,020	6,140
Fwd pers. Corr		0,010	0,017
Draught forward mean corr		6,010	6,123
Obs mean aft draught		7,060	7,090
Aft pers. Corr		0,018	0,026
Draught aft mean corr		7,042	7,064
Draught forward & aft mean		6,526	6,594
Obs mean mid draught		6,550	6,515
Mid pers. Corr		0,002	0,003
Draught midship mean corr		6,548	6,512
Draught mean of means		6,537	6,528
Mean of means corrected for hog/sag		6,543	6,520
CARGO WEIGHT CALCULATIONS (metric tonnes)			
Displacement 1st		9.570,57	5.468,66
LC		0,010	-1,74
TPC		16,43	14,94
MTC -10		136,10	103,11
MTC -50		123,80	96,35
Trim True		1,033	1,638
Trim correction		40,97	29,66
Displacement corrected for trim		9.613,54	5.499,00
Observed density mean (G.H.Zeal No.11/269125)		1,0230	1,0230
Density correction		-18,75	10,61
Displacement corrected for density		9.592,78	5.478,39
Remarks:			
DEDUCTIBLE WEIGHTS			
Other cargo		0,00	0,00
Ballast		1,07375	2,300
Fresh Water		34,00	30,00
Fuel oil		191,00	191,00
Diesel oil		84,00	82,00
Lub oil		3,00	3,00
Other		39,70	39,70
Total deductibles		1.480,43	2.756,58
Initial Net Displacement			
Final Net Displacement		8.162,35	2.671,81
Total weight of cargo			5.490,54 m/t
Vessel representative		Surveyor	

4. Επιστολή Ετοιμότητας (Notice of Readiness-NOR)

Επιστολή Ετοιμότητας είναι η ειδοποίηση που αποστέλλει ο Πλοίαρχος, ως εκπρόσωπος του εκναυλωτή-μεταφορέα στο ναυλωτή ή άλλον φορτωτή του φορτίου περί της άφιξης του πλοίου στον λιμένα ή στη θέση φόρτωσης. Η ειδοποίηση του παραληπττή-ναυλωτή αποτελεί υποχρέωση του εκναυλωτή, καθόσον, από την επίδοση της επιστολής ετοιμότητας, καθορίζεται η έναρξη του χρόνου έναρξης των σταλιών (Laytime) (άρθ. 128 ΚΙΝΔ).

Η επίδοση της επιστολής, ως βασικής σημασίας ενέργεια του εκναυλωτή, έχει καθιερωθεί διεθνώς, προβλεπόμενη από τα ναυλοσύμφωνα Gencon 1994 Clause 6 Laytime c Commencement of Laytime (Loading and Discharging), Ferticon (Notice) Cement voy part 2 clause 3, 6, Sovcon round (Notice of arrival- Notice of readiness, Nipponore clause 5 Loading and Discharging, Tankervoy part 2 clause 8 Baltimore part 2 clause 7 Redelivery, General Voyage C/P clause 6. Πέραν λοιπόν της επιβολής της από την εσωτερική νομοθεσία των επιμέρους χωρών-εδρών ναυλωτή-εκναυλωτή, έχει επικρατήσει ως θεσμός στη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική, και τη σύνταξη και αποστολή της έχει επωμιστεί προσωπικά ο Πλοίαρχος.

Σύμφωνα με το άρθρο 128 παράγ. 1 ΚΙΝΔ, η επιστολή ετοιμότητας αποστέλλεται άμα το πλοίο αφιχθεί στο λιμένα και είναι έτοιμο προς εκφόρτωση. Η αναφορά του όρου εκφόρτωση στο άρθρο αυτό δεν αποκλείει την αποστολή ετοιμότητας και κατά την άφιξη του πλοίου στον λιμένα φόρτωσης αφού έτσι διευκολύνεται αφενός η εκπλήρωση των υποχρεώσεων του εκναυλωτή, αφετέρου του ναυλωτή. Εξάλλου σταλίες και χρόνος έναρξης αυτών υπάρχουν και στη φόρτωση και στην εκφόρτωση. Πριν αποσταλεί ειδοποίηση, πρέπει το πλοίο να έχει πραγματικά αφιχθεί στο συμφωνημένο λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης, στη συγκεκριμένη θέση ή στα εμπορικά όρια του λιμένα, δηλαδή στο θαλάσσιο πεδίο του λιμένα, όπου αγκυροβολούν πλοία αναμένοντα παραλαβή ή παράδοση του φορτίου. Η ειδοποίηση πριν την άφιξη του πλοίου θεωρείται ότι έχει χαρακτήρα απλής ενημέρωσης των ναυλωτών προς προπαρασκευή τους και δεν έχει το αποτέλεσμα της επιστολής ετοιμότητας, δηλαδή έναρξης του χρόνου των σταλιών. Ωστόσο, εάν το πλοίο δεν έχει πραγματικά αφιχθεί και αυτό είναι σε γνώση των ναυλωτών-παραληπτών, τότε αυτοί έχουν το δικαίωμα να απορρίψουν την επιστολή. Δεν έχουν όμως το δικαίωμα να απορρίψουν αυτή, εάν το πλοίο για λόγους ανωτέρας βίας ή απαγόρευσης των αρχών, παρεμποδίζεται να εκφορτώσει, παρότι βρίσκεται εντός του λιμένα ή σε προβλήτα, υπολογίζεται στο χρόνο αναμονής ως χρόνος

φόρτωσης ή εκφόρτωσης(“time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time” ναυλοσύμφωνο Gencon). Είναι διεθνές δεκτό πως η επιστολή ετοιμότητας πρέπει να επιδίδεται αμέσως μόλις το πλοίο αφιχθεί στο λιμένα και είναι έτοιμο προς φόρτωση. Όμως, προς διευκόλυνση των ναυλωτών και προκειμένου αυτοί να προετοιμασθούν προς παραλαβή του φορτίου, όπου αυτό απαιτείται, αλλά και προς οριοθέτηση της έναρξης του χρόνου αναμονής, ισχύουν τα εξής:

Εάν η επιστολή ετοιμότητας επιδοθεί προ μεσημβρίας, μέχρι δηλαδή και την 12^η μεσημβρινή, ο χρόνος αναμονής αρχίζει από την 13^η μεσημβρινή ώρα της ίδιας μέρας. Εάν όμως η επιστολή επιδοθεί μετά την 12^η μεσημβρινή, τότε ο χρόνος αναμονής αρχίζει την 6^η πρωινή της επόμενης μέρας.

Έτσι λοιπόν, για την έναρξη του χρόνου των σταλιών, πρέπει να τηρηθούν οι εξής τρεις προϋποθέσεις:

- Πραγματική άφιξη του πλοίου στο λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης
- Ετοιμότητα προς φόρτωση
- Επίδοση επιστολής ετοιμότητας

Εκ των προϋποθέσεων αυτών, οι δύο πρώτες είναι απαραίτητες για την εγκυρότητα της τρίτης.

NOTICE OF READINESS		
Name of Vessel:	Port:	Voyage Number:
To: _____		
I herewith tender you this vessel, of which I am the Master, as being ready in all respect to LOAD her cargo of : xxx MT of xxxxx .		
The notice is tendered this 8th day of JAN 2017 at 16:30 hours (LT), subject to the terms, conditions and exceptions of the charterparty.		

Master		
Date Acknowledged: _____		
Time Acknowledged: _____		
(Signature) Name in Print: _____ (with block letters)		
Representing: _____ (with block letters)		

5. Αποδείξεις καταμέτρησης φορτίου(Tally clerk receipts)

Πριν την φόρτωση ή εκφόρτωση του φορτίου γίνεται η καταμέτρησή του. Σε οργανωμένους λιμένες διενεργείται από ειδικούς υπαλλήλους, που ονομάζονται καταμετρητές του φορτίου(Tally men ή Tally clerk) ή *ταλιαδόροι* στη ναυτική ορολογία. Τα αποτελέσματα της καταμέτρησης καταχωρούνται στο κατάστιχο του καταμετρητή(tally clerk's book). Στο τέλος κάθε καταμέτρησης συγκρίνονται, προς συμφωνία, τα στοιχεία του καταμετρητή και του φορτωτή. Το κατάστιχο του καταμετρητή αποστέλλεται στον ιδιοκτήτη(παραλήπτη του φορτίου) και αποτελεί αξιόπιστη απόδειξη(receipt), υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχουν σ' αυτό διαγραφές ή απαλείψεις.

Η καταμέτρηση είναι σημαντική κατά την παραλαβή του φορτίου, διότι λάθη σ' αυτήν μπορεί να επαναληφθούν, είτε στην *απόδειξη του Πλοιάρχου(Mate's Receipt)*, είτε στη φορτωτική, με άπώτερο αποτέλεσμα να εγερθούν απαιτήσεις από τον ιδιοκτήτη του φορτίου για ελλιπή παράδοση.

Είναι σκόπιμο ο υποπλοίαρχος, καίτοι οι καταμετρητές θεωρούνται υπεύθυνοι, να προβαίνει σε έλεγχο(εφόσον είναι δυνατόν) των υπό των καταμετρητών αναγραφόμενων. Εφόσον οι καταμετρητές δεν είναι δυνατόν να διαπιστώσουν ή καταμετρήσουν συσκευασμένες ποσότητες, αναγράφουν στο κατάστιχο την ένδειξη «discharging tally». Αυτό συμβαίνει ιδίως σε συσκευασμένα φορτία σε σάκους, Σάκοι, που ανοίχθηκαν προς διασκορπισμό του φορτίου κατά τη φόρτωση, πρέπει να φυλάσσονται.

Φορτίο, που καταμετρείται από δημόσιες λιμενικές ή τελωνειακές αρχές, πρέπει να καταμετρείται και από αξιωματικό του πλοίου.

Πάντως, η καταμέτρηση του φορτίου, χωρίς την ενεργή συμμετοχή αξιωματικού του πλοίου, δεν δεσμεύει το μεταφορέα. Σε κάθε περίπτωση αμφιβολίας για διαφορές μεταξύ των παραδοθέντων και φορτωθέντων, ο Πλοίαρχος έχει δικαίωμα να διατυπώσει στη φορτωτική παρατηρήσεις, δίχως να δεσμεύεται από οποιοδήποτε έγγραφο ή απόδειξη καταμετρητών.

6. Δηλωτικό Φορτίου (Cargo Manifest)

Το Δηλωτικό είναι έγγραφο το οποίο περιέχει:

- Τα τοπωνύμια των λιμένων φόρτωσης
- Τα τοπωνύμια των λιμένων εκφόρτωσης
- Όνομα, χωρητικότητα και λιμάνι νηολόγησης του πλοίου
- Όνομα του Πλοιάρχου
- Λεπτομερή περιγραφή του φορτίου κατά ποσότητα, βάρος, σημεία, αριθμούς.
- Ονόματα φορτωτών-παραληπτών.

Το δηλωτικό φορτίου συμπληρώνεται στο λιμάνι φόρτωσης. Η σύνταξη και ο τύπος του εν λόγω εγγράφου φορτίου αφορά στις τελωνειακές αρχές και διαφέρει από τόπο σε τόπο, είτε ως προς τον τρόπο συμπλήρωσης και τη χρήση σχετικών εντύπων, είτε ως προς την αυστηρότητα των κανόνων που διέπουν την τήρησή τους.

Χρειάζεται ιδιαίτερη επιμέλεια στη σύνταξη του δηλωτικού φορτίου, επειδή ακόμα και ασήμαντες αποκλίσεις, μεταξύ δηλωτικού(ως προς τα εις αυτό αναφερόμενα είδη) και πράγματι φορτωθέντων, είναι δυνατόν να οδηγήσουν στην επιβολή υψηλών προστίμων. Το αυτό ισχύει και ως προς τη σύνταξη του δηλωτικού, που αφορά σε καύσιμα, λιπαντικά ή ανταλλακτικά του πλοίου. Ο λόγος είναι πως ό,τι δεν περιλαμβάνεται στο δηλωτικό, θεωρείται λαθραίο, εφαρμοζόμενων τότε των διατάξεων περί λαθρεμπορίας.

CARGO DECLARATION
(IMO FAL Form 2)

		Arrival		Departure	Page Number
1.1 Name of ship		1.2 IMO number			
1.3 Voyage number		2. Port where report is made			
3. Flag State of ship		4. Name of master			
5. Port of loading/Port of discharge					
B/L No.	6. Marks and Numbers	7. Number and kind of packages; description of goods or, if available, the HS Code		8. Gross weight	9. Measurement
10. Date and signature by master, authorized agent or officer					

7. Απόδειξη Υποπλοιάρχου (Mate's Receipt)

Σύμφωνα με το άρθρο 125 ΚΙΝΔ § 4 « *Εάν εις τον ναυλωτή έχει δοθεί προσωρινή απόδειξη παραλαβής του πράγματος, ο εκναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει τη φορτωτική, μόνο εφόσον του επιστραφεί η απόδειξη αυτή*». Η απόδειξη αυτή επομένως ανταλλάσσεται με τη φορτωτική.

Γι' αυτό λοιπόν Mate's receipt είναι προσωρινής ισχύος απόδειξη, εκδιδόμενη από τον υποπλοίαρχο. Με αυτήν την απόδειξη, πιστοποιείται από τον υποπλοίαρχο η παραλαβή του φορτίου από τον μεταφορέα-εκναυλωτή. Η παραλαβή του φορτίου στον λιμένα παράδοσης από τον φορτωτή, αποτελεί καθήκον του υποπλοιάρχου. Επειδή ο φορτωτής δεν είναι πάντα ο ίδιος ο παραλήπτης, με διαταγή του οποίου θα εκδοθεί η φορτωτική, καθίσταται αναγκαίο να εφοδιαστεί με έγγραφο, το οποίο θα αποδεικνύει την παράδοση του φορτίου απ' αυτόν, καθώς και την κατάσταση παραλαβής του.

Η απόδειξη του υποπλοιάρχου, εκτός του γεγονότος της παραλαβής, αποδεικνύει και τη φόρτωση του φορτίου επί του πλοίου. Έχει διπλό αποδεικτικό χαρακτήρα, δηλαδή τόσο ως προς την παραλαβή, όσο και ως προς τη φόρτωση του προσκομισθέντος φορτίου. Μέχρι να εκδοθεί η φορτωτική, το έγγραφο που αποδεικνύει τη φόρτωση, είναι η απόδειξη του υποπλοιάρχου.

Στην απόδειξη του υποπλοιάρχου αναγράφεται:

- Όνομα φορτωτή ή άλλου παραδώσαντος το φορτίο
- Όνομα παραλήπτη είτε είναι ο ίδιος ο φορτωτής, είτε διάφορο του φορτωτή πρόσωπο
- Λιμένες φόρτωσης και προορισμού
- Ενδείξεις σχετικές με την κατάσταση του φορτίου(κατάσταση ,ποσότητα, ποιότητα, βάρος, συσκευασία, σήμανση, αρίθμηση)
- Υπογραφή του συντάκτη

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΕΝΤΥΠΑ ΠΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΟΥΜΕ ΚΑΙ ΔΙΝΟΥΜΕ ΣΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

2.1 Πιστοποιητικά

1) Ημερολόγιο Γέφυρας

Ένα από τα πλέον επίσημα έγγραφα του πλοίου είναι το Ημερολόγιο ή όπως συχνά αποκαλείται Ημερολόγιο Γέφυρας(Η.Γ) , που υποχρεούται να τηρεί κάθε πλοίο, ανεξαρτήτως εθνικότητας, υπαγωγής και τύπου.. Είναι διατιμημένο έντυπο του ΝΑΤ, σελιδοθετημένο (400 αριθμημένες σελίδες) και θεωρημένο. Οι εγγραφές αρχίζουν από την ημέρα και την ώρα που υψώνεται η ελληνική σημαία.

Το Η.Γ. πρέπει να συμπληρώνεται τακτικά, να τηρείται σωστά και να φυλάσσεται υπεύθυνα από τον Πλοίαρχο του πλοίου. Συντάσσεται από τον Πλοίαρχο με βάση τα στοιχεία που καταχωρίζονται στο πρόχειρο ημερολόγιο από τον Αξιωματικό Φυλακής(Α.Φ.) γέφυρας κατά τη διάρκεια της φυλακής του ή από τον Υποπλοίαρχο κατά την παραμονή του πλοίου στο λιμάνι εφόσον έχουν διαλυθεί οι φυλακές και υπογράφεται από αυτόν.

Το Η.Γ. θεωρείται κάθε φορά που το πλοίο προσεγγίζει σε λιμάνι του εξωτερικού, όπου υπάρχει Λιμενική ή Προξενική Αρχή. Ο Πλοίαρχος πρέπει να προσκομίζει για θεώρηση εντός 24 ωρών απ' την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι, καθώς και πριν από την αναχώρησή του απ' αυτό. Για τα ακτοπλοϊκά πλοία υπάρχει ειδική ρύθμιση από το ΥΝΑΝΠ, ώστε το Η.Γ. να προσκομίζεται για θεώρηση μαζί με τα άλλα ναυτιλιακά έγγραφα σε τακτά χρονικά διαστήματα, προκειμένου να μην σημειώνονται καθυστερήσεις κατά την εκτέλεση των δρομολογίων τους.


Όλες οι εγγραφές σ' αυτό πρέπει να είναι καθαρογραμμένες και ευανάγνωστες. Πρέπει να καταγράφονται τα πραγματικά περιστατικά με συντομία, σαφήνεια και απλότητα. . Στο βιβλίο αυτό, που τηρείται στη Γέφυρα του πλοίου, εξ ου και η δεύτερη ονομασία, καταχωρούνται με ημερολογιακή σειρά κάθε μέρα οτιδήποτε σχετικό έχει να κάνει με τον πλου, (πορείες, δελτία καιρού, κατάσταση θαλάσσης κ.λπ.), τις προσεγγίσεις (κατάπλου - απόπλου, αγκυροβολία, επίσκεψη Αρχών, ελευθεροκοινωνία, πλοήγηση, ρυμούλκηση κ.λπ.), τις φορτοεκφορτώσεις (έναρξη - λήξη, διατιθέμενα μέσα, ακολουθούμενοι τρόποι, βυθίσματα, κ.λπ.) καθώς και οποιεσδήποτε άλλες εργασίες (αλλαγές φυλακών, εργασίες συντήρησης κ.λπ.) ή όποια συμβάντα επί του πλοίου που αφορούν αυτό, επιβάτες, πλήρωμα ή φορτίο. Για τη γραφή οποιουδήποτε στοιχείου πρέπει να χρησιμοποιείται μελάνι κατά προτίμηση μπλε ή μαύρο και ποτέ μολύβι.

Η σωστή τήρηση του Η.Γ. είναι απαραίτητη, καθώς οι πληροφορίες που περιέχονται σ' αυτό, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως αποδεικτικά στοιχεία σε οποιαδήποτε δικαστική υπόθεση ή να στηρίξουν μια διαμαρτυρία του Πλοίαρχου. Γι' αυτό, όταν γίνει λάθος καταχώρηση, ο Πλοίαρχος δεν πρέπει να τη σβήσει, αλλά να υπογραμμίσει τη λανθασμένη εγγραφή, με καταγραφή του αριθμού των διαγραφόμενων λέξεων και με μονογραφή του. Αμέσως μετά εγγράφεται η σωστή καταχώριση. Αν κάποια από τις εγγραφές του Πλοίαρχου στο Η.Γ. βρεθεί να είναι αναληθής ή λανθασμένη ή μεταβάλλει το περιεχόμενο προηγούμενης, υπάρχει σοβαρό ενδεχόμενο να βρεθεί ο Πλοίαρχος, σε δύσκολη θέση ή ακόμη και να τιμωρηθεί.

10
ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΓΕΦΥΡΑΣ

Ταξίδι (1) Ο.Ε.Ρ.Ο (ΕΟΡΕΑ) - ΠΗΡΑΙΑ - Ν.Α. ΣΟΛΩΜΕΩ Ημερομηνία (2) Πέμπτη 18 Μαΐου 2011 Κ.Α. 51

Ώρες (3)	Αριθμός (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ			Παράλληλη επίσημος (8)	ΑΝΕΜΟΣ (9)		Βαρύτητα (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ (11)
		Αλμύρας (5)	Γραμπίνα (6)	Επίσημος (7)		Διεύθυνση	Ένταση		
13:55	296"	306"	307"						Πορτίο βαρών 500kg d=5cm
15:14		306"	311"						Αλλαγή πορείας ως έγκυρι
16:00		306"	311"		ΒΔ	4	1009		Πορτίο βαρών 500kg d=5cm A/Π ως έγκυρι
20:00		306"	311"		ΒΔ	4	1009		Μία καινούρια συνθήκη
24:00		306"	314"		ΒΔ	4	1010		Μετακίνηση, Μετρίως, Μετρία
									Κρούσεις κελί.



ΜΕΣΗΜΕΡΙΝΟ ΣΤΙΓΜΑ ΠΛΟΙΟΥ		ΜΕΣΗ ΛΗΘΙΝΗ ΠΛΕΥΣΗ		ΝΕΡΟ ΣΕ ΔΙΠΤΩΜΕΝΑ			ΝΕΡΟ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΩ		
(12)	λ =	(13)		Αριθ.	1	Κύτους Αριθ.	1	2	3
Διαστήματα που διανέχονται σε ναυτικά μίλια		Διάρκεια ταξιδιού: ώρες λεπτά		2			4	5	6
24ώρων:		Μέση ταχύτητα σε μίλια ανά ώρα		3			6	7	8
Σύνολο:		24ώρων:		4			7		
		Σύνολο:		5			8		
				6					
				7					
				8					
					(14)		(15)		(16)

2) Ναυτολόγιο

Το Ναυτολόγιο είναι ένα από τα επίσημα ναυτιλιακά έγγραφα του υπό ελληνική σημαία πλοίου και αποτελεί δημόσιο έγγραφο. Στη πραγματικότητα πρόκειται για βιβλίο που είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ.(Ναυτικό Απογραφικό Ταμείο), στο οποίο καταχωρούνται όλοι οι εργαζόμενοι στο πλοίο ναυτικοί, οι συμβάσεις εργασίας τους καθώς και η λύση αυτών. Η καταχώρηση αυτών αποσκοπεί στη κρατική εποπτεία επί των όρων των συμβάσεων, την προστασία του ναυτικού από παρένθεση παρανόμων όρων.

Το ναυτολόγιο εκδίδεται από την Λιμενική Αρχή από την οποία και εφοδιάζεται το κάθε υπόχρεο πλοίο. Αποτελεί δε, το επίσημο συμφωνητικό που αποδεικνύει, τη πρόσληψη, (ναυτολόγηση), το είδος της ναυτικής εργασίας, καθώς και τα εξ αυτών δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επί του πλοίου ναυτικών.

Το Ναυτολόγιο εκδίδεται, είτε κατά τη πρώτη (αρχική) σύνθεση πληρώματος, είτε όταν αντικαθίσταται ο πλοίαρχος, ή τέλος όταν πρόκειται ν’ ανανεωθεί προκειμένου να εκδοθεί νέο. Η ισχύς του διαρκεί 6 μήνες.

Συντάσσεται εντός των χωρικών υδάτων από Αξιοματικό της Λιμενικής Αρχής του λιμένα κατάπλου καλούμενος "ναυτολόγος", και στο εξωτερικό από την αρμόδια ελληνική προξενική Αρχή. Αυτές οι Αρχές συμπληρώνουν και τις οποιεσδήποτε μεταβολές (ναυτολογήσεις, απολύσεις). Κάθε πλοίο υπό ελληνική σημαία μετά τον κατάπλου του και μέσα σε 24 ώρες υποχρεούται να φέρει θεωρημένο ναυτολόγιο μετά την προσκόμισή του στη Λιμενική Αρχή για έλεγχο και εξακρίβωση της σύνθεσης του πληρώματος.

Τα ναυτολόγια των υπό ελληνική σημαία πλοίων, σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:

- Ναυτολόγια Α΄ με τα οποία εφοδιάζονται ιστιοφόρα πλοία και πετρελαιοκίνητα, και
- Ναυτολόγια Β΄ με τα οποία εφοδιάζονται όλα τα ατμόπλοια και υπερωκεάνεια.

Όλα τα πλοία που εκτελούν πλόες μεταξύ λιμένων εσωτερικού εφοδιάζονται υποχρεωτικά με ναυτολόγιο, εκτός θαλαμηγών χωρητικότητας μικρότερης των 100 κόρων.

3) Ημερολόγιο Ασυρμάτου(Wireless Log)

Στο βιβλίο αυτό καταγράφονται στοιχεία που αφορούν στην κατάσταση και στη λειτουργία του ασυρμάτου και των άλλων μέσων επικοινωνίας, καθώς επίσης οι πραγματοποιηθείσες ανταποκρίσεις, τα ληφθέντα ή μεταβιβασθέντα σήματα, τα μετεωρολογικά δελτία, τυχόν ζημιές και επισκευές του ασυρμάτου κ.λπ.

4) Κατάσταση Πληρώματος (Crew List)

Κατάλογος που δημιουργείται από τον καπετάνιο με τα πλήρη ονόματα, την εθνικότητα, τον αριθμό διαβατηρίου ή βιβλίου απαλλαγής, βαθμό και ηλικία κάθε αξιωματικού και μέλους του πληρώματος στο πλοίο. Αυτό είναι ένα από τα βασικά έγγραφα του πλοίου που πάντα ζητείται να προσκομίζεται και να παραδίδεται στις τελωνειακές και μεταναστευτικές αρχές όταν επιβιβάζονται στο πλοίο κατά την άφιξη.

(IMO FAL Form 5)

Arrival Departure Page Number

1.1 Name of ship					1.2 IMO number			1.3 Call sign		1.4 Voyage number		
2. Port of arrival/departure					3. Date of arrival/departure			4. Flag State of ship		5. Last port of call		
6.No.	7. Family name	8. Given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date of birth	12. Place of birth	13. Gender	14. Nature of identity document	15. Number of identity document	16. Issuing State of identity document	17. Expiry date of identity document	
18. Date and signature by master, authorized agent or officer												

5) Πιστοποιητικά Υγείας Πληρώματος

Οι ναυτικοί δεν επιτρέπεται να εργάζονται σε πλοίο, εκτός εάν έχουν πιστοποιηθεί ιατρικά ικανοί να εκτελούν τα καθήκοντά τους. Πιστοποιητικά που εκδίδονται και πληρούν την ουσία των ισχυουσών απαιτήσεων, σύμφωνα με τη Σύμβαση STCW και MLC, όπως τροποποιήθηκε, γίνονται δεκτά. Οι κάρτες υγείας πρέπει να εκδίδονται από ιατρούς δεόντως εξουσιοδοτημένους από την Ελληνική Κυβέρνηση και το Υπουργείο Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και εγκεκριμένου Γ.Ε.Ν.Ε.

Σε κάθε ιατρικό πιστοποιητικό δηλώνεται ιδίως ότι η ακοή και η όραση του ενδιαφερόμενου ναυτικού και η έγχρωμη όραση στην περίπτωση ναυτικού που θα απασχοληθεί σε ικανότητες όπου η καταλληλότητα για την εργασία που πρόκειται να εκτελεστεί ενδέχεται να επηρεαστεί από ελαττωματική έγχρωμη όραση, είναι όλα ικανοποιητικά. Ακόμα ο ενδιαφερόμενος ναυτικός δεν πρέπει να πάσχει από καμία ιατρική κατάσταση που ενδέχεται να επιδεινωθεί από την υπηρεσία στη θάλασσα ή να καταστήσει τον ναυτικό ακατάλληλο για τέτοια υπηρεσία ή να θέσει σε κίνδυνο την υγεία άλλων ατόμων που βρίσκονται στο πλοίο.

Ακόμα, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας μετά την εμφάνιση την Πανδημίας του COVID-19 ανακοίνωσε πως ο εμβολιασμός των ναυτικών θα είναι υποχρεωτικός, όμως εξαρτάται και από την κρίση της κάθε ναυτιλιακής εταιρείας. Γι' αυτό, σε κάποιες χώρες κατά την παραμονή του πλοίου στον λιμένα είθισται οι ναυτικοί να είναι πλήρως εμβολιασμένοι, ώστε να αποφευχθεί η διασπορά του ιού αυτού.

2.2 Φόρμες ISM

1) Πλάνο Ταξιδιού (Voyage Plan)

Ένα σχέδιο διέλευσης ή σχέδιο ταξιδιού αναπτύσσεται και χρησιμοποιείται από την ομάδα γέφυρας ενός πλοίου για να βρει την ασφαλέστερη, την πιο ευνοϊκή και οικονομική διαδρομή. Αυτό το ολοκληρωμένο σχέδιο που καλύπτει το ταξίδι από αγκυροβόλιο σε αγκυροβόλιο και προσαρμόζεται στις πρακτικές διαχείρισης της γέφυρας, θα πρέπει να είναι λεπτομερές και εύκολα κατανοητό. Με την εισαγωγή του ECDIS (Ηλεκτρονικό Σύστημα Εμφάνισης Χαρτών και Πληροφοριών) και τη φάση της περιόδου που ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2018, εκτός από τα πλοία που εξαιρούνται από αυτό, ο σχεδιασμός διέλευσης έχει εισέλθει στην ψηφιακή εποχή. Ωστόσο, οι θεμελιώδεις αρχές του σχεδιασμού διελεύσεων παραμένουν οι ίδιες ανεξάρτητα από το ECDIS ή τους παραδοσιακούς χάρτες. Στην SOLAS chapter V Regulation 34, Annex 24 and 25 - Guideline for Voyage Planning (IMO Resolution 893(21)) and STCW Code Section A VIII/2 part 3-1 – παρέχεται η καθοδήγηση για τον σχεδιασμό του πλάνου αυτού.

Υπάρχουν τέσσερα (4) στάδια για τον σχεδιασμό του πλάνου ταξιδιού:

- 1) Αξιολόγηση όλων των σχετικών πληροφοριών
- 2) Σχεδιασμός του προβλεπόμενου ταξιδιού
- 3) Εκτέλεση του σχεδίου λαμβάνοντας υπόψη τις επικρατούσες συνθήκες
- 4) Συνεχής παρακολούθηση της προόδου του πλοίου έναντι του σχεδίου

2) Ballast Exchange Form

Η ανταλλαγή νερού έρματος είναι μια διαδικασία που περιλαμβάνει την αντικατάσταση του νερού στις δεξαμενές έρματος του πλοίου χρησιμοποιώντας είτε διαδοχικές, αραιωτικές ή άλλες μεθόδους ανταλλαγής που συνιστώνται ή καθίστανται υποχρεωτικές από τον ΙΜΟ, προκειμένου να διατηρηθεί η οικολογία σε βιολογικά πλούσια παράκτια ύδατα, παρόμοια με εκείνα στα βαθιά ωκεάνια νερά.

Δεδομένου ότι έχει τεκμηριωθεί επιστημονικά ότι αυτοί οι θαλάσσιοι οργανισμοί και παθογόνοι μικροοργανισμοί που προσλαμβάνονται στα παράκτια ύδατα είναι λιγότερο πιθανό να επιβιώσουν όταν απορρίπτονται στον ανοιχτό ωκεανό λόγω αλλαγών στη χημεία, τη θερμοκρασία και την αλατότητα του νερού, και παρομοίως, αυτοί οι οργανισμοί που λαμβάνονται στο πλοίο στα ωκεάνια ύδατα είναι λιγότερο πιθανό να επιβιώσουν στα παράκτια ύδατα, απαιτείται να πραγματοποιείται ανταλλαγή νερού έρματος ή BWE κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του σκάφους μέσω διαφόρων ζωνών του βυθού. Η ποσότητα, η διανομή και η κυκλοφορία του νερού έρματος καθορίζονται από τον Πλοίαρχο του σκάφους και βασίζονται σε συγκεκριμένες συνθήκες λειτουργίας και περιβάλλοντος. Ο Πλοίαρχος του σκάφους και ο ορισθείς «Αξιωματικός διαχείρισης υδάτινου έρματος» είναι οι αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή του Σχεδίου Διαχείρισης υδάτων έρματος.

BALLAST WATER REPORTING FORM (To be provided to the Port State Authority upon request)																	
1. SHIP INFORMATION										2. BALLAST WATER							
Ship's Name:			Type:			IMO Number:			Specify Units: M ³ , MT, LT, ST								
Owner:			Gross Tonnage:			Call Sign:			Total Ballast Water on Board:								
Flag: Marshall Islands			Arrival Date:			Agent:			Total Ballast Water Capacity:								
Last Port and Country:					Arrival Port:					Ballast Water Treatment system							
Next Port and Country:										Make/Model:							
3. BALLAST WATER TANKS Ballast Water Management Plan on board? <input checked="" type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO Management Plan Implemented? <input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO Total number of ballast tanks on board: _____ No. of tanks in ballast: _____ IF NONE IN BALLAST GO TO No. 5. No. of tanks exchanged: _____ No. of tanks not exchanged: _____																	
4. BALLAST WATER HISTORY: RECORD ALL TANKS THAT WILL BE DEBALLASTED IN PORT STATE OF ARRIVAL; IF NONE GO TO No. 5.																	
Tank s/ Hold s (List multiple sources per tank separately)	BALLAST WATER SOURCE					BALLAST WATER EXCHANGE					BALLAST WATER TREATMENT			BALLAST WATER DISCHARGE			
	DATE DDMMYY	Port or Lat/Long	Volume (units)	Temp (units)	Salinity (units)	DATE DDMMYY	Endpoint Lat/Long	Volume (units)	% Exch.	Sea Hgt. (m)	DATE DDMMYY	Volume (units)	Treatment System	DATE DDMMYY	Port or Lat/Long	Volume (units)	Salinity (units)
Ballast Water Tank Codes: Forepeak = FP; Aftpeak = AP; Double Bottom = DB; Wing = WT; Topside = TS; Cargo Hold = CH; Other = O																	
IF TREATMENT/EXCHANGES WERE NOT CONDUCTED, STATE OTHER CONTROL ACTION(S) TAKEN: _____																	
IF NONE STATE REASON WHY NOT: _____																	
5: IMO BALLAST WATER GUIDELINES ON BOARD? <input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO																	
RESPONSIBLE OFFICER'S NAME AND TITLE (PRINTED) AND SIGNATURE: _____																	

3) Ώρες Εργασίας και Ανάπαυσης των Ναυτικών

Το πρόγραμμα εργασίας των ναυτικών στην ναυτιλία καθορίζεται από ένα σύνολο διεθνών και εθνικών νομοθεσιών όπως η MLC 2006 (Maritime Labour Convention 2006), η STCW 2010 (Standards of Training and Certification of Watchkeeping) και ο OPA 90 (Oil Pollution Act of 1990). Οι παραπάνω νομοθεσίες αποσκοπούν στον περιορισμό της κόπωσης των ναυτικών και στην προστασία τους από τυχόν έκθεση σε υπερβολικές ώρες εργασίας.

Σύμφωνα με το MLC 2006, οι ελάχιστες ώρες ανάπαυσης για όλους τους ναυτικούς είναι:

- 10 ώρες σε οποιοδήποτε 24ωρο. και
- 77 ώρες σε οποιαδήποτε περίοδο 7 ημερών.

Οι ώρες ανάπαυσης δεν μπορούν να χωριστούν σε περισσότερες από 2 περιόδους, η μία εκ των οποίων θα έχει διάρκεια τουλάχιστον 6 ωρών. Το διάστημα μεταξύ των διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες. Στα παραπάνω, αξίζει να σημειωθεί πως ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να ζητήσει από κάποιο μέλος του πληρώματος να εργαστεί υπερωριακά σε οποιαδήποτε επείγουσα κατάσταση, ωστόσο, μόλις το επιτρέψουν οι συγκυρίες, το μέλος του πληρώματος θα πρέπει να αναπληρώσει τις ώρες ανάπαυσης.

Η STCW 2010 (με τις τροποποιήσεις της Μανίλα- Manilla Amendments), η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2012, έχει ενσωματώσει τις απαιτήσεις του ILO και περιέχει τις ίδιες προδιαγραφές.

Η εξαιρετικά σημαντική εθνική νομοθεσία OPA 90 αναφέρεται στα πλοία τα οποία πλέουν και επιχειρούν σε ύδατα των ΗΠΑ, με συγκεκριμένες διατάξεις για κάθε τύπο πλοίου. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρεται ο περιορισμός των 15 ωρών εργασίας ανά εικοσιτετράωρο, ενώ, ο μέγιστος αριθμός ωρών εργασίας δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 36 ώρες σε μια περίοδο 72 ωρών. Ένας πίνακας (ή πίνακες για διαφορετικά τμήματα) των ρυθμίσεων εργασίας επί του πλοίου παρέχεται σε κάθε πλοίο, καταγράφοντας τις αναμενόμενες ημερήσιες περιόδους εργασίας που έχουν προγραμματιστεί για όλους τους ναυτικούς. Αυτό γίνεται για να διασφαλιστεί ότι οι αναμενόμενες ρυθμίσεις ρουτίνας εργασίας είναι διαθέσιμες προς ενημέρωση του πληρώματος. Λόγω της φύσης της υπηρεσίας στη θάλασσα, αναμένεται κάποια απόκλιση από το χρονοδιάγραμμα, και τέτοιες αποκλίσεις δεν θα υποδηλώνουν απαραίτητα τη μη συμμόρφωση με τις ελάχιστες απαιτούμενες περιόδους ανάπαυσης. Ο πίνακας καταρτίζεται από τον πλοιοκτήτη και είναι συγκεκριμένος για κάθε σκάφος. Μια τυπική μορφή έχει καθιερωθεί από το μητρώο πλοίων Isle of Man με βάση τις Κατευθυντήριες γραμμές της ILO και παρέχεται στο Annex 1 ως Μορφή μοντέλου πίνακα διακανονισμών εργασίας του πλοίου. Οι πλοιοκτήτες είναι ελεύθεροι να αναπτύξουν τις δικές τους εταιρικές φόρμες υπό τον όρο ότι περιλαμβάνονται τουλάχιστον οι ακόλουθες πληροφορίες:

- συμμετοχές για κάθε θέση / βαθμό ναυτικού.
- προγράμματα δρομολογίων στη θάλασσα και στο λιμάνι. και
- δήλωση των ελάχιστων απαιτούμενων ωρών ανάπαυσης.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η επίγνωση όλων των ναυτικών σχετικά με τις ρυθμίσεις εργασίας στο πλοίο, ο πίνακας, ο οποίος πρέπει να είναι στα αγγλικά, θα αναρτάται σε μέρος ή μέρη εύκολα προσβάσιμα από τους ναυτικούς που εργάζονται στο πλοίο. Ο πίνακας πρέπει επίσης να είναι διαθέσιμος για επιθεώρηση από επιθεωρητές του νηολογίου πλοίων Isle of Man και αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα. Η ανάρτηση μπορεί να γίνει σε ένα δίκτυο υπολογιστών που είναι διαθέσιμο σε όλους τους ναυτικούς επί του σκάφους, εάν μπορεί να αποδειχθεί η ευκολία προσβασιμότητας στους επιθεωρητές.

Annex I

MODEL FORMAT FOR TABLE OF SHIPBOARD WORKING ARRANGEMENTS

Name of Ship: _____ IMO number: _____

Details of any equivalent arrangements set out in a collective agreement for the ship:

A copy of any equivalent arrangements set out in a collective agreement in place on this ship can be found at:

Position / Rank	Scheduled daily work hours at sea		Scheduled daily work hours in port		Total hours of work at sea	Total hours of work at port
	Watchkeeping (from - to)	Non -Watchkeeping duties (from - to)	Watchkeeping (from - to)	Non - Watchkeeping duties (from - to)		

Signature of Master _____ Date _____

RECORD OF HOURS OF REST

Name of Ship _____

IMO Number _____

Seafarer (full name) _____

Position/Rank _____

Month and Year _____

Watchkeeper Yes No

Not to be completed by the seafarer (1)

Please mark periods of rest with an 'X', or using a continuous line or arrow

Hrs Date	0	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Hours of rest in 24 hour	Comments on any deviations recorded	Hours of rest in any 24 hour period (2)	Hours of rest in any 7 day period (2)

I agree that this record is an accurate reflection of the hours of rest of the seafarer concerned.

Name / Signature of Master or Authorised Person: _____

Signature of Seafarer _____

(1) For completion and use for compliance with the relevant requirements of ILO Convention No. 180 and MLC 2006 in accordance with Isle of Man Ship Registry Regulations
(2) Additional calculations or verifications may be necessary to ensure compliance with the relevant requirements of ILO Convention No. 180 and STCW 1978, as amended.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

3.1 Μέτρα ασφαλείας κατά την παραμονή του πλοίου στον λιμένα

Σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS, τα συμβαλλόμενα μέρη οφείλουν να ορίσουν Επίπεδα Ασφαλείας για τα πλοία που φέρουν την σημαία τους, για τις λιμενικές εγκαταστάσεις στην περιοχή ευθύνης τους και για τα πλοία σε θαλάσσιες περιοχές και λιμένες μέσα στην περιοχή ευθύνης τους.

Προβλέπονται τρία (3) επίπεδα ασφαλείας, που αναφέρονται σε διαδικασίες οι οποίες διαμορφώνονται και κλιμακώνονται ανάλογα με τον βαθμό του κινδύνου.

Το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης καθορίζει τα μέτρα που θα εφαρμοσθούν σε κάθε επίπεδο ασφαλείας για την προστασία των απαγορευμένων περιοχών του πλοίου (ship restricted areas), την πρόσβαση στο πλοίο από πλήρωμα, επιβάτες, επισκέπτες και συνεργεία επισκευών, την επιτήρηση της ασφαλείας του πλοίου, τον χειρισμό ασυνόδευτων αποσκευών (σε επιβατηγά πλοία και κρουαζιερόπλοια) και την παράδοση των εφοδίων του πλοίου.

Ένα πλοίο οφείλει να ενεργεί σύμφωνα με τα επίπεδα ασφάλειας που ορίζουν τα συμβαλλόμενα κράτη. Στο επίπεδο ασφάλειας 1 διεξάγονται οι ακόλουθες δραστηριότητες, μέσω ενδεδειγμένων μέτρων, σε όλα τα πλοία, προκειμένου να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για την αποφυγή συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια όπως είναι η διασφάλιση της επιτέλεσης όλων των καθηκόντων που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου, ο έλεγχος της πρόσβασης στο πλοίο και ο έλεγχος της επιβίβασης προσώπων και των προσωπικών ειδών τους, η παρακολούθηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης, η παρακολούθηση των χώρων καταστρώματος και των χώρων γύρω από το πλοίο, η επιθεώρηση της φορτοεκφόρτωσης του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου και η διασφάλιση της άμεσης διαθεσιμότητας επικοινωνίας ασφαλείας. Στο επίπεδο ασφάλειας 2 εφαρμόζονται επιπλέον προστατευτικά μέτρα, τα οποία προσδιορίζονται στο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου. Στο επίπεδο ασφάλειας 3 θα εφαρμόζονται περαιτέρω ειδικά προστατευτικά μέτρα τα οποία επίσης προσδιορίζονται στο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου. Στις περιπτώσεις που η Αρχή ορίζει επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3, το πλοίο οφείλει να βεβαιώσει τη λήψη των οδηγιών σχετικά με την αλλαγή του επιπέδου ασφάλειας.

Πρόσβαση στο Πλοίο:

Τα μέτρα πρέπει να καλύπτουν όλα τα μέσα πρόσβασης στο πλοίο που προσδιορίζονται στην ΑΑΣΠ. Αυτό πρέπει να συμπεριλαμβάνει οποιεσδήποτε: 1) σκάλες επιβίβασης, 2) κινητοί πλευρικοί διάδρομοι αποεπιβίβασης, 3) κεκλιμένες ράμπες πρόσβασης, 4) πόρτες πρόσβασης, πλευρικές πόρτες, παράθυρα και φινιστρίνια, 5) σχοινιά πρόσδεσης και αλυσίδες αγκυρών και 6) γερανοί και μηχανισμοί ανύψωσης.

Για κάθε ένα από αυτά στο ΣΑΠ θα πρέπει να προσδιορίζονται οι κατάλληλες θέσεις όπου οι περιορισμοί ή οι απαγορεύσεις πρόσβασης πρέπει να εφαρμοστούν για κάθε ένα από τα επίπεδα ασφαλείας. Για κάθε επίπεδο ασφάλειας στο ΣΑΠ πρέπει να καθιερωθεί ο τύπος περιορισμού ή απαγόρευσης που εφαρμόζεται και τα μέσα για την επιβολή τους. Ακόμα, στο ΣΑΠ θα πρέπει να καθιερωθεί για κάθε επίπεδο ασφάλειας τα μέσα αναγνώρισης που απαιτούνται για να επιτρέψουν την πρόσβαση στο πλοίο και για συγκεκριμένα άτομα να παραμείνουν στο πλοίο χωρίς ενόχληση. Στους τρόπους αυτούς μπορούν να περιλαμβάνονται η ανάπτυξη ενός κατάλληλου συστήματος ταυτοποίησης που επιτρέπει την μόνιμη και προσωρινή ταυτοποίηση, για το προσωπικό του πλοίου και τους επισκέπτες. Τα συστήματα ταυτοποίησης για τα πλοία θα πρέπει, όταν είναι εφαρμόσιμα να γίνουν έτσι, ώστε να συνεργάζονται με αυτά που εφαρμόζονται και στην Λιμενική Εγκατάσταση. Οι επιβάτες θα πρέπει πάντοτε να είναι σε θέση να επιδείξουν την ταυτότητά τους,

με κάρτες επιβίβασης, εισιτήρια, κ.λπ., αλλά δεν πρέπει να τους επιτραπεί να έχουν πρόσβαση στις απαγορευμένες περιοχές εκτός αν εποπτεύονται από μέλος του πληρώματος. Γι' αυτό, εκείνοι που δεν επιθυμούν ή δεν μπορούν να δείξουν την ταυτότητά τους ή/και να επιβεβαιώσουν το σκοπό της επίσκεψής τους όταν τους ζητηθεί να κάνουν έτσι, θα πρέπει να τους αρνηθεί η πρόσβαση στο πλοίο και η προσπάθειά τους για να επιτύχουν την πρόσβαση θα πρέπει να αναφερθεί, αρμοδίως ανάλογα των περιστάσεων, στον ΑΑΠ, τον ΥΑΕ, τον Υπεύθυνο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ) και στις εθνικές ή τοπικές αρχές ασφάλειας.

Επίπεδο Ασφαλείας 1: Αρχικά γίνεται έλεγχος της ταυτότητας όλων των ατόμων που θέλουν να επιβιβασθούν στο πλοίο και εξακρίβωση των λόγων επιβίβασης, για τον σκοπό αυτό στην είσοδο του πλοίου γίνεται έλεγχος και εξακρίβωση των στοιχείων των επισκεπτών από εξουσιοδοτημένο άτομο του πληρώματος το οποίο καταγράφει τα στοιχεία του επισκέπτη την ώρα εισόδου. το λόγο της επίσκεψης, εάν του έγινε έλεγχος στο πλοίο, αλλά και την ώρα εξόδου σε ένα βιβλίο το οποίο ονομάζεται ημερολόγιο επισκεπτών (Visitors log book). Παράλληλα δίνει στον επισκέπτη μία πλαστική κάρτα (συνήθως ο επισκέπτης την φορά στο λαιμό του η την καρφίτσώνει στο στήθος του) την λεγόμενη (visitors card). Επίσης ο επισκέπτης παραδίδει στην είσοδο του πλοίου στο υπεύθυνο άτομο την ταυτότητα του ή το διαβατήριό του και τα παίρνει πίσω όταν αναχωρεί από το πλοίο και παραδώσει στο υπεύθυνο εξουσιοδοτημένο άτομο την visitor card. Σε συνεργασία με τις λιμενικές Αρχές το πλοίο πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα οχήματα τα οποία πρόκειται να φορτωθούν στο πλοίο έχουν ελεγχθεί σε ποσοστό 5 έως 25% στα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία. Ταυτοποίηση των σημείων πρόσβασης τα οποία πρέπει να ασφαλιζονται η να επιτηρούνται ώστε να αποφεύγεται η μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση. Όλοι όσοι πρόκειται να επιβιβασθούν στο πλοίο πρέπει να υπόκεινται σε έλεγχο. Η συχνότητα ελέγχου είναι από 5-25% και ορίζονται από το κράτος της σημαίας του πλοίου. Τέτοιοι Έλεγχοι είναι καλύτερα να γίνονται από το λιμάνι σε συνεργασία με το πλοίο.

Επίπεδο Ασφαλείας 2: Γίνονται όλες οι ανωτέρω διαδικασίες και επιπρόσθετα τα εξής: Διορισμός προσθέτου πληρώματος για περιπολίες στο κατάστρωμα έτσι ώστε να αποφεύγεται η μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση. Παρεμπόδιση της εισόδου στο πλοίο από την θάλασσα σε συνεργασία με το λιμάνι παροχή λέμβων που εκτελούν περιπολίες. Οι επισκέπτες θα συνοδεύονται από μέλη του πληρώματος. Παροχή πρόσθετων εντολών ασφαλείας σε όλο το πλήρωμα. Αύξηση της συχνότητας του ελέγχου συνήθως είναι 50% και της λεπτομέρειας αυτού ως προς τον έλεγχο των ατόμων, των αντικειμένων τους των οχημάτων που φορτώνονται στο πλοίο. Διεξαγωγή καθολικής η μερικής έρευνας στο πλοίο.

Επίπεδο Ασφαλείας 3: Και σε αυτό το επίπεδο γίνονται οι ανωτέρω διαδικασίες και επιπρόσθετα τα εξής: Πρόσβαση στο πλοίο θα έχουν μόνο όσοι έχουν να κάνουν με την αντιμετώπιση του περιστατικού. Αναστολή επιβίβασης και αποβίβασης. Αναστολή εργασιών χειρισμού φορτίου, προμηθειών κ.λπ. Πιθανή εκκένωση του πλοίου ή πιθανή μετακίνηση του πλοίου. Προετοιμασία για καθολική η μερική έρευνα πάνω στο πλοίο.

Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης επί του πλοίου:

Στο ΣΑΠ θα πρέπει να προσδιορίζονται οι περιοχές με περιορισμούς πρόσβασης που πρέπει να καθιερωθούν στο πλοίο, να διευκρινίζεται η έκτασή τους, οι χρόνοι εφαρμογής, τα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να λαμβάνονται στον έλεγχο πρόσβασης προς αυτές και εκείνους που θα ασχολούνται στις δραστηριότητες ελέγχου σε αυτές. Ο σκοπός των περιοχών περιορισμένης πρόσβασης είναι: 1) η απαγόρευση της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης, 2)η προστασία των επιβατών, του προσωπικού του πλοίου, και του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης ή άλλων πρακτόρων που είναι εξουσιοδοτημένοι να είναι στο πλοίο, 3)η προστασία των απαγορευμένων περιοχών ασφαλείας μέσα στο πλοίο και 4) η προστασία του φορτίου και των προμηθειών του πλοίου από παραβίαση.

Στο ΣΑΠ θα πρέπει να ορίζεται ότι όλες οι περιοχές περιορισμένης πρόσβασης φέρουν σήμανση δείχνοντας έτσι ότι η πρόσβαση στην περιοχή είναι ελεγχόμενη και ότι η μη εξουσιοδοτημένη παρουσία μέσα στην περιοχή συνιστά μια παραβίαση της ασφάλειας. Οι περιοχές περιορισμένης πρόσβασης συμπεριλαμβάνουν: 1) την γέφυρα ναυσιπλοΐας, τους χώρους μηχανημάτων κατηγορίας Α και τους άλλους σταθμούς ελέγχου όπως καθορίζεται στο Κεφάλαιο ΠΙ-2 της ΔΣ SOLAS 74, 2) τους χώρους που περιέχουν τον εξοπλισμό και τα συστήματα ασφάλειας και επιτήρησης και των ελέγχων τους και των ελέγχων συστημάτων φωτισμού, 3) τα συστήματα εξαερισμού και κλιματισμού και άλλους παρόμοιους χώρους, 4) τους χώρους με πρόσβαση στις δεξαμενές πόσιμου ύδατος, τις αντλίες, ή στις θέσεις πολλαπλών επιστομιών, 5) τους χώρους που περιέχουν τα επικίνδυνα φορτία ή τις επιβλαβείς ουσίες, 6) τους χώρους που περιέχουν τις αντλίες φορτίου και τους ελέγχους χειρισμού τους, 7) τους χώρους φορτίου και χώρους που περιέχουν τις προμήθειες του πλοίου, 8) την ενδιαίτηση πληρώματος και 9) οποιοσδήποτε άλλες περιοχές όπως καθορίζεται από τον ΥΑΕ, μέσω της ΑΑΣΠ όπου η πρόσβαση πρέπει να είναι ελεγχόμενη για να διατηρηθεί η ασφάλεια του πλοίου.

Επίπεδο ασφάλειας 1 : Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΠ οφείλουν να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν το κλειδωμά ή ασφάλιση σημείων πρόσβασης, τη χρήση εξοπλισμού επιτήρησης για την παρακολούθηση των ζωνών, τη χρήση φυλάκων ή περιπολιών κ.α.

Επίπεδο ασφάλειας 2 : Στο επίπεδο αυτό, πρέπει να αυξάνονται η συχνότητα και η ένταση της παρακολούθησης και του ελέγχου της πρόσβασης σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης. Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται.

Επίπεδο ασφάλειας 3 : Στο επίπεδο ασφάλειας 3, το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που απειλεί την ασφάλεια. Στο ΣΑΠ πρέπει να καταγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα αλλά και τη Λιμενική Εγκατάσταση, όπως τον ορισμό πρόσθετων ζωνών περιορισμένης πρόσβασης επί του πλοίου, κοντά στο συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή στη θέση όπου πιστεύεται ότι υπάρχει απειλή για την ασφάλεια και την έρευνα των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης ως μέρος της έρευνας του πλοίου.

Χειρισμός Φορτίου:

Τα μέτρα ασφάλειας σχετικά με τη διαχείριση φορτίου θα πρέπει να: 1) απαγόρευση στην παραβίαση και 2) απαγορεύουν την αποδοχή φορτίου που δεν προσδιορίζεται για μεταφορά και αποθήκευση στο πλοίο. Τα μέτρα ασφάλειας μερικά των οποίων ίσως πρέπει να εφαρμοστούν σε συνεργασία με την Λιμενική Εγκατάσταση, θα πρέπει να συμπεριλάβουν διαδικασίες ελέγχου με καταλόγους στα σημεία πρόσβασης στο πλοίο. Από την στιγμή που το φορτίο είναι στο πλοίο, θα πρέπει να υπάρχει δυνατότητα αναγνώρισής του αφού έχει εγκριθεί για φόρτωση σε αυτό. Επιπλέον, θα πρέπει να αναπτυχθούν μέτρα ασφάλειας για να εξασφαλισθεί ότι το φορτίο, από την στιγμή που είναι στο πλοίο, δεν επιδέχεται παραβίαση.

Επίπεδο ασφάλειας 1 : Πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς φορτίου. Αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν τον τυπικό έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων φορτίου, τους ελέγχους για να διασφαλίζεται ότι το φορτίο που φορτώνεται είναι σύμφωνο με τα αναγραφόμενα στα σχετικά με το φορτίο έγγραφα, τη διασφάλιση, σε συνεργασία με τη Λιμενική Εγκατάσταση, ότι τα οχήματα που πρόκειται να φορτωθούν σε φορτηγά οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά οχηματαγωγά RO-RO και άλλα πλοία υπόκεινται σε έρευνα πριν από τη φόρτωση καθώς και τον έλεγχο μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την αποτροπή παραβιάσεων του φορτίου. Ο έλεγχος του φορτίου μπορεί να πραγματοποιείται

με δύο τρόπους: οπτική και υλική εξέταση, αλλά και χρήση εξοπλισμού σάρωσης/ανίχνευσης, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων.

Επίπεδο ασφάλειας 2 : Πρέπει να ορίζονται πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς φορτίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν λεπτομερή έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων φορτίου, ενισχυμένους ελέγχους ώστε να διασφαλίζεται ότι φορτώνεται μόνο το επιθυμητό φορτίο κ.α. Ένας έλεγχος τώρα του φορτίου μπορεί να διεξαχθεί με τη συχνότερη και πιο λεπτομερή οπτική και υλική εξέταση, τη συχνότερη χρήση εξοπλισμού σάρωσης/ανίχνευσης, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων, αλλά και το συντονισμό ενισχυμένων μέτρων ασφάλειας με τον φορτωτή.

Επίπεδο ασφάλειας 3 : Το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΠ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν την αναστολή της φόρτωσης ή εκφόρτωσης φορτίου αλλά και την επιθεώρηση ,αν υπάρχουν, του καταλόγου απογραφής των επικίνδυνων ειδών και ουσιών που μεταφέρονται επί του πλοίου.

Παράδοση των εφοδίων πλοίου:

Τα μέτρα ασφάλειας σχετικά με την παράδοση των εφοδίων του πλοίου θα πρέπει να: 1) διασφαλίζουν τον έλεγχο της ακεραιότητας των εφοδίων του πλοίου καθώς και της συσκευασίας τους, 2) αποτρέπουν την αποδοχή των εφοδίων του πλοίου χωρίς επιθεώρηση, 3) αποτρέπουν τη δολιοφθορά και, 4) απαγορεύουν την αποδοχή των εφοδίων του πλοίου που δεν έχουν παραγγελλθεί.

Τα πλοία που χρησιμοποιούν τακτικά την Λιμενική Εγκατάσταση μπορούν να καθιερώσουν διαδικασίες που περιλαμβάνουν το πλοίο, τους προμηθευτές του και την Λιμενική Εγκατάσταση που καλύπτει την γνωστοποίηση, το χρόνο των παραδόσεων και την τεκμηρίωσή τους. Θα πρέπει πάντα να υπάρχει κάποιος τρόπος ώστε τα εφόδια που είναι για παράδοση συνοδεύονται από παραστατικά στοιχεία που να φαίνεται ότι έχουν παραγγελλθεί από το πλοίο.

Επίπεδο ασφάλειας 1 : Πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου όπως ο έλεγχος για να διασφαλίζεται ότι τα εφόδια αντιστοιχούν στην παραγγελία, πριν τη φόρτωσή τους στο πλοίο και η διασφάλιση άμεσης αλλά και ασφαλούς στοιβασίας των εφοδίων του πλοίου.

Επίπεδο ασφάλειας 2 : Πρέπει να ορίζονται πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου, με τη διεξαγωγή ελέγχων πριν από την παραλαβή εφοδίων στο πλοίο, αλλά και συστηματικότερες επιθεωρήσεις.

Επίπεδο ασφάλειας 3 : Το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, ενώ στο ΣΑΠ περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη Λιμενική Εγκατάσταση. Ένα τέτοιο μέτρο θα μπορούσε να είναι η υποβολή των εφοδίων του πλοίου σε εκτενέστερο έλεγχο ή και η άρνηση αποδοχής εφοδίων πλοίου επί του πλοίου.

Διαχείριση ασυνόδευτων αποσκευών

Στο ΣΑΠ θα πρέπει να καθορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζονται για να εξασφαλισθεί ότι οι ασυνόδευτες αποσκευές (δηλ. οποιεσδήποτε αποσκευές συμπεριλαμβανομένων των προσωπικών αντικειμένων, οι οποίες δεν είναι με τους επιβάτες ή μέλους προσωπικού του πλοίου στο σημείο της επιθεώρησης ή της έρευνας) προτού φορτωθούν προσδιορίζονται και υποβάλλονται σε κατάλληλη εξέταση, συμπεριλαμβανομένης της έρευνας, στο πλοίο. Δεν προβλέπεται ότι τέτοιες αποσκευές θα υποβάλλονται σε εξέταση και από το πλοίο και τη Λιμενική Εγκατάσταση, και σε περιπτώσεις όπου και οι δύο είναι κατάλληλα εξοπλισμένοι, η ευθύνη για την

εξέταση θα πρέπει να στηριχτεί στην Λιμενική Εγκατάσταση. Η στενή συνεργασία με τη Λιμενική Εγκατάσταση είναι ουσιαστική και θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για να εξασφαλισθεί ότι η διαχείριση των ασυνόδευτων αποσκευών γίνεται με ασφάλεια μετά από την εξέταση.

Επίπεδο ασφάλειας 1 : Πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών ούτως ώστε να διασφαλίζεται η εξέταση ή η έρευνα των ασυνόδευτων αποσκευών με εξονυχιστική λεπτομέρεια.

Επίπεδο ασφάλειας 2 : Πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών με ακόμη περισσότερη λεπτομέρεια.

Επίπεδο ασφάλειας 3 : Το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ,ενώ στο ΣΑΠ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη Λιμενική Εγκατάσταση, τα οποία ίσως περιλαμβάνουν : υποβολή των αποσκευών αυτών σε εκτενέστερη εξέταση, παραδείγματος χάρη ακτινοσκόπησή τους ή αναστολή της μεταφοράς ασυνόδευτων αποσκευών.

Παρακολούθηση της ασφάλειας του πλοίου

Όταν το πλοίο ευρίσκεται στο λιμένα ή στο αγκυροβόλιο θα πρέπει να έχει την ικανότητα να ελέγξει το ίδιο το πλοίο, τις περιοχές περιορισμένης πρόσβασης του πλοίου και τις περιοχές που περιβάλλουν αυτό. Τέτοια μέτρα ελέγχου μπορούν να συμπεριλάβουν τη χρήση: 1) φωτισμού, 2) παρατηρητών, φρουρών ασφαλείας και φυλακές γεφυρών και 3) αυτόματων συσκευών ανίχνευσης παρείσφρησης και εξοπλισμού επιτήρησης.

Στο ΣΑΠ θα πρέπει να καθορίζονται οι διαδικασίες και ο εξοπλισμός που απαιτείται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας και τα μέσα που θα εξασφαλίζουν ότι ο εξοπλισμός ελέγχου θα είναι σε θέση να λειτουργεί συνεχώς συμπεριλαμβανομένης της εκτίμησης των πιθανών επιδράσεων των καιρικών συνθηκών ή των διακοπών ενέργειας.

Επίπεδο ασφάλειας 1 : Πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται, τα οποία μπορεί να είναι συνδυασμός των δυνατοτήτων παρακολούθησης, φωτισμού ή φρουρών ασφαλείας κ.α., ώστε να μπορεί το προσωπικό του πλοίου να παρατηρεί την κατάσταση του πλοίου ιδιαίτερα στα χωρίσματα και στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης. Το κατάστρωμα και τα σημεία πρόσβασης στο πλοίο πρέπει να φωτίζονται όλη τη νύχτα αλλά και σε περιόδους χαμηλής ορατότητας όταν διεξάγονται διάφορες δραστηριότητες όταν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο. Όταν ταξιδεύουν, τα πλοία πρέπει να χρησιμοποιούν το μέγιστο δυνατό φωτισμό ο οποίος συνάδει με την ασφαλή ναυσιπλοΐα, για την πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα. Όσον αφορά τον ενδεδειγμένο βαθμό και τη θέση του φωτισμού πρέπει να εξετάζονται οι εξής παράγοντες όπως: το προσωπικό του πλοίου πρέπει να μπορεί να εντοπίζει δραστηριότητες εκτός πλοίου, ο φωτισμός πρέπει να καλύπτει τις ζώνες πάνω στο πλοίο αλλά και γύρω από αυτό, να διευκολύνει την αναγνώριση του προσωπικού στα σημεία πρόσβασης και να μπορεί να παρέχεται σε συντονισμό με τη Λιμενική Εγκατάσταση.

Επίπεδο ασφάλειας 2 : Πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται για αύξηση των δυνατοτήτων παρακολούθησης όπως συχνότερες και λεπτομερέστερες περιπολίες ασφαλείας ,αύξηση της κάλυψης και της έντασης του φωτισμού κ.α. Στις περιπτώσεις που απαιτείται, οι απαιτήσεις περί πρόσθετου φωτισμού μπορεί να επιτυγχάνονται μέσω του συντονισμού με η Λιμενική Εγκατάσταση από την πλευρά της ακτής.

Επίπεδο ασφάλειας 3 : Το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Στο ΣΑΠ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη Λιμενική Εγκατάσταση, Τέτοια μέτρα είναι το άναμμα όλων των φώτων στο πλοίο ,να τεθεί σε λειτουργία όλος ο εξοπλισμός

επιτήρησης επί του πλοίου, η μεγιστοποίηση του χρόνου καταγραφής του εξοπλισμού παρακολούθησης κ.α.

3.2 Πιστοποιητικά Ασφαλείας σύμφωνα με τον ISM Code

ΔΗΛΩΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (DECLARATION OF SECURITY- DOS)

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 1 του Κεφ. XI-2 της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS, «Δήλωση Ασφαλείας» νοείται η συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ ενός πλοίου και μιας λιμενικής εγκατάστασης ή ενός άλλου πλοίου, διασυνδεδεμένου μ' αυτό, στην οποία προσδιορίζονται τα μέτρα για την ασφάλεια, τα οποία θα εφαρμόσει κάθε συμβαλλόμενο μέρος. Το DOS θα χρησιμοποιείται σε εξαιρετικές περιπτώσεις που συνήθως σχετίζονται με υψηλό ρίσκο, όταν υπάρχει ανάγκη να επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ Λιμενικής Εγκατάστασης και πλοίου σχετικά με τα μέτρα ασφαλείας που πρόκειται να εφαρμοσθούν κατά τη διάρκεια της διεπαφής πλοίου/λιμένα επειδή είτε το PFSP (Port Facility Security Plan) είτε το SSP (Ship Security Plan) δεν αναγνωρίζει την κατάσταση ή το κεφάλαιο XI-2 της SOLAS και το Μέρος Α του Κώδικα ISPS δεν έχουν προβλέψει τις ειδικές συνθήκες όπως παρατίθενται στο Μέρος Α/5.2 του Κώδικα ISPS. Θα πρέπει να υπάρξει αιτία που να σχετίζεται με την ασφάλεια και με τη συγκεκριμένη διεπαφή πλοίου/λιμένα ή τη δραστηριότητα μεταξύ πλοίων για να ζητείται ή απαιτείται η συμπλήρωση ενός DOS. Το DOS αιτούμενο από πλοίο.

Σύμφωνα με το Μέρος Α/5.2 του Κώδικα ISPS ένα πλοίο μπορεί να ζητήσει ένα DOS από μία λιμενική εγκατάσταση όταν:

- το πλοίο λειτουργεί σε υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας από αυτό της λιμενικής εγκατάστασης ή του άλλου πλοίου που έρχεται σε επαφή
- υπάρχει συμφωνία σχετικά με το DOS μεταξύ συμβαλλόμενων Κρατών, που καλύπτει συγκεκριμένους διεθνείς πλόες ή συγκεκριμένα πλοία που εκτελούν τα ταξίδια αυτά;
- υπάρχει μία απειλή ή περιστατικό ασφαλείας που εμπλέκει το πλοίο ή την λιμενική εγκατάσταση, όπως εφαρμόζεται
- το πλοίο βρίσκεται σε ένα λιμάνι το οποίο δεν απαιτείται να έχει και να εφαρμόζει ένα εγκεκριμένο σχέδιο ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης, ή
- το πλοίο εκτελεί δραστηριότητες με άλλο πλοίο το οποίο δεν απαιτείται να έχει και να εφαρμόζει ένα εγκεκριμένο σχέδιο ασφαλείας πλοίου.

Σύμφωνα με το Μέρος Β του Κώδικα ISPS η Λιμενική Εγκατάσταση μπορεί να ζητά έκδοση Δήλωση Ασφαλείας στις παρακάτω περιπτώσεις:

- Δήλωση Ασφαλείας μπορεί να ξεκινήσει και από τον Υπεύθυνο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, πριν από διασυνδέσεις πλοίου / λιμένα οι οποίες έχουν προσδιορισθεί σε εγκεκριμένη Αξιολόγηση Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης ως ιδιαίτερης ανησυχίας. Μεταξύ των παραδειγμάτων μπορεί να αναφερθεί η επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και η μεταφορά, φόρτωση ή εκφόρτωση επικίνδυνων ειδών και ουσιών (ISPS B/5.3).
- Η συμβαλλόμενη κυβέρνηση της εγκατάστασης (η Ελληνική Κυβέρνηση) το θεωρεί αναγκαίο (ISPS B/5.1).

Η Δήλωση Ασφαλείας, σύμφωνα με τον Καν. 5.4 του Μέρους Α του Κώδικα ISPS, συμπληρώνεται από:

- Τον Πλοίαρχο ή τον Αξιωματικό Ασφάλειας Πλοίου εκ μέρους του/των πλοίου(ων) και, εάν κρίνεται σκόπιμο.

- Τον Υπεύθυνο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης ή, εάν ορίζεται διαφορετικά από το συμβαλλόμενο κράτος, οποιονδήποτε άλλο οργανισμό υπεύθυνο για την ασφάλεια της ακτής, εκ μέρους της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Η εμπειρία από τη στιγμή που τέθηκαν σε εφαρμογή τα ειδικά μέτρα για τη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας δείχνει ότι, τα πλοία συχνά ζητούν τα DOS, επειδή αναμένεται να ζητηθεί, από εξουσιοδοτημένους αξιωματικούς ενός Συμβαλλόμενου Κράτος, η συμπλήρωση τους, για την κάλυψη προηγούμενων ταξιδιών ή δραστηριοτήτων μεταξύ πλοίων, στα πλαίσια άσκησης ελέγχων και μέτρων συμμόρφωσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 9 του Κεφ. XI-2 της Δ.Σ. SOLAS. Πάντως, ενώ ένα πλοίο μπορεί να ζητήσει ένα DOS από λιμενική εγκατάσταση ή από άλλο πλοίο, η λιμενική εγκατάσταση ή το άλλο πλοίο δεν απαιτείται να το συμπληρώσει. Εντούτοις στα πλαίσια της καλής συνεργασίας, σχεδόν πάντα συμπληρώνεται.

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

Το κεφάλαιο XI-2, Κανονισμός 4 της ΔΣ SOLAS εισάγει μια απαίτηση για τη ναυτιλιακή εταιρία να μεριμνήσει για τον εφοδιασμό του πλοίου με ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου, που εκδίδεται και που επικυρώνεται από, ή εξ ονόματος, του YEN, αποδεικνύοντας ότι το πλοίο συμμορφώνεται με όλες τις απαιτήσεις των κανονισμών και του μέρους Α του Κώδικα ISPS. Εάν η γλώσσα που χρησιμοποιείται δεν είναι τα αγγλικά, το κείμενο πρέπει να περιλάβει μια μετάφραση στη γλώσσα αυτή. Προτού εκδοθεί ένα διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου, το YEN πρέπει να ελέγξει ότι το σύστημα ασφάλειας του πλοίου, οποιοσδήποτε σχετικός εξοπλισμός ασφάλειας και το εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας πλοίου καλύπτουν τις απαιτήσεις των κανονισμών και του Μέρους Α του Κώδικα ISPS και εφαρμόζεται για τουλάχιστον δύο μήνες. Οι έλεγχοι στο πλοίο πρέπει να πραγματοποιηθούν από το προσωπικό του YEN ή από έναν Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφαλείας (ΑΟΑ) που έχει αναγνωρισθεί από το YEN, ή, κατόπιν αιτήσεως του κράτους άλλης σημαίας, από το YEN. Σε κάθε περίπτωση, το YEN πρέπει να εξασφαλίσει την πληρότητα και την αποδοτικότητα της επαλήθευσης και να επικυρώσει το πιστοποιητικό. Ο χρόνος ισχύος του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου δεν μπορεί να υπερβεί τα πέντε έτη, οπότε και απαιτείται επικύρωση ανανέωσης. Επιπλέον, πρέπει να υπάρξει τουλάχιστον ένας ενδιάμεσος έλεγχος μεταξύ της δεύτερης και τρίτης επετειακής ημερομηνίας του πιστοποιητικού ασφάλειας πλοίου. Μετά την ολοκλήρωση του ενδιάμεσου ελέγχου επικυρώνεται το πιστοποιητικό. Αφότου έχει ολοκληρωθεί οποιοσδήποτε έλεγχος, καμία αλλαγή δεν μπορεί να γίνει στα συστήματα ασφάλειας, οποιοδήποτε σχετικό εξοπλισμό ασφάλειας ή το εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας πλοίου χωρίς την έγκριση του YEN. Η μορφή του πρότυπου Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου, έχει υιοθετηθεί από τον IMO, και παρέχεται στο Προσάρτημα 1 του Μέρους Α του Κώδικα ISPS.

3.3 Επιθεωρήσεις από το PSC και άλλους επιθεωρητές

3.3.1 Γενικά

Ο Κρατικός Έλεγχος Λιμένων (PSC) αποτελεί μια μέθοδο ελέγχου της επιτυχούς εφαρμογής των διατάξεων διαφόρων διεθνών Συμβάσεων που καλύπτουν την ασφάλεια, τις συνθήκες εργασίας και την πρόληψη ρύπανσης από εμπορικά πλοία. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, ο εφοπλιστής έχει πρωταρχική ευθύνη για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης, με μεγάλο μέρος της εργασίας να πραγματοποιείται από το κράτος της σημαίας του πλοίου. Ωστόσο, δεν είναι σε θέση όλα τα κράτη να ελέγχουν τα πλοία τους σε μια συνεχή βάση, ειδικά όταν αυτά βρίσκονται μακριά από τους δικούς τους λιμένες. Για τον λόγο αυτό, ο Κρατικός Έλεγχος Λιμένων (PSC) παρέχει ένα υπόβαθρο παρακολούθησης της υλοποίησης των διεθνών και εγχώριων Κανονισμών της ναυτιλίας. Ενώ ο Κρατικός Έλεγχος Λιμένων (PSC) ως έννοια δεν είναι καινούργιος, ο αυξανόμενος αριθμός επιθεωρήσεων και ο συντονισμός και η ανταλλαγή δεδομένων που παράγονται αποτελεί σημαντική ανάπτυξη, όπως και η πρόθεση των κυβερνήσεων και ναυτιλιακών Αρχών που το θεωρούν αποτελεσματικό μέσο για την παρακολούθηση και την εφαρμογή των διεθνών Συμβάσεων (UK P&I Club, 1998).

Ο ιδιοκτήτης/πλοιοκτήτης είναι, ουσιαστικά, ο υπεύθυνος για κάθε συμμόρφωση στις διεθνείς και εθνικές υποχρεώσεις, αλλά αφορά και κάθε κράτος ξεχωριστά. Ένα Κράτος σημαίας πρέπει να λαμβάνει τα μέτρα που είναι αναγκαία για να εξασφαλίζει την ασφάλεια στη θάλασσα όσον αφορά την κατασκευή, τη συντήρηση των πλοίων, τις συνθήκες εργασίας, το πλήρωμα, την κατάρτιση και τη πρόληψη των συγκρούσεων πλοίων που φέρουν τη σημαία του (UK P&I Club, 1998).

3.3.2. Αρχική Επιθεώρηση

Όλες οι επισκέψεις κρατικού ελέγχου λιμένα ξεκινούν με τον Επιθεωρητή Κρατικού Ελέγχου Λιμένα (Port State Control Officer, PSCO) να διεξάγει μια Αρχική Επιθεώρηση, εκτός και αν υπάρχουν αρκετά σοβαρές ενδείξεις που θα τον πρέπει να προχωρήσει άμεσα σε πιο εκτενέστερη επιθεώρηση.

Όταν ο Επιθεωρητής του PSC επιβιβαστεί στο πλοίο πρέπει να συστηθεί και να ζητήσει να συναντήσει τον Πλοίαρχο ή τους Αξιωματικούς του Πλοίου. Σκοπός της επιθεώρησης είναι η διαπίστωση ότι το Πλοίο δεν αποτελεί απειλή για την ασφάλεια και ότι η κατασκευή, η διαχείριση και ο εξοπλισμός του σκάφους συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων και ότι το πλοίο είναι στελεχωμένο και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις σχετικές νομοθεσίες. Κατά την διάρκεια της Επιθεώρησης το πλοίο πρέπει να φέρει όλα τα παρακάτω πιστοποιητικά ως ελάχιστο, ανά τύπο πλοίου

1. International Tonnage Certificate
2. Certificate of Registry or other document of nationality
3. Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the classification society in question (only to be required if the ship maintains its class with a classification society)
4. Reports of previous port State control inspections.
5. Passenger Ship Safety Certificate
6. Cargo Ship Safety Construction Certificate
7. Cargo Ship Safety Equipment Certificate
8. Cargo Ship Safety Radio Certificate
9. Cargo Ship Safety Certificate
10. Special Purpose Ship Safety Certificate.

11. For ro-ro passenger ships, information on the A/A-max ratio
12. Damage control plans and booklets
13. Stability Booklet and information
14. Manoeuvring Booklet and information
15. Unattended Machinery spaces (UMS) evidence
16. Exemption Certificate and any list of cargoes
17. Fire control plan
18. Fire safety operational booklet
19. Dangerous goods special list or manifest, or detailed stowage plan
20. Doc. of compliance Dangerous Goods
21. Ship's log book .
22. Minimum Safe Manning Document
23. SAR coordination plan for passenger ships trading on fixed routes
24. LRIT Conformance Test Report .
25. Copy of the Document of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards of VDR (voyage data recorder)
26. AIS test report
27. For passenger ships, List of operational limitations
28. Cargo Securing Manual
29. Bulk Carrier Booklet
30. Loading/Unloading Plan for bulk carriers
31. Document of authorization for the carriage of grain
32. Material Safety Data Sheets (MSDs)
33. INF (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships) Certificate of Fitness
34. Copy of Document of Compliance issued in accordance with the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (DoC) ISM Code
35. Safety Management Certificate issued in accordance with the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (SMC)
36. High Speed Craft Safety Certificate and Permit to Operate High Speed Craft
37. Continuous Synopsis Record
38. International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, whichever is appropriate
39. International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, whichever is appropriate
40. International Oil Pollution Prevention Certificate
41. Survey Report Files (in case of bulk carriers or oil tankers)
42. Oil Record Book, parts I and II
43. Shipboard Marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances
44. (Interim) Statement of compliance Condition Assessment Scheme (CAS)
45. For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage
46. Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP)
47. STS Operation Plan and Records of STS Operations
48. International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS)
49. Cargo Record Book

50. Procedures and Arrangements Manual (chemical tankers)
51. International Sewage Pollution Prevention Certificate (ISPPC) .
52. Garbage Management Plan
53. Garbage Record Book
54. International Air Pollution Prevention Certificate (IAPPC)
55. Logbook for fuel oil change-over
56. Type approval certificate of incinerator
57. Bunker delivery notes
58. International Energy Efficiency Certificate
59. Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)
60. EEDI Technical File
61. Statement of Compliance.
62. Engine International Air Pollution Prevention Certificate (EIAPPC)
63. Technical files
64. Record book of engine parameters
65. International Load Line Certificate (1966)
66. International Load Line Exemption Certificate
67. Certificates issued in accordance with STCW Convention
68. Cargo Gear Record Book
69. Certificates loading and unloading equipment
70. Maritime Labour Certificate and Declaration of Maritime Labour Compliance part I and II
71. Medical certificates
72. Table of shipboard working arrangements .
73. Records of hours of work or rest of seafarers (effective date: 1 July 2017)
74. Certificate or documentary evidence of financial security for repatriation
75. Certificate or documentary evidence of financial security relating to shipowners liability
76. Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate
77. Certificate of insurance or any other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage
78. Certificate of insurance or any other financial security in respect of civil liability for Bunker oil pollution damage
79. International Ship Security Certificate
80. Record of AFS
81. International Anti-Fouling System Certificate
82. Declaration on AFS
83. Polar Ship Certificate
84. Polar Water Operational Manual
85. International Ballast Water Management Certificate
86. Ballast Water Record Book

Ο χρόνος που διατίθεται σε μια επιθεώρηση αποτελεί συνάρτηση του διαθέσιμου αριθμού επιθεωρητών, της κατάστασης του σκάφους των συμπερασμάτων της Αρχικής Επιθεώρησης και των αποτελεσμάτων προηγούμενων επιθεωρήσεων. Αν το πλοίο διαπιστωθεί ότι διατηρείται σε καλή κατάσταση και έχει όλα τα απαιτούμενα πιστοποιητικά τότε η επιθεώρηση διαρκεί μόνο λίγες ώρες.

Η Λιμενική Αρχή δεν έχει το δικαίωμα να καθυστερεί αδικαιολόγητα ένα πλοίο στο λιμάνι αντίθετα έχει την υποχρέωση να αποτρέπει τα επισφαλή πλοία από την μετάβαση στην θάλασσα και να τα κρατεί έως ότου συμμορφωθούν με τα διεθνή πρότυπα. Αν κριθεί από την Αρχική

Επιθεώρηση ότι πρέπει να ακολουθήσει εκτενέστερη Επιθεώρηση τότε η κράτηση του πλοίου μπορεί να διαρκέσει και αρκετές μέρες ανάλογα με τις αιτίες που προκάλεσαν την κράτηση του.

Στην περίπτωση κράτησης, η Αρχή θα ειδοποιήσει αμέσως την διοίκηση του κράτους σημαίας και την κλάση του πλοίου εγγράφως. Η ειδοποίηση πρέπει να περιλαμβάνει και την έκθεση. Στην έκθεση αναφέρονται τα αποτελέσματα της επιθεώρησης και οι λεπτομέρειες των ενεργειών σε μια καθορισμένη μορφή. Αν δεν υπάρχουν ελλείψεις τότε δεν συμπληρώνεται η φόρμα Β.

Ο πλοιοκτήτης/διαχειριστής πρέπει να είναι ίδιος με αυτόν που αναγράφεται στο πιστοποιητικό DOC & SMC αντίστοιχα. Αν υπάρχουν ελλείψεις που δικαιολογούν κράτηση, πρέπει να σημειώνεται για ποιες φέρει ευθύνη ο Νηογνώμονας. Υπάρχει σχετικό πλαίσιο στην φόρμα όπου συμπληρώνεται αντίστοιχα.

Αν υπάρχουν ελλείψεις οι οποίες απαιτούν την λήψη διορθωτικών μέτρων εντός συγκεκριμένης χρονικής περιόδου, στο επόμενο λιμάνι ή πριν τον απόπλου, αυτό πρέπει να αναφέρεται και να διευκρινίζεται στον Πλοίαρχο μετά. Στην περίπτωση αυτή η Αρχή του επόμενου λιμένα πρέπει να ειδοποιηθεί άμεσα.

3.3.3 Λεπτομερέστερη Επιθεώρηση (Detailed Inspection)

Όπως, ήδη έχει αναφερθεί παραπάνω αν μετά την αρχική επιθεώρηση προκύψουν σαφείς ενδείξεις για τη μη ικανοποιητική κατάσταση του πλοίου, του εξοπλισμού ή της ανταπόκρισης του πληρώματος στα υπάρχοντα πιστοποιητικά, πραγματοποιείται λεπτομερέστερη επιθεώρηση. Σκοπός της λεπτομερέστερης επιθεώρησης είναι να διαπιστωθεί η πραγματική κατάσταση του πλοίου, όπου υπάρχουν αμφιβολίες.

Παραδείγματα σαφών ενδείξεων για επέκταση της αρχικής επιθεώρησης είναι:

- σε σχέση με τα πιστοποιητικά (βιβλία και σχέδια που δεν τηρούνται σωστά) ,
- σε σχέση με το Πλήρωμα(τα μέλη του πληρώματος δεν μπορούν να επικοινωνήσουν μεταξύ τους, ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος δεν έχουν εξοικειωθεί με τις λειτουργικές διαδικασίες του πλοίου
- σε σχέση με την κατάσταση του πλοίου: σοβαρά ελαττώματα στην γάστρα, ανθυγιεινές συνθήκες και απουσία βασικών τμημάτων του απαιτούμενου εξοπλισμού.

Μια λεπτομερέστερη επιθεώρηση πραγματοποιείται επίσης, όταν το πλοίο φέρει σημαία στόχο ή δεν έχει κυρώσει όλες τις ισχύουσες Διεθνείς Συμβάσεις. Όταν τα πιστοποιητικά του πλοίου δεν έχουν εκδοθεί από αναγνωρισμένο οργανισμό (Recognized Organization) ή το πλοίο έχει αναφερθεί ως sub-standard από τους ναυλωτές. Ακόμα, όταν έχει αφαιρεθεί η κλάση από το πλοίο ή αν κατά το ταξίδι του είχε κάποιο ατύχημα

Η λεπτομερέστερη επιθεώρηση επικεντρώνεται στον ή στους τομείς που υπήρξαν οι σαφείς ενδείξεις και παράλληλα μπορεί να περιλαμβάνει και άλλες περιοχές και συστήματα, όπως: τον χώρο του μηχανοστασίου, τον εξοπλισμό διάσωσης, τον πυροσβεστικό εξοπλισμό, τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας(συσκευή GPS, το βυθόμετρο, το ραντάρ, η μαγνητική πυξίδα, οι χάρτες και οι ναυτιλιακές εκδόσεις), και οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας. Κρίνεται θεμιτό να αναφερθεί ότι οι διαφορές στην κουλτούρα του πληρώματος και των υπόλοιπων παραγόντων που σχετίζονται με το πλοίο, ενδέχεται να δημιουργήσουν προβλήματα και ορισμένες καταστάσεις να προκαλούν ερωτηματικά στον Επιθεωρητή του PSC και να θεωρούνται ανθυγιεινές ή ακόμα και επικίνδυνες.

3.3.4 Εκτεταμένη Επιθεώρηση (Expanded Inspection)

Η εκτεταμένη επιθεώρηση διενεργείται μόνο στα πλοία υψηλού κινδύνου, όπως τα επιβατηγά και μεγάλα σε ηλικία πλοία χύδην φορτίου, δεξαμενόπλοια και χημικά δεξαμενόπλοια. Ένα πλοίο μπορεί να υποβληθεί σε αυτήν την επιθεώρηση τουλάχιστον μια φορά κάθε 12 μήνες και περιλαμβάνει ελέγχους ορισμένων κρίσιμων περιοχών και συσκευών. Πραγματοποιείται από τα

όργανα επιθεώρησης (επιθεωρητές) που καλύπτονται από τον ILO, τον ISM και την STCW και θα περιλαμβάνει τους επιχειρησιακούς ελέγχους, ανάλογα με την περίπτωση. Επακολούθως, κατά την λεπτομερέστερη επιθεώρηση λόγω των παραπάνω αιτιών ,στοιχεία που θα επιθεωρηθούν, ανά κατηγορίες (όπως ορίζει το Paris MoU) είναι:

1. Για όλους τους τύπους πλοίων

- Δομική κατάσταση
 - Κατάσταση του κύτους και του καταστρώματος
- Υδατοστεγανότητα
 - υδατοστεγής θύρες
 - εξαερισμός, αγωγοί αέρα και περίβλημα
 - είσοδοι αμπαριού
- Συστήματα έκτακτης ανάγκης
 - Προσομοιωμένο black out / έναρξη της γεννήτριας έκτακτης ανάγκης
 - Φωτισμός έκτακτης ανάγκης
 - Δοκιμή των διατάξεων άντλησης υδροσυλλεκτών
 - Δοκιμή συσκευών κλεισίματος / στεγανών θυρών
 - Δοκιμή του μηχανισμού πηδαλιουχίας, Emergency steering gear
- Ραδιοεπικοινωνία
 - Δοκιμή εφεδρικής πηγής ενέργειας
 - Δοκιμή κύριας εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων για τη λήψη πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα
 - Δοκιμή φορητών συσκευών VHF GMDSS
- Πυρασφάλεια
 - Γυμνάσιο πυρόσβεσης, συμπεριλαμβανομένης της επίδειξης της ικανότητας χρήσης στολής και εξοπλισμού πυροσβέστη και συσκευών πυρόσβεσης
 - Δοκιμή αντλίας Fire line (με 2 εύκαμπτους σωλήνες)
 - Δοκιμή εξαερισμού απομακρυσμένης διακοπής λειτουργίας και σχετικών αποσβεστήρων
 - Δοκιμή αντλιών καυσίμου από απόσταση
 - Έλεγχος απομακρυσμένων βαλβίδων γρήγορου κλεισίματος
 - Πόρτες πυρκαγιάς
 - Εγκαταστάσεις σταθερής πυρόσβεσης και συναφείς συναγερμοί.
- Συναγερμοί
 - Δοκιμή συναγερμού πυρκαγιάς
- Συνθήκες διαβίωσης και εργασίας
 - Η συμφωνία-σύμβαση απασχόλησης των ναυτικών,
 - Η εκπλήρωση των απαιτήσεων για ώρες εργασίας ή ώρες ανάπαυσης,
 - Το επίπεδο διαμονής,
 - Οι εγκαταστάσεις φαγητού και τροφοδοσίας,
 - Οι εγκαταστάσεις για ιατρική περίθαλψη
 - Αξιολόγηση κινδύνου, προγράμματα εκπαίδευσης και εκπαίδευση, αναφορά ατυχημάτων και προστατευτικός εξοπλισμός.
- Σωστικά και σωσίβια μέσα
 - Διατάξεις καθαίρεσης για σκάφη επιβίωσης και διάσωσης (εάν υπάρχουν ενδείξεις αχρησιμοποίητων σκαφών που πρέπει να κατεβαίνουν στο νερό)
- Πρόληψη της ρύπανσης
 - Δοκιμή εξοπλισμού φιλτραρίσματος λαδιού

2. Bulk carrier/OBO (εάν μεταφέρει στερεό φορτίο χύδην)

i. Έγγραφα και πιστοποιητικά

- Επαλήθευση ότι τα ακόλουθα έγγραφα βρίσκονται επί του σκάφους, συμπληρώνονται και εγκρίνονται από το κράτος σημαίας ή αναγνωρισμένο οργανισμό:
 - Αναφορές διαρθρωτικής έρευνας
 - Εκθέσεις μέτρησης πάχους
 - Εκθέσεις αξιολόγησης συνθηκών
- Έλεγχος εάν επιτρέπεται η φόρτωση του φορτίου από το DOC για επικίνδυνα εμπορεύματα
- Έγκριση για εξοπλισμό φόρτωσης

ii. Δομική κατάσταση

- Κατάσταση των διαφραγμάτων και των περιβλημάτων
- Δεξαμενές έρματος

Τουλάχιστον μία από τις δεξαμενές έρματος εντός της περιοχής φορτίου πρέπει να εξεταστεί από την είσοδο της ανθρωποθυρίδας στο πανιόλο ή από την είσοδο της δεξαμενής του καταστρώματος ή εάν ο επιθεωρητής έχει σαφείς λόγους βάσει παρατηρήσεων με την, είσοδο αυτού στη δεξαμενή.

3. General cargo, Container ship

i. Υδατοστεγανότητα

- Κατάσταση καλυμμάτων αμπαριών
- Πρόσβαση στα αμπάρια φορτίου και στις δεξαμενές φορτίου

ii. Διαχείριση φορτίου

- Εξοπλισμός φόρτωσης
- Ενέργειες για ασφάλιση-δέσιμο φορτίου

4. Oil tanker

i. Έγγραφα και πιστοποιητικά

- Επαλήθευση ότι τα ακόλουθα έγγραφα βρίσκονται επί του σκάφους, συμπληρώνονται και επικυρωμένο από το κράτος σημαίας ή από αναγνωρισμένο οργανισμό:
 - Αναφορές δομικών μελετών
 - Αναφορές μετρήσεων πάχους
 - Εκθέσεις αξιολόγησης συνθηκών
- Πιστοποιητικό για το σύστημα πυρόσβεσης με αφρό

ii. Δομική κατάσταση

- Δεξαμενές έρματος

Τουλάχιστον μία από τις δεξαμενές έρματος εντός της περιοχής φορτίου πρέπει να εξεταστεί από την είσοδο της ανθρωποθυρίδας στο πανιόλο ή από την είσοδο της δεξαμενής του καταστρώματος ή εάν ο επιθεωρητής έχει σαφείς λόγους βάσει παρατηρήσεων, με την είσοδο αυτού στη δεξαμενή.

iii. Πυρασφάλεια

- Σταθερό σύστημα αφρού καταστρώματος
- Έλεγχος της πίεσης του αδρανούς αερίου και του περιεχομένου του σε οξυγόνο.

5. Passenger HSC, Passenger ship, Ro-Ro passenger ship

i. Έγγραφα και πιστοποιητικά

➤ Τεκμηριωμένη απόδειξη (πιστοποιητικά) για την:

- Εκπαίδευση διαχείρισης πλήθους
- Εκπαίδευση προς εξοικείωση (Familiarisation)
- Εκπαίδευση για προσωπικό που παρέχει άμεση βοήθεια σε επιβάτες στους χώρους επιβατών, και ιδίως σε ηλικιωμένους και άτομα με ειδικές ανάγκες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- Διαχείριση κρίσεων και κατάρτιση για την ανθρώπινη συμπεριφορά

ii. Υδατοστεγανότητα

- Πόρτες πλήρης και πρύμνης ανάλογα με την περίπτωση
- Δοκιμή απομακρυσμένων και τοπικών χειριστηρίων στεγανών θυρών διαφράγματος

iii. Συστήματα έκτακτης ανάγκης

- Εξοικείωση του πληρώματος με το σχέδιο ελέγχου ζημιών-damage control plan

iv. Διαχείριση φορτίου

Ρυθμίσεις ασφάλισης-δεσίματος ανάλογα με την περίπτωση

v. Πυρασφάλεια

Δοκιμή απομακρυσμένων και τοπικών χειριστηρίων για το κλείσιμο των fire dampers

vi. Συναγερμοί

- Δοκιμή του συστήματος public address
- Δοκιμή συστήματος πυρανίχνευσης και συναγερμού

vii. Σωστικά και σωσίβια μέσα

- Γυμνάσιο εγκατάλειψις πλοίου κατά το οποίο θα καθαιρούνται στο νερό οι σωστικές και σωσίβιες λέμβοι.

Εάν κρίνεται σκόπιμο, η επιθεώρηση μπορεί να συνεχιστεί κατά τη διέλευση του πλοίου από ή προς λιμένες κρατών μελών με τη συγκατάθεση του πλοιάρχου. Οι επιθεωρητές δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τη λειτουργία του πλοίου ή να προκαλούν καταστάσεις που, κατά την κρίση του πλοιάρχου θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος ή του πλοίου.

3.3.5 Port State Control Detention & ISM Code

Αν η αρχική επιθεώρηση αποκαλύψει ότι το αντίγραφο του Εγγράφου Συμμόρφωσης (DOC) ή το Πιστοποιητικό Ασφαλείας (SMC) του πλοίου δεν βρίσκεται επί του πλοίου, η Λιμενική Αρχή θέτει το πλοίο υπό κράτηση. Αν κατά την διάρκεια της επιθεώρησης δεν προκύψει καμία άλλη ανεπάρκεια ή παρατήρηση, τότε η Αρχή αποσύρει την εντολή κράτησης προκειμένου να αποφευχθεί συμφόρηση στο λιμάνι και ειδοποιούνται άμεσα όλες οι εμπλεκόμενες Αρχές και άλλα όργανα.

Το πλοίο που αποπλέει από ένα λιμάνι κατά τον παραπάνω τρόπο δεν έχει πρόσβαση σε κανένα άλλο κράτος που έχει υπογράψει το σχετικό Υπόμνημα μέχρι να αποδειχτεί από τον διαχειριστή του πλοίου ότι αυτό διαθέτει έγκυρα πιστοποιητικά σύμφωνα με τον ISM Code.

Κατά την διάρκεια της αρχικής επιθεώρησης πρέπει να διαπιστωθεί ότι η εταιρεία φέρει πιστοποιητικό DOC για τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου και ότι έχουν πραγματοποιηθεί οι προβλεπόμενοι έλεγχοι και θεωρήσεις στα πιστοποιητικά. Τα στοιχεία της εταιρείας στο DOC & SMC πρέπει να ταυτίζονται.

Η εκτενέστερη επιθεώρηση του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης πραγματοποιείται όταν υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις για τον λόγο αυτό. Σε αυτές τις ενδείξεις περιλαμβάνονται η έλλειψη πιστοποιητικών ISM ή ακόμα και η ύπαρξη σοβαρών ελλείψεων σε άλλους τομείς. Σοβαρές

ελλείψεις αλλά και σημαντικός αριθμός απλών ελλείψεων που δεν δικαιολογούν κράτηση, μπορεί να αποτελούν ένδειξη αποτυχίας του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης. Είναι στην κρίση του επιθεωρητή αν απαιτείται λεπτομερέστερη επιθεώρηση ή όχι.

Κατά την διάρκεια αυτής της επιθεώρησης, ο επιθεωρητής ελέγχει τα παρακάτω:

- την εφαρμογή του Κώδικα ISM στο πλοίο.
- Την εγκυρότητα των πιστοποιητικών του πλοίου.
- Την ύπαρξη πολιτικής της εταιρείας για την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την γνώση του πληρώματος σχετικά με αυτή.
- Την αναγνώριση του DPA από τους αξιωματικούς του πλοίου.
- Το πρόγραμμα γυμνασίων και τις διαδικασίες επικοινωνίες με την στεριά σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
- Τις διαδικασίες για την τήρηση των εγγράφων και ελέγχου.
- Τις περιπτώσεις μη συμμορφώσεων, ατυχημάτων και επικίνδυνων καταστάσεων
- Τον τρόπο με τον οποίο εξοικειώθηκαν με το πλοίο τα νέα μέλη του πληρώματος

Οι παραπάνω περιπτώσεις μπορούν να θεωρηθούν ως σοβαρές μη συμμορφώσεις και δικαιολογούν την κράτηση του πλοίου.

3.4 Γυμνάσια που διενεργούνται στο Λιμένα

Τα γυμνάσια, τόσο κατά τον πλου όσο και στο λιμάνι γίνονται πάντοτε κατά την κρίση του πλοιάρχου, χωριστά ή ομαδικά, σε κανονικά χρονικά διαστήματα, όπως ειδικότερα καθορίζεται από τα οικεία άρθρα του Κανονισμού και με τα οποία είναι υποχρεωμένος ο Πλοίαρχος να συμμορφώνεται με ακρίβεια. Μετά την εκτέλεση του γυμνασίου ακολουθεί υποχρεωτικά κριτική και σχολιασμός του γυμνασίου όπου εντοπίζονται οι αδυναμίες που παρατηρήθηκαν και γίνεται επίσης με την ευκαιρία θεωρητική ανάπτυξη θεμάτων κατάστασης και ετοιμότητας υλικού, καθώς και θεμάτων εκπαίδευσης και ενημερότητας του πληρώματος για τον τρόπο χειρισμού του υλικού ασφάλειας του πλοίου. Κατά την παραμονή του πλοίου στον λιμένα, τα γυμνάσια που συνηθίζονται να πραγματοποιούνται είναι το Γυμνάσιο Κατάσβεσης Πυρκαγιάς και το Γυμνάσιο Καθαιρέσεως των Σωσίβιων Λέμβων.

3.4.1 Γυμνάσιο Κατάσβεσης Πυρκαγιάς(Fire drill)

Σύμφωνα με την κοινή πρακτική της εμπορικής ναυτιλίας, τέτοιου είδους γυμνάσια ασφαλείας θα πρέπει να πραγματοποιούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα όπως ορίζεται από την εταιρεία και τη διεθνή νομοθεσία, ενώ γυμνάσιο πυρκαγιάς θα πρέπει να διεξάγεται μέσα στις πρώτες 24 ώρες από τον απόπλου του πλοίου και εφόσον έχει αλλάξει το πλήρωμα σε ποσοστό μεγαλύτερο του 25%.

Διαδικασίες που ακολουθούνται:

1.Για την εκτέλεση του γυμνασίου αυτού ορίζεται υποθετικά ένα σημείο του πλοίου στο οποίο παρουσιάστηκε πυρκαγιά και ακολουθεί συναγερμός του πληρώματος. Επειδή για τον εντοπισμό και καταπολέμηση της πυρκαγιάς είναι απαραίτητη η συνεργασία του προσωπικού όλων των διαμερισμάτων, επικεφαλής του γυμνασίου πρέπει να ορίζεται αξιωματικός καταστρώματος, ανεξάρτητα από το τμήμα που παρουσιάστηκε η πυρκαγιά.

Στην περίπτωση που το γυμνάσιο πυρκαγιάς αφορά και συγκέντρωση των επιβατών, αυτοί φορούν τις σωσίβιες ζώνες και με την καθοδήγηση του πληρώματος συγκεντρώνονται σε ευρύχωρες αίθουσες(master station) που βρίσκονται στα ανώτερα καταστρώματα. Στους επιβάτες εξηγείται με λεπτομέρεια η σημασία του γυμνασίου και τονίζονται ιδιαίτερα η ψυχραιμία που πρέπει να επικρατεί καθώς και η ακριβής εκτέλεση των διαταγών.

2. Η φύση και η θέση της υποτιθέμενης πυρκαγιάς πρέπει να ακολουθεί τους συνδυασμούς :

- α) φορτίου κύτους,
- β) πετρελαιοποθηκών,
- γ) φορτίου υγρών καυσίμων ή άλλων εύφλεκτων,
- δ) μηχανοστασίου και λεβητοστασίου,
- ε) διαμερίσματος επιβατών ή πληρώματος,
- στ) μαγειρείου.

3. Αμέσως μόλις δοθεί το σήμα πυρκαγιάς, τα συνεργεία κατάσβεσης πυρκαγιάς συγκεντρώνονται σε καθορισμένες θέσεις και περιμένουν διαταγές. Το προσωπικό του μηχανοστασίου πρέπει να διαπιστώνει αν οι πυροσβεστικές αντλίες στους χώρους των μηχανών είναι έτοιμες για χρήση και ότι αποδίδουν στο δίκτυο σωλήνωσης πυρκαγιάς νερό με μεγάλη πίεση, επίσης δε βάζει σε λειτουργία την αντλία πυρκαγιάς ανάγκης.

4. Ταυτόχρονα οι ορισμένοι στην ομοχειρία πυροσβεστών φορούν τις εξαρτήσεις πυροσβέστη και πηγαίνουν στον χώρο που υποτίθεται ότι παρουσιάστηκε η πυρκαγιά. Οι σωλήνες πυρκαγιάς της περιοχής πρέπει να ξετυλίγονται και να γίνεται χρήση νερού.

5. Ικανοποιητικός αριθμός φορητών πυροσβεστήρων πρέπει να είναι έτοιμος για άμεση χρήση και οι άνδρες να εκπαιδεύονται στη χρήση του κατάλληλου τύπου ανάλογα με το είδος της πυρκαγιάς.

6. Τα μέλη του πληρώματος που ορίζονται για την εκτέλεση γυμνασίων πρέπει να εκπαιδεύονται στο κλείσιμο των ανοιγμάτων δηλαδή θυρίδων, Ουρών, αναφωτίδων μηχανοστασίου, εξαεριστήρων και αυτών που είναι γύρω από την καπνοδόχο, με σκοπό τον περιορισμό της εισόδου αέρα στο χώρο της πυρκαγιάς. Ειδικά μέτρα να παίρνονται για την απομόνωση του χώρου πυρκαγιάς από το υπόλοιπο πλοίο.

7. Γι' αυτό το πλήρωμα πρέπει να είναι ενημερωμένο για τη θέση του ελέγχου και χειρισμών των εξαεριστήρων, αντλιών, πετρελαίου, επιστομιών δεξαμενών καυσίμων, λιπαντικών κ.λπ.

8. Οι εγκαταστάσεις των μόνιμων συστημάτων κατάσβεσης πυρκαγιάς (διοξειδίου του άνθρακα, αφρού, αυτόματου ραντισμού με νερό) καθώς επίσης και οι εγκαταστάσεις του συστήματος ανίχνευσης, εντοπισμού και αναγγελίας της πυρκαγιάς ελέγχονται με πραγματική δοκιμή, αν βέβαια αυτό είναι πρακτικά δυνατό και σκόπιμο και επιθεωρούνται τακτικά για να πιστοποιείται η καταλληλότητα τους για άμεση χρήση.

Σε όσα από τα πιο πάνω συστήματα προβλέπεται διπλή τροφοδότηση από την κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας και πηγή ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης, εκπαιδεύεται το προσωπικό μηχανής στους τρόπους ενεργοποίησης των χειροκίνητων διακοπών επιλογής τροφοδοσίας από τον κύριο πίνακα ή τον πίνακα ανάγκης.

9. Οι ομάδες κατάσβεσης πυρκαγιάς πρέπει να εξασκούνται στη χρήση των προσωπίδων καπνού ή άλλων αναπνευστικών συσκευών που υπάρχουν στο πλοίο. Τα μέσα επείγουσας ανάγκης (π.χ. φορητά ηλεκτρικά μηχανοτρύπανα, τσεκουριά, λυχνίες κλπ.) μεταφέρονται στο σημείο της πυρκαγιάς από τους υπεύθυνους όταν γίνεται το γυμνάσιο.

10. Το γυμνάσιο πυρκαγιάς πρέπει να γίνεται:

- α) στα επιβατηγά πλοία κατά χρονικά διαστήματα όχι μεγαλύτερα από μια βδομάδα και σε επιβατηγό που αποπλέει για διεθνή πλοία που δεν είναι βραχύς διεθνής πλοία το πρώτο γυμνάσιο εκτελείται αμέσως μετά τον απόπλου του από το τελευταίο λιμάνι της Χώρας.
- β) Στα φορητά πλοία σε χρονικά διαστήματα όχι μεγαλύτερα από ένα μήνα με την πρόβλεψη ότι το γυμνάσιο πρέπει να εκτελείται μέσα σε 24 ώρες από τον απόπλου του από λιμάνι αν περισσότερο από το 25 τοις εκατό του πληρώματος αντικαταστάθηκε στο λιμάνι αυτό.

Πίνακες διαιρέσεως για τα γυμνάσια πρέπει να αναρτώνται στους πίνακες ανακοινώσεων σε κάθε κατάστρωμα καθώς επίσης, στη γέφυρα και το μηχανοστάσιο. Ακόμα, ξεκάθαρα σχέδια πυρόσβεσης θα πρέπει να τοποθετούνται σε όλους τους προβλεπόμενους χώρους, ώστε να είναι

εύκολη η πρόσβαση σε αυτά, καθώς και στις εξωτερικές πόρτες του ακομοδεσίου που οδηγούν στο κύριο κατάστρωμα, προς ενίσχυση του έργου των πυροσβεστών. Ο χρόνος διεξαγωγής των γυμνασίων θα πρέπει να αλλάζει έτσι ώστε να διαφοροποιείται το σενάριο του κάθε γυμνασίου επιτρέποντας και τη συμμετοχή των μελών του πληρώματος που δεν μπόρεσαν να συμμετάσχουν στο προηγούμενο γυμνάσιο λόγω καθήκοντος. Επίσης, είναι σημαντικό να αλλάζει και η περιοχή διεξαγωγής του κάθε γυμνασίου έτσι ώστε το πλήρωμα να εκπαιδεύεται στις διαφορετικές συνθήκες αντιμετώπισης.

3.4.2 Γυμνάσιο Καθαιρέσεως των Σωσίβιων Λέμβων

Διαδικασία που ακολουθείται:

1. Οι καθορισμένοι για κάθε σωσίβια λέμβο, με εξαίρεση αυτούς που εκτελούν κανονική υπηρεσία, καθώς και αυτούς που είναι επιφορτισμένοι με ειδικά καθήκοντα σε περιπτώσεις κινδύνου, συγκεντρώνονται στις καθορισμένες στις σωσίβιες λέμβους θέσεις τους φορώντας τις σωσίβιες ζώνες τους.
2. Ο λέμβαρχος κάθε σωσίβιας λέμβου ελέγχει την παρουσία, των ανθρώπων που έχει στις διαταγές του και διαπιστώνει ότι αυτοί γνωρίζουν καλά τα καθήκοντά τους.
3. Οι λέμβοι που χρησιμοποιούνται για το γυμνάσιο επιλέγονται από κάθε πλευρά του πλοίου, με τρόπο που τα πληρώματα των άλλων λέμβων να μπορούν να παρακολουθήσουν το γυμνάσιο που εκτελείται.
4. Οι λέμβοι που δεν χρησιμοποιούνται για το γυμνάσιο πρέπει να ελέγχονται για να διαπιστώνεται η κατάσταση στην οποία βρίσκονται αυτές και ο εξοπλισμός τους.
5. Προκειμένου για μηχανοκίνητες λέμβους, ελέγχεται η κανονική λειτουργία των μηχανών τους. Όταν πρόκειται δε για λέμβους με μηχανική πρόωση γίνεται δοκιμή και επίδειξη του τρόπου χειρισμού τους. Ελέγχονται επίσης και μπαίνουν σε λειτουργία η ραδιοτηλεγραφική συσκευή σωσίβιας λέμβου και η φορητή ραδιοτηλεγραφική συσκευή.
6. Αν το γυμνάσιο γίνει σε λιμάνι, πρέπει να καθαιρείται όσο το δυνατό μεγαλύτερος αριθμός λέμβων και να ανακρεμάται έξω από τις πλευρές του πλοίου μέχρι το ύψος του καταστρώματος επιβίβασης περιοδικά δε να καθαιρείται στη θάλασσα ανάλογος αριθμός από αυτές ώστε να εξασφαλίζεται η καθαίρεση μέχρι τη θάλασσα όλων των λέμβων, τουλάχιστον μια φορά κάθε 4 μήνες, ώστε τα πληρώματά τους να εξασκούνται στο χειρισμό και τη διακυβέρνησή τους.
8. α) Στα πλαίσια του γυμνασίου περιλαμβάνεται επίσης ο τρόπος χειρισμού και /λειτουργίας σωσιβίων σχεδίων και πλευστικών συσκευών στη χρήση των οποίων το πλήρωμα πρέπει να είναι πάντοτε εξασκημένο.
β) Κατά τις ασκήσεις με σωσίβιες σχεδίες ή πλευστικές συσκευές το πλήρωμα πρέπει να διενεργεί με μεγάλη προσοχή ώστε να αποφεύγονται ζημιές σ' αυτές ή ατυχήματα σε πρόσωπα.
9. Κατά την εκτέλεση του γυμνασίου ελέγχεται η καλή κατά στάση των κυκλικών σωσιβίων και σωσιβίων ζωνών καθώς και η καλή λειτουργία της ορμιδοβόλου συσκευής και των εφοδίων της.
10. Γυμνάσιο καθαίρεσης σωσιβίων λέμβων πρέπει να γίνεται :
α) Στα εμπορικά πλοία σε χρονικά διαστήματα όχι μεγαλύτερα της μιας εβδομάδας και σε επιβατηγά που είναι βραχύς πλους, το πρώτο γυμνάσιο εκτελείται μετά τον απόπλου αχό το τελευταίο λιμάνι της χώρας.
β) Στα φορτηγά πλοία σε χρονικά διαστήματα όχι μεγαλύτερα από ένα μήνα, με την πρόβλεψη ότι το γυμνάσιο πρέπει να εκτελείται μέσα σε 24 ώρες από τον απόπλου από λιμάνι αν περισσότερο από το 25 τοις εκατό του πληρώματος αντικαταστάθηκε στο λιμάνι αυτό.
11. Αν το γυμνάσιο καθαίρεσης σωσιβίων λέμβων γίνεται μαζί με το γυμνάσιο συγκέντρωσης επιβατών το πλήρωμα εκτελεί επί πλέον και τις κινήσεις που προβλέπονται από το άρθρο 8.

12.α) Συμπληρώνεται και υπογράφεται από τον υπεύθυνο αξιωματικό και τον Πλοίαρχο ο «Πίνακας Επιθεώρησης Εφοδίων Σωσιβίου Λέμβων» του Παραρτήματος του Κανονισμού αυτού, για την εξακρίβωση ότι τα εφόδια των σωσιβίων λέμβων είναι πλήρη και σε ετοιμότητα, στις παρακάτω περιπτώσεις :

(i) Με την ευκαιρία της εκτέλεσης γυμνασίου καθαίρεσης σωσιβίων λέμβων, και

(ii) Κατά την ανανέωση του Πιστοποιητικού ασφαλείας επιβατηγού πλοίου ή του Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης ή του Πιστοποιητικού Ασφάλειας εξαρτισμού φορτηγού πλοίου.

β) Ο προαναφερόμενος πίνακας συντάσσεται χωριστά για κάθε σωσίβια λέμβο και σε ξεχωριστές στήλες αναγράφονται η ημερομηνία ανανέωσης του κάθε εφοδίου και η πραγματική κατάστασή του από πλευράς ετοιμότητας. Αν ενδιάμεσα και μέσα στο χρόνο ισχύος ενός Πιστοποιητικού γίνει ανανέωση κάποιου εφοδίου αναγράφεται η νέα ημερομηνία στην ίδια στήλη και διαγράφεται με οριζόντια γραμμή η παλιά ημερομηνία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΦΘΟΔΙΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΗΣ

4.1 Η Διαδικασία Πετρέλευσης του πλοίου

4.1.1 Η προετοιμασία του πλοίου

Το πλοίο οφείλει να είναι προετοιμασμένο κατά της πετρέλευσης όπως ορίζει ο κώδικας ασφαλούς διαχείρισης (ISM). Κάθε πλοίο έχει το δικό του manual που ορίζει σε ξεχωριστό κεφάλαιο τις αρμοδιότητες που πρέπει να τηρούνται. Πολλές εταιρείες εντάσσουν ένα check list ως μέρος των διαδικασιών προκειμένου να εξασφαλίσουν ότι όλα τηρήθηκαν σύμφωνα με τον κώδικα. Το κύριο βάρος της ευθύνης ανήκει στον Α' Μηχανικό όπου υπογράφει και την απόδειξη παραλαβής των καυσίμων και είναι παρόν κατά τη διάρκεια της μέτρησης.

Σύμφωνα με τον κώδικα, κατά την διάρκεια της πετρέλευσης απαιτείται να βρίσκεται ένα άτομο στο κατάστρωμα στο σημείο του bunker manifold και ένα άτομο στις δεξαμενές των καυσίμων για να ελέγχει την στάθμη τους. Επίσης, πρέπει ένα άτομο από το πλήρωμα να βρίσκεται στην ξηρά για να ελέγξει την εκκίνηση και το τέλος της πετρέλευσης αλλά και να παρακολουθεί το δειγματισμό. Όλα αυτά καταγράφονται στο Ημερολόγιο του πλοίου αναλυτικά.

Επειδή όμως πολλές φορές η πετρέλευση γίνεται ταυτόχρονα με άλλες εργασίες που τελούνται στο πλοίο και το πλήρωμα δεν επαρκεί για να επιβλέψει όλες τις διαδικασίες πετρέλευσης συνήθως οι διαχειριστές (operators) αναθέτουν την επίβλεψη και μέτρηση των καυσίμων σε επιθεωρητή (surveyor). Με αυτό τον τρόπο ελέγχουν και αν ο αρχιμηχανικός του πλοίου τους παρέχει σωστές πληροφορίες για τις ποσότητες των καυσίμων του πλοίου και την κατανάλωση τους.

4.1.2 Η τήρηση κανόνων ασφάλειας κατά την πετρέλευσης

Η λήψη καυσίμων από το πλοίο εγκυμονεί κινδύνους για το περιβάλλον, το πλοίο, το λιμάνι και το πλήρωμα. Τα ναυτιλιακά καύσιμα είναι ρυπογόνα καθώς εκπέμπουν εύφλεκτα και τοξικά αέρια τα οποία προκαλούν δερματικές ασθένειες ενώ μερικά συστατικά έχουν ενοχοποιηθεί για καρκινογενέσεις, μεταλλάξεις και τερατογενέσεις. Για τους λόγους αυτούς, όλες οι λειτουργίες που αφορούν τη φύλαξη και διαχείριση καυσίμων πρέπει να διέπονται από τους κανόνες ασφάλειας που ορίζουν οι διεθνείς κανονισμοί.

Οι κανόνες που επιβάλλει η SOLAS για τα ναυτιλιακά καύσιμα, υποχρεώνει τη χρήση των MSDS (Material Safety Data Sheets), τα οποία πρέπει να είναι διαθέσιμα σε όλο το πλήρωμα του πλοίου που έρχεται σε επαφή με τα καύσιμα και να παρέχονται σε κάθε πλοίο τη στιγμή της παράδοσης των καυσίμων. Σε αυτά καταγράφονται πληροφορίες για το προϊόν όπως:

- Η περιγραφή του και τα φυσικά χαρακτηριστικά του
- Αν περιέχει επικίνδυνα συστατικά και περίληψη των κινδύνων
- Πληροφορίες που αφορούν την ανάφλεξη του προϊόντος
- Τους κινδύνους για την υγεία
- Μέτρα πρόληψης και
- Οδηγίες καθαρισμού σε περίπτωση διαρροής

Οπωσδήποτε τα MSDS χρησιμοποιούν εξειδικευμένους όρους, γεγονός που δυσκολεύει κάποιον μη ειδικό να κατανοήσει τις φόρμες τους. Όμως ο διεθνής οργανισμός βιομηχανίας καυσίμων (IBIA= International Bunker Industry Association) έχει δημοσιεύσει έναν οδηγό με την ορολογία των MSDS. Προς αυτή την κατεύθυνση οδηγείται και ο International Labour Organization (ILO) ο οποίος παροτρύνει την υιοθέτηση ενός παγκόσμια εναρμονισμένου συστήματος κωδικών.

4.1.3 Μέτρα Προστασίας

Οι αναθυμιάσεις που αναδύουν τα καύσιμα, όταν αναμιγνύονται με το οξυγόνο και εκτίθενται σε μια πηγή ανάφλεξης, μπορεί να προκαλέσουν φωτιά ή και ακόμα και έκρηξη αν ο χώρος είναι κλειστός. Προκειμένου να αποφευχθούν τέτοια γεγονότα μετράμε το πόσο του εύφλεκτου αερίου με τη χρήση του explosimeter. Η συσκευή αυτή μετράει το ποσοστό του κατώτερου ορίου ανάφλεξης (LFL= Lower Flammable Limit) του καύσιμου αερίου στο δείγμα που συλλέγει.

Επίσης το πλήρωμα που εκτίθεται στις αναθυμιάσεις έχει πάνω του ανιχνευτή αερίων (gas detector) ο οποίος ειδοποιεί για την παρουσία αερίου του υδρογονωμένου θείου, το οποίο δεν πρέπει να βρίσκεται στην ατμόσφαιρα σε συγκεντρώσεις υψηλότερες των 10 ppm.

Εκτός από τα αέρια υπάρχει και ο κίνδυνος τραυματισμού από πτώσεις ιδιαίτερα τη στιγμή των ενώσεων των αντλιών στα bunker hoses. Επίσης ο εξοπλισμός του πληρώματος σε ρουχισμό πρέπει να είναι κατάλληλος και περιλαμβάνει ειδικά γάντια, διαφανείς μάσκες προσώπου, προστατευτικά παπούτσια, κράνη, φόρμες εργασίας κτλ.

4.1.4 Απαιτούμενα έγγραφα

Κατά την διάρκεια της πετρέλευσης υπάρχουν ορισμένα έγγραφα τα οποία συμπληρώνονται από την εταιρεία παράδοσης των καυσίμων ή τον operator της λάντζας ή το πλοίο. Τα υποχρεωτικά έγγραφα για κάθε παράδοση καυσίμων αναλύονται ακολούθως ενώ δείγματα από κάθε έγγραφο περιέχονται στο παράρτημα της εργασίας.

Bulker Delivery Receipt (BDR)

Το έγγραφο αυτό καλείται συχνά και bunker delivery note. Είναι το πιο επίσημο έγγραφο για την ποσότητα των καυσίμων που παρελήφθησαν. Εκδίδεται από τον αρμόδιο παράδοσης των καυσίμων (deliverer) και υπογράφεται από το πλοίο. Μπορεί να έχει μορφή απλής απόδειξης ή να είναι πιο σύνθετη αν η παράδοση των καυσίμων είναι υπό συμμόρφωση στους κανονισμούς της MARPOL. Σε αυτή τη περίπτωση περιλαμβάνονται υποχρεωτικά τα εξής στοιχεία:

- Το όνομα και η διεύθυνση του προμηθευτή
- Η δήλωση του προμηθευτή για τη συμμόρφωση στους κανονισμούς της MARPOL
- Το όνομα του πλοίου και ο αριθμός IMO
- Το όνομα του λιμανιού
- Το όνομα του προϊόντος
- Η ποσότητα του προϊόντος
- Η πυκνότητα του προϊόντος
- Το ποσοστό περιεκτικότητας σε θείο κατά βάρος

Από την 1^η/7/2010, με βάση τις τροποποιήσεις της MARPOL του 2008, το BDR πρέπει να περιλαμβάνει έγγραφη πιστοποιημένη δήλωση του προμηθευτή ή εκπροσώπου του, που να επιβεβαιώνει ότι τα παραδιδόμενα καύσιμα είναι σε απόλυτη συμμόρφωση με τους κανόνες της υπογράφου 14.1, 14.4 και 18.3 του αναθεωρημένου παραρτήματος της MARPOL.

Είναι πολύ σημαντικό η απόδειξη να είναι πλήρως συμπληρωμένη και υπογεγραμμένη από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη. Συνήθως βγαίνει σε τρία αντίτυπα, γιατί συνοδεύει το πρωτότυπο τιμολόγιο ή γιατί το πλοίο είναι υπό ναύλωση και τα χρειάζονται αντίγραφα για τους ναυλωτές.

Check Lists

Οι φόρμες ελέγχου συμπληρώνονται είτε από την εταιρεία που παραδίδει τα καύσιμα, ή το ίδιο το πλοίο. Στα περισσότερα λιμάνια, οι τοπικές αρχές επιβάλλουν την κατάθεση τους μαζί με τα έγγραφα προ-άφιξης (pre arrival forms) και στέλνουν στο πλοίο τις δικές τους φόρμες προς συμπλήρωση. Υπάρχουν πολλές μορφές τέτοιων εγγράφων αλλά όλες περιέχουν στοιχεία για τον έλεγχο της πρόληψης της ρύπανσης, της ασφάλειας, την επικοινωνία και τις ευθύνες που έχουν ανατεθεί στα εμπλεκόμενα μέρη. Το μέγεθος της λίστας ελέγχου πρέπει να είναι τόσο ώστε να είναι εύκολη συμπλήρωση της αλλά ταυτόχρονα να καλύπτει όλα τα σημεία ελέγχου.

Ullage Report

Η φόρμα αυτή αναφέρει τις μετρήσεις στις δεξαμενές του πετρελαιοφόρου φορτηγού κατά το άνοιγμα και το κλείσιμο των βαλβίδων. Επίσης αναγράφει τους συντελεστές διόρθωσης όγκου και βάρους που χρησιμοποιήθηκαν από τους πίνακες συσχέτισης (trim tables). Πρέπει πάντα να περιέχει επαρκείς πληροφορίες ώστε να επιτρέπει τον επανέλεγχο μετά την πετρέλευση.

Sample Receipt

Η φόρμα αναφέρεται στα δείγματα που λαμβάνονται και περιλαμβάνει τον αριθμό των δειγμάτων που λήφθηκαν, τους βαθμούς σε κάθε δείγμα και τι νούμερα από την σφράγιση κάθε φιάλης.

Letters of protest

Όταν υπάρχει οποιαδήποτε αμφισβήτηση από οποιοδήποτε μέρος εμπλεκόμενο στην παράδοση των καυσίμων τότε συμπληρώνεται το γράμμα διαμαρτυρίας, το οποίο υπογράφεται και από τα δύο μέρη τη στιγμή της παράδοσης. Οι περισσότερες διαφωνίες αφορούν στις παραδιδόμενες ποσότητες ή ποιότητες.

Tax exemption certificates

Σε ορισμένες χώρες είναι απαραίτητο να συμπληρωθεί για λόγους δημοσιονομικούς ένα πιστοποιητικό απαλλαγής φόρου. Την ευθύνη για τη συμπλήρωση φέρει ο πράκτορας του λιμανιού που ενεργεί εκ μέρους του πλοιοκτήτη.

4.2 Παραλαβή και Διαχείριση αποβλήτων

4.2.1 Διαδικασίες Παραλαβής Αποβλήτων

Στο παρόν κεφάλαιο περιγράφονται οι διαδικασίες που αφορούν την διαχείριση των αποβλήτων πλοίου και των καταλοίπων φορτίου που προσεγγίζουν τον λιμένα. Η παραλαβή των αποβλήτων από τα πλοία γίνεται με μέσα και φροντίδα της αναδόχου εταιρείας, όταν υπάρχει σχετικό αίτημα από πλοίο και ανεξάρτητα της μικρής ή μεγάλης ποσότητας αποβλήτων που αιτούνται να παραδώσουν, ώστε σε καμία περίπτωση να μην προκύπτει αδικαιολόγητη καθυστέρηση στα πλοία. Πρέπει να σημειωθεί ότι όλες οι εργασίες και διαδικασίες παραλαβής και διαχείρισης θα είναι σύμφωνες με το παρόν σχέδιο και τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις των νόμων και υπουργικών

αποφάσεων που προβλέπονται για τις εργασίες συλλογής, μεταφοράς, επεξεργασίας, αποθήκευσης και διάθεσης/ανάκτησης αποβλήτων από πλοία, από την εθνική, κοινοτική και διεθνή νομοθεσία.

Μετά το πέρας της παράδοσης αποβλήτων από κάποιο πλοίο, χορηγείται σε αυτό απόδειξη παραλαβής όπου, μεταξύ άλλων, αναγράφονται η ποσότητα και το είδος των αποβλήτων, το όνομα του πλοίου, οι ώρες έναρξης και λήξης της εργασίας. Η απόδειξη υπογράφεται από τον πλοίαρχο του παραδίδοντος πλοίου και τον υπεύθυνο παραλαβής. Λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα αποφυγής πρόκλησης ρύπανσης και αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών σύμφωνα με τον Ν. 743/77 όπως κωδικοποιήθηκε με το Π.Δ. 55/98 και ισχύει, τον Ν. 3100/03, τον Ν. 2252/94 και το Π.Δ. 11/02, καθώς και τον Γενικό Κανονισμό Λιμένα με αριθμό 34.

Επειδή κατάλοιπα φορτίου μπορεί να είναι υλικό οποιασδήποτε από τις κατηγορίες (πετρελαιοειδή, απορρίμματα, επικίνδυνα), η διαχείρισή τους γίνεται ξεχωριστά για το κάθε είδος ακολουθώντας τις διαδικασίες στις επόμενες παραγράφους.

Αίτηση Παραλαβής

Το αίτημα για την παραλαβή πρέπει να υποβάλλεται από το εξυπηρετούμενο πλοίο ή τον νόμιμο εκπρόσωπό του, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην ΚΥΑ 8111.1/41/09 (άρθρο 6). Οι πλοίαρχοι των πλοίων (πλην των αλιευτικών σκαφών, των σκαφών αναψυχής με άδεια μεταφοράς δώδεκα επιβατών το πολύ και αυτών που έχουν εξαιρεθεί σύμφωνα με το άρθρο 9 της ΚΥΑ 8111.1/41/09) και ανεξαρτήτως του εάν προτίθενται να κάνουν χρήση των διατιθέμενων λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων, συμπληρώνουν το έντυπο του Παραρτήματος II της ΚΥΑ 8111.1/41/09 και το κοινοποιούν στις εταιρείες παραλαβής και στις Λιμενικές εγκαταστάσεις:

- a. τουλάχιστον 24 ώρες πριν την άφιξη του πλοίου στον λιμένα, εάν είναι γνωστό ότι το πλοίο θα καταπλεύσει στον λιμένα, ή
- b. μόλις γίνει γνωστό ότι το πλοίο θα καταπλεύσει στον λιμένα, εάν η πληροφορία αυτή είναι διαθέσιμη σε λιγότερες από 24 ώρες πριν την άφιξη, ή
- c. το αργότερο κατά την αναχώρηση του πλοίου από τον προηγούμενο λιμένα, εάν η διάρκεια του ταξιδιού είναι μικρότερη από 24 ώρες.

Επισημαίνεται ότι η συμπλήρωση και υποβολή του «Έντυπου Κοινοποίησης» από τους πλοίαρχους γίνεται ανεξάρτητα του εάν επιθυμούν να παραδώσουν απόβλητα στις διαθέσιμες για το σκοπό αυτό ευκολίες υποδοχής και πρέπει να περιέχει τα αληθή και ακριβή στοιχεία. Ειδικά για τα επικίνδυνα απόβλητα και για όσα από αυτά απαιτείται η έκδοση άδειας διασυνοριακής μεταφοράς, το αίτημα για την παραλαβή τους πρέπει να υποβάλλεται από το εξυπηρετούμενο πλοίο ή τον νόμιμο εκπρόσωπο του, κατά τις εργάσιμες ημέρες και ώρες, δέκα (10) εργάσιμες ημέρες τουλάχιστον προ της εργασίας παραλαβής, για την διεκπεραίωση των διατυπώσεων από τον ανάδοχο, εκτός έκτακτων περιπτώσεων, και θα τηρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπονται από την διεθνή, εθνική και κοινοτική νομοθεσία (Νόμος 2203/94, Κανονισμός 1013/2006).

Μετά την παραλαβή του εντύπου κοινοποίησης ο ανάδοχος διενεργεί ανασκόπησή του και γνωστοποιεί εντός εύλογου χρονικού διαστήματος το αποτέλεσμα αυτής στον ενδιαφερόμενο του πλοίου, επικοινωνώντας μαζί του και καθορίζοντας τυχόν ειδικότερες λεπτομέρειες παραλαβής. Οι πλοίαρχοι/κυβερνήτες των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής με άδεια μεταφοράς δώδεκα (12) επιβατών το πολύ υποβάλλουν πριν την χορήγηση απόπλου από τη Λιμενική Αρχή υπεύθυνη δήλωση περί συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της ΚΥΑ 8111.1/41/09. Αντίγραφα των υπεύθυνων δηλώσεων θα χορηγούνται από τις Λιμενικές Αρχές στους ενδιαφερόμενους προκειμένου να τις συμπληρώσουν. Μαζί με την υπεύθυνη δήλωση, οι πλοίαρχοι/κυβερνήτες των ανωτέρω σκαφών θα πρέπει να υποβάλλουν και αντίγραφα των αποδείξεων των πιο πρόσφατων

παραδόσεων αποβλήτων-απορριμμάτων, ενώ σε κάθε περίπτωση παράδοσης αποβλήτων θα πρέπει να γίνεται σχετική εγγραφή από τον πλοίαρχο/κυβερνήτη στο ημερολόγιο του σκάφους.

4.2.1.1 Πετρελαιοειδή απόβλητα – ANNEX I

Τα πετρελαιοειδή απόβλητα των πλοίων για τα οποία υπάρχει ανάγκη παράδοσης σε ευκολίες υποδοχής περιορίζονται κυρίως σε απόβλητα μηχανοστασίου πλοίων. Στα απόβλητα αυτά περιλαμβάνονται:

1. Σεντινόερα (oily bilge water)
2. Πετρελαιοειδή κατάλοιπα (oily residues (sludge))
3. Εκπλύματα δεξαμενών (oily tank washings (slops))
4. Ακάθαρτο θαλάσσερμα (dirty ballast water)
5. Λάσπες από τον καθαρισμό δεξαμενών (scale and sludge from tank cleaning)

Η διαδικασία παραλαβής, μεταφοράς, επεξεργασίας, προσωρινής αποθήκευσης και περαιτέρω διαχείρισης των πετρελαιοειδών αποβλήτων περιλαμβάνει τα ακόλουθα κύρια στάδια:

1. Κοινοποίηση του εντύπου από το πλοίο για την πρόθεση (ή μη) παράδοσης πετρελαιοειδών αποβλήτων (Παράρτημα I της MARPOL 73/78).
2. Επικοινωνία του αναδόχου των ευκολιών υποδοχής με τον εκπρόσωπο του πλοίου
3. Καθορισμός ημερομηνίας και ώρας εξυπηρέτησης.
4. Διευθέτηση τυχόν τελωνειακών διατυπώσεων (π.χ. έκδοση τελωνειακής άδειας, παρουσία τελωνειακού υπαλλήλου και εκτελωνιστή).
5. Προσέγγιση του μέσου συλλογής (όχημα, σκάφος) στη θέση παραλαβής.
6. Εφαρμογή προβλεπόμενων μέσων ατομικής προστασίας και οδηγιών ασφαλούς εργασίας.
7. Πριν την έναρξη παράδοσης των πετρελαιοειδών, ο υπεύθυνος αξιωματικός του εξυπηρετούμενου πλοίου μαζί με τον υπεύθυνο του μέσου συλλογής (οδηγός οχήματος, κυβερνήτης σκάφους) συμπληρώνουν και συνυπογράφουν φύλλο ελέγχου (Oil transfer check list), ώστε να διασφαλίζεται η ορθή διαδικασία μετάγγισης, η ασφάλεια του πληρώματος/προσωπικού και η προστασία του περιβάλλοντος.
8. Τήρηση όλων των μέτρων ασφαλείας μετάγγισης αποβλήτων και προστασίας του περιβάλλοντος, πριν, κατά τη διάρκεια και μετά το πέρας συλλογής των αποβλήτων, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στην κείμενη διεθνή, ευρωπαϊκή και ελληνική νομοθεσία.
9. Παράδοση και συλλογή των αποβλήτων μέσω αντλητικών διατάξεων του πλοίου, ενώ σε ειδικές περιπτώσεις δύνανται να χρησιμοποιηθούν και αντλητικά μέσα του αναδόχου.
10. Τα απόβλητα ελαίων παραλαμβάνονται σε ξεχωριστές δεξαμενές από τα λοιπά πετρελαιοειδή απόβλητα.
11. Έκδοση και τήρηση αντιγράφου απόδειξης παραλαβής.
12. Μεταφόρτωση των επεξεργασμένων αποβλήτων από τους πλωτούς διαχωριστήρες είτε στις δεξαμενές αποθήκευσης πετρελαιοειδών αποβλήτων που λειτουργεί ο ανάδοχος εντός του λιμένα είτε σε δεξαμενόπλοιο για παράδοση σε αδειοδοτημένη/αναγνωρισμένη από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας εγκατάσταση της χώρας ή του εξωτερικού, που διαθέτει άδεια ανάκτησης/διάθεσης τέτοιων αποβλήτων, ή στα διυλιστήρια της χώρας.
13. Εφόσον τα πετρελαιοειδή απόβλητα οδηγηθούν πρώτα στις δεξαμενές αποθήκευσης, κατόπιν, με τη συγκέντρωση κατάλληλης ποσότητας για μεταφορά, μεταγγίζονται σε δεξαμενόπλοιο ή βυτιοφόρο όχημα για παράδοση, όπως προαναφέρθηκε, σε αδειοδοτημένη/αναγνωρισμένη από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας εγκατάσταση της χώρας ή του εξωτερικού, που διαθέτει άδεια ανάκτησης/διάθεσης τέτοιων αποβλήτων, ή στα διυλιστήρια της χώρας.

14. Τα απόβλητα ελαίων (χρησιμοποιημένα ορυκτέλαια) θα μεταφέρονται σε αναγνωρισμένες εγκαταστάσεις αναγέννησης, εφόσον αυτά έχουν προηγουμένως προσκομιστεί στα Κέντρα Συλλογής του Συστήματος Εναλλακτικής Διαχείρισης ΕΝΔΙΑΛΕ για έλεγχο και σύμφωνα με τα όσα προδιαγράφονται στο ΠΔ 82/2004 (ΦΕΚ 64 Α').

15. Έκδοση και τήρηση παραστατικών παράδοσης αποβλήτων στους τελικούς αποδέκτες (π.χ. έντυπα αναγνώρισης επικινδύνων αποβλήτων, βεβαιώσεις παράδοσης).

Έλεγχοι κατά την παραλαβή-παράδοση

Προ της παραλαβής, οι υπεύθυνοι του μέσου συλλογής και του εξυπηρετούμενου πλοίου μεριμνούν έτσι, στον βαθμό που τους αφορά, ώστε:

- το πλοίο είναι ασφαλώς αγκυροβολημένο/προσδεδεμένο,
- η διαδικασία παράδοσης/παραλαβής έχει προσχεδιαστεί και συμφωνηθεί,
- η διαδικασία άμεσης διακοπής λόγω κατάστασης έκτακτης ανάγκης έχει προσχεδιαστεί και συμφωνηθεί,
- υπάρχει αποτελεσματικό σύστημα επικοινωνίας μεταξύ πλοίου και βυτιοφόρου,
- υπάρχει εναλλακτικό σύστημα επικοινωνίας σε περίπτωση βλάβης του κυρίου συστήματος,
- ο διαθέσιμος ελεύθερος χώρος της δεξαμενής επαρκεί για την ποσότητα των πετρελαιοειδών καταλοίπων που θα παραληφθεί,
- συστήματα συλλογής των διαρροών έχουν τοποθετηθεί κάτω από τα σημεία συνδέσεων,
- οι εύκαμπτες σωληνώσεις είναι σε άρτια κατάσταση και στηρίζονται κανονικά,
- η διάταξη των σωληνώσεων είναι ορθή,
- ο εξοπλισμός απορρύπανσης είναι σε ετοιμότητα,
- έλεγχος του επιστομίου πετρελαιοειδών καταλοίπων επί του πλοίου για τυχόν διαρροές.
- έλεγχος της θερμοκρασίας των αποβλήτων προς παραλαβή,
- έλεγχος και τεστ αυτόματης διακοπής λειτουργίας αντλίας MARPOL από το μπουτόν «EMERGENCY STOP», όπως ορίζει η Δ.Σ. MARPOL 73/78,
- απαγόρευση καπνίσματος καθ' όλη την διαδικασία παράδοσης/παραλαβής,
- καθορίζεται η παροχή παραλαβής,
- υπάρχει σε ετοιμότητα το «σχέδιο έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικού ρύπανσης από πετρέλαιο», καθώς και το αντίστοιχο σχέδιο από την πλευρά του εξυπηρετούμενου πλοίου.

4.2.1.2 Λύματα πλοίων – ANNEX IV

Η διαδικασία παραλαβής και διαχείρισης των λυμάτων περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

- Κοινοποίηση του εντύπου από το πλοίο για την πρόθεση (ή μη) παράδοσης λυμάτων (Παράρτημα IV της MARPOL 73/78).
- Ανασκόπηση του εντύπου από τον ανάδοχο.
- Επικοινωνία του αναδόχου με τον εκπρόσωπο του πλοίου, καθώς και την ΟΛΘ ΑΕ εφόσον απαιτείται.
- Καθορισμός ημερομηνίας και ώρας εξυπηρέτησης.
- Προσέγγιση του μέσου συλλογής (βυτιοφόρο όχημα) στη θέση παραλαβής.
- Εφαρμογή προβλεπόμενων μέσων ατομικής προστασίας και οδηγιών ασφαλούς εργασίας.
- Πριν την έναρξη παράδοσης των λυμάτων, ο υπεύθυνος του εξυπηρετούμενου πλοίου μαζί με τον υπεύθυνο του μέσου συλλογής συμφωνούν στην τήρηση συγκεκριμένων διαδικασιών και μέτρων ασφαλείας, ώστε να διασφαλίζεται η ορθή διαδικασία μετάγγισης, η ασφάλεια του πληρώματος/προσωπικού και η προστασία του περιβάλλοντος.

- Τήρηση όλων των μέτρων ασφαλείας μετάγγισης αποβλήτων και προστασίας του περιβάλλοντος, προ, κατά τη διάρκεια και μετά το πέρας συλλογής των λυμάτων, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στην κείμενη διεθνή και ελληνική νομοθεσία.
- Παράδοση και συλλογή των λυμάτων μέσω αντλητικών διατάξεων του πλοίου ή του μέσου συλλογής.
- Έκδοση απόδειξης παραλαβής και παράδοση αντιγράφου στο εξυπηρετούμενο πλοίο.
- Έκδοση και τήρηση παραστατικών διάθεσης των λυμάτων στην εγκατάσταση.

Έλεγχοι κατά την παραλαβή-παράδοση

Προ της παραλαβής, οι υπεύθυνοι του μέσου συλλογής και του εξυπηρετούμενου πλοίου μεριμνούν έτσι, στον βαθμό που τους αφορά, ώστε:

- το πλοίο είναι ασφαλώς προσδεδεμένο,
- η διαδικασία παράδοσης/παραλαβής έχει προσχεδιαστεί και συμφωνηθεί,
- η διαδικασία άμεσης διακοπής λόγω κατάστασης έκτακτης ανάγκης έχει προσχεδιαστεί και συμφωνηθεί,
- υπάρχει αποτελεσματικό σύστημα επικοινωνίας μεταξύ πλοίου και ξηράς,
- υπάρχει εναλλακτικό σύστημα επικοινωνίας σε περίπτωση βλάβης του κυρίου συστήματος,
- ο διαθέσιμος ελεύθερος χώρος της δεξαμενής επαρκεί για την ποσότητα των λυμάτων που θα παραληφθεί,
- συστήματα συλλογής των διαρροών έχουν τοποθετηθεί κάτω από τα σημεία συνδέσεων,
- οι εύκαμπτες σωληνώσεις είναι σε άρτια κατάσταση και στηρίζονται κανονικά,
- η διάταξη των σωληνώσεων είναι ορθή,
- ο εξοπλισμός απορρύπανσης είναι σε ετοιμότητα,
- τα επιστόμια παραλαβής/παράδοσης λυμάτων που δεν πρόκειται να χρησιμοποιηθούν είναι κλειστά,
- τα επιστόμια του συστήματος εξαγωγής προς τη θάλασσα που ενδεχομένως συνδέονται με το σύστημα παραλαβής/παράδοσης των λυμάτων είναι κλειστά,
- όλες οι αποστραγγίσεις στο κατάστρωμα έχουν ταπωθεί,
- καθορίζεται η παροχή παραλαβής,
- υπάρχει σε ετοιμότητα «σχέδιο έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικού ρύπανσης από πετρέλαιο», καθώς και αντίστοιχο σχέδιο από την πλευρά του πλοίου.

4.2.1.3 Απορρίμματα πλοίων – ANNEX V

Τα πλοία καταπλέουν στο λιμένα κατά τη διάρκεια της κανονικής τους λειτουργίας. Έτσι τα απορρίμματα που ενδέχεται να παραδώσουν τα πλοία στις ευκολίες υποδοχής λιμένα, είναι σύμφωνα με τα περιγραφόμενα στο παράρτημα V της Δ.Σ. MARPOL 73/78, τα οποία περιλαμβάνονται στις παρακάτω κατηγορίες:

- Α. Πλαστικά
- Β. Απόβλητα τροφίμων
- Γ. Οικιακά απόβλητα
- Δ. Βρώσιμα έλαια
- Ε. Τέφρες από Κλιβάνους
- Φ. Λειτουργικά απόβλητα
- Γ. Πτώματα Ζώων / Ζωικά Υποπροϊόντα
- Η. Αλιευτικός εξοπλισμός
- Ι. Ηλεκτρικά – ηλεκτρονικά απόβλητα, (CATEGORY I – E-WASTE)
- Ζ. Κατάλοιπα φορτίου μη επιβλαβή (μη επικίνδυνα για το θαλάσσιο περιβάλλον – non-marine)

environment harmful HME)

Κ. Κατάλοιπα φορτίου επιβλαβή (επικίνδυνα για το θαλάσσιο περιβάλλον marine environment harmful HME)

Η διαδικασία παραλαβής και διαχείρισης των απορριμμάτων περιλαμβάνει τα ακόλουθα κυρίως στάδια:

- Κοινοποίηση του εντύπου από το πλοίο για την πρόθεση (ή μη) παράδοσης απορριμμάτων (Παράρτημα V της MARPOL 73/78).
- Ανασκόπηση του εντύπου από τον ανάδοχο.
- Επικοινωνία του αναδόχου με τον εκπρόσωπο του πλοίου.
- Καθορισμός ημερομηνίας και ώρας εξυπηρέτησης.
- Προσέγγιση του μέσου συλλογής (όχημα, πλωτό μέσο) στη θέση παραλαβής (πλοίο, κάδος Containers).
- Εφαρμογή προβλεπόμενων μέσων ατομικής προστασίας και οδηγιών ασφαλούς εργασίας.
- Διαχωρισμός των απορριμμάτων σε ανακυκλώσιμα και μη, με ευθύνη του πλοίου, σε ξεχωριστές συσκευασίες και δίχως ανάμιξη με άλλου είδους απόβλητα, σύμφωνα με τις κατηγορίες που προβλέπει το Παράρτημα V της Δ.Σ. MARPOL 73/78.
- Παράδοση των κοινών απορριμμάτων (οικιακών, τροφίμων) σε σφραγισμένες σακούλες που δεν έχουν διαρροή και απόρριψή τους στον κάδο container.
- Εφόσον το πλοίο προτίθεται να παραδώσει χρησιμοποιημένες ηλεκτρικές στήλες ή συσσωρευτές, χρησιμοποιημένο ηλεκτρονικό ή ηλεκτρικό εξοπλισμό, κενές συσκευασίες μη επικινδύνων υλικών, πλαστικά, στάχτη αποτεφρωτήρα, βρώσιμα έλαια (τηγανέλαια), ζωικά υποπροϊόντα ή επικίνδυνα ιατρικά απόβλητα, αυτά θα παραδίδονται σε σφραγισμένες σακούλες ή άλλους κατάλληλους περιέκτες, και παραλαμβάνονται ξεχωριστά από τα υπόλοιπα κοινά βιοαποικοδομήσιμα απορρίμματα προκειμένου να τύχουν κατάλληλης περεταίρω διαχείρισης.
- Οπτικός έλεγχος από το υπεύθυνο του μέσου συλλογής των προς παραλαβή απορριμμάτων, ώστε να διαπιστωθεί ποιοτικά, ει δυνατόν, η συμφωνία τους με τα αναγραφόμενα στο έντυπο κοινοποίησης και τις κατηγορίες του Παραρτήματος V της Δ.Σ. MARPOL 73/78, αλλά και η τυχόν ανάμιξη με άλλες κατηγορίες αποβλήτων ή η παρουσία ξένων υλών και επικινδύνων ουσιών.
- Καθαρισμός του χώρου συλλογής και παραλαβής των απορριμμάτων από οποιαδήποτε διαρροή, μετά το πέρας παράδοσης.
- Έκδοση απόδειξης παραλαβής και παράδοση αντιγράφου στο εξυπηρετούμενο πλοίο.
- Έκδοση και τήρηση παραστατικών παράδοσης στους τελικούς αποδέκτες (π.χ. ζυγολόγια, δελτία αποστολής, αποδείξεις παράδοσης).

4.2.1.4 Επικίνδυνα και ειδικά απόβλητα

Γενικά, η διαδικασία παραλαβής και διαχείρισης των επικινδύνων/ειδικών αποβλήτων περιλαμβάνει τα ακόλουθα κύρια στάδια:

- Κοινοποίηση του εντύπου από το πλοίο για την πρόθεση (ή μη) παράδοσης επικινδύνων ή ειδικών αποβλήτων.
- Επικοινωνία εκπροσώπου του αναδόχου με τον εκπρόσωπο του πλοίου και τις αρχές της Λιμενικής Εγκατάστασης, εφόσον απαιτείται, για καθορισμό ημερομηνίας και ώρας εξυπηρέτησης και τυχόν άλλων λεπτομερειών.

- Επικοινωνία του αναδόχου με αδειοδοτημένη/αναγνωρισμένη από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας εγκατάσταση όπου προτίθεται να μεταφέρει για αποθήκευση ή επεξεργασία (διάθεση/ανάκτηση) τα επικίνδυνα/ειδικά απόβλητα.
- Καθορισμός από τον ανάδοχο της διαδικασίας συλλογής και περεταίρω διαχείρισης των προς παραλαβή αποβλήτων (επιλογή συσκευασιών, προσωπικού, εργαλείων, σημάνσεων, μέσων ατομικής προστασίας, εξοπλισμού αντιρρύπανσης, σκάφους, οχημάτων χερσαίας μεταφοράς, δρομολογίου, εγγράφων, τόπου και ώρα παράδοσης).
- Προσέγγιση προσωπικού και οχήματος στο προς εξυπηρέτηση πλοίο.
- Λήψη και τήρηση όλων των μέτρων ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος.
- Εξέταση των αποβλήτων προς ταυτοποίηση και αναγνώριση.
- Συλλογή των αποβλήτων εντός κατάλληλης συσκευασίας με την προβλεπόμενη σήμανση.
- Έκδοση απόδειξης παραλαβής, εντύπου αναγνώρισης επικινδύνων αποβλήτων εφόσον απαιτείται και χορήγηση αντιγράφου στο πλοίο.
- Μεταφορά των αποβλήτων σε αδειοδοτημένες εταιρείες που μπορούν να διαχειριστούν περεταίρω τα εν λόγω απόβλητα.
- Έκδοση και τήρηση παραστατικών παράδοσης στους τελικούς αποδέκτες (π.χ. ζυγολογία, δελτία αποστολής, έντυπο αναγνώρισης επικινδύνων αποβλήτων).

4.2.1.5 Κατάλοιπα φορτίου

Κατάλοιπα φορτίου μπορεί να είναι υλικό οποιασδήποτε από τις ανωτέρω κατηγορίες, συνεπώς η διαχείρισή τους θα γίνεται ξεχωριστά για το κάθε είδος, ακολουθώντας τις προαναφερόμενες διαδικασίες.

4.2.2 Έντυπα και αποδείξεις παραλαβής

4.2.2.1 Έντυπο Κοινοποίησης – Αίτημα παράδοσης αποβλήτων στον λιμένα

Με βάση την Απόφαση Αριθμ. 3122.3-15/79639/16 τροποποίησης της ΚΥΑ 8111.1/41/2009 παράρτημα II και την ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2015/2087 – τροποποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/59/ΕΚ.

Υπόδειγμα στα ελληνικά:

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

(Λιμένας προορισμού όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 της οδηγίας 2000/59/ΕΚ)

1. Ονομασία, κωδικός κλήσης ασυρμάτου και, κατά περίπτωση, αριθμός αναγνώρισης ΔΝΟ του πλοίου:
2. Κράτος σημαίας:
3. Προβλεπόμενη ώρα κατάπλου (ΠΩΚ):
4. Προβλεπόμενη ώρα απόπλου (ΠΩΑ):
5. Προηγούμενος λιμένας κατάπλου:
6. Επόμενος λιμένας κατάπλου:
7. Τελευταίος λιμένας και ημερομηνία παράδοσης των αποβλήτων του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των ποσοτήτων (σε m³) και των ειδών αποβλήτων που παραδόθηκαν:
8. Παραδίδετε (σημειώστε Χ στο κατάλληλο τετραγωνίδιο):
 όλα ορισμένα κανένα
 από τα απόβλητά σας σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής:
9. Τύπος και ποσότητα αποβλήτων και καταλοίπων που πρόκειται να παραδοθούν ή/και να παραμείνουν επί του πλοίου, και ποσοστό της μέγιστης ικανότητας αποθήκευσης:

Αν παραδίδονται όλα τα απόβλητα, συμπληρώστε κατάλληλα τη δεύτερη και την τελευταία στήλη. Αν παραδίδεται μέρος ή καθόλου απόβλητα, συμπληρώστε όλες τις στήλες.

Τύπος	Απόβλητα προς παράδοση (m ³)	Μέγιστη ικανότητα αποθήκευσης αποβλήτων (m ³)	Ποσότητα αποβλήτων που παραμένουν επί του πλοίου (m ³)	Λιμένας στον οποίο θα παραδοθούν τα υπόλοιπα απόβλητα	Εκτιμώμενη ποσότητα αποβλήτων που θα παραχθούν μεταξύ κοινοποίησης και επόμενου λιμένα κατάπλου (m ³)	Απόβλητα παραδθέντα στον τελευταίο λιμένα παράδοσης που αναφέρεται στο σημείο 7 ανωτέρω (m ³)
Απόβλητα έλαια						
Ελαιώδη ύδατα υδροσυλλεκτών						
Ελαιώδη κατάλοιπα (ιλύς)						
Λοιπά (προσδιορίστε)						
Λύματα ⁽¹⁾						
Απορρίμματα						
Πλαστικά						
Από τρόφιμα						
Οικιακά απορρίμματα (π.χ. χάρτινα προϊόντα, ράκη, γυαλί, μέταλλα, φιάλες, πλαστικά κ.λπ.)						
Μαγειρικό λάδι						
Τέφρα αποτεφρωτήρα						

Τύπος	Απόβλητα προς παράδοση (m ³)	Μέγιστη ικανότητα αποθήκευσης αποβλήτων (m ³)	Ποσότητα αποβλήτων που παραμένουν επί του πλοίου (m ³)	Λιμένας στον οποίο θα παραδοθούν τα υπόλοιπα απόβλητα	Εκτιμώμενη ποσότητα αποβλήτων που θα παραχθούν μεταξύ κοινοποίησης και επόμενου λιμένα κατάπλου (m ³)	Απόβλητα παραδοθέντα στον τελευταίο λιμένα παράδοσης που αναφέρεται στο σημείο 7 ανωτέρω (m ³)
Απόβλητα λειτουργίας						
Κουφάρια ζώων						
Κατάλοιπα φορτίου ⁽²⁾ (προ-οδιορίστε) ⁽³⁾						

(¹) Επιτρέπεται η απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα σύμφωνα με τον κανονισμό 11 του παραρτήματος IV της σύμβασης Marpol. Τα αντίστοιχα τετραγωνίδια δεν χρειάζεται να συμπληρωθούν εάν υπάρχει πρόθεση πραγματοποίησης επιτρεπόμενης απόρριψης στη θάλασσα.

(²) Επιτρέπονται εκτιμήσεις.

(³) Τα κατάλοιπα φορτίου προσδιορίζονται και κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τα σχετικά παραρτήματα της σύμβασης Marpol, και ιδίως με τα παραρτήματα I, II και V της σύμβασης Marpol.

Παρατηρήσεις

1. Οι ανωτέρω πληροφορίες επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα και για άλλους σκοπούς επιθεώρησης.
2. Τα κράτη μέλη ορίζουν τους φορείς που λαμβάνουν αντίγραφα της παρούσας κοινοποίησης.
3. Το παρόν έντυπο συμπληρώνεται εκτός αν το πλοίο καλύπτεται από εξαίρεση δυνάμει του άρθρου 9 της οδηγίας 2000/59/ΕΚ.

Βεβαιώνω ότι:

- οι ως άνω πληροφορίες είναι ακριβείς και ορθές και
- επί του πλοίου υφίσταται επαρκής ικανότητα αποθήκευσης όλων των αποβλήτων που θα παραχθούν μεταξύ της κοινοποίησης και του επόμενου λιμένα στον οποίο θα παραδοθούν.

Ημερομηνία

Ώρα

Υπογραφή*

Υπόδειγμα στα Αγγλικά:**INFORMATION TO BE NOTIFIED BEFORE ENTRY INTO THE PORT OF***(Port of destination as referred to in Article 6 of Directive 2000/59/EC)*

1. Name, call sign and, where appropriate, IMO identification number of the ship:
2. Flag State:
3. Estimated time of arrival (ETA):
4. Estimated time of departure (ETD):
5. Previous port of call:
6. Next port of call:
7. Last port and date when ship-generated waste was delivered, including the quantities (in m³) and the types of waste that were delivered:
8. Are you delivering (tick appropriate box):
 all some none
 of your waste into port reception facilities?
9. Type and amount of waste and residues to be delivered and/or remaining on board, and percentage of maximum storage capacity:

If delivering all waste, complete second and last columns as appropriate. If delivering some or no waste, complete all columns.

Type	Waste to be delivered (m ³)	Maximum dedicated storage capacity (m ³)	Amount of waste retained on board (m ³)	Port at which remaining waste will be delivered	Estimated amount of waste to be generated between notification and next port of call (m ³)	Waste that has been delivered at the last port of delivery identified under point 7 above (m ³)
Waste oils						
Oily bilge water						
Oily residues (sludge)						
Other (specify)						
Sewage ⁽¹⁾						
Garbage						
Plastics						
Food Wastes						
Domestic wastes (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)						
Cooking Oil						
Incinerator ashes						

Type	Waste to be delivered (m ³)	Maximum dedicated storage capacity (m ³)	Amount of waste retained on board (m ³)	Port at which remaining waste will be delivered	Estimated amount of waste to be generated between notification and next port of call (m ³)	Waste that has been delivered at the last port of delivery identified under point 7 above (m ³)
Operational wastes						
Animal carcass(es)						
Cargo residues ⁽²⁾ (specify) ⁽³⁾						

⁽¹⁾ Sewage may be discharged at sea in accordance with Regulation 11 of Marpol Annex IV. The corresponding boxes do not need to be completed if it is the intention to make an authorised discharge at sea.

⁽²⁾ May be estimates.

⁽³⁾ Cargo residues shall be specified and categorised according to the relevant Annexes of Marpol, in particular Marpol Annexes I, II and V.

Notes

1. This information may be used for port State control and other inspection purposes.
2. Member States will determine which bodies will receive copies of this notification.
3. This form is to be completed unless the ship is covered by an exemption in accordance with Article 9 of Directive 2000/59/EC.

I confirm that:

- the above details are accurate and correct, and
- there is sufficient dedicated onboard capacity to store all waste generated between notification and the next port at which waste will be delivered.

Date

Time

Signature'

4.2.2.3 Έντυπο αναγνώρισης αποβλήτων λιπαντικών ελαίων

Από Π.Δ. 82/2004 - Αντικατάσταση της ΚΥΑ 98012/2001/96 «καθορισμός μέτρων και όρων για τη διαχείριση των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων» (40/Β) «μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των Αποβλήτων Λιπαντικών Ελαίων»

ΕΝΤΥΠΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ ΕΛΑΙΩΝ*

No (1)

Είδος αποβλήτου λιπαντικού ελαίου (2)	Κωδικός αποβλήτου λιπαντικού ελαίου (3)	Ποσότητα (4)
Υπόχρεος δήλωσης (5):	1. Πρατήρια υγρών καυσίμων / συνεργεία αυτοκινήτων 2. Βιομηχανίες- βιοτεχνίες / δημόσιοι οργανισμοί 3. Εταιρείες - συλλέκτες 4. Μεταφορείς 5. Δημόσιοι ή κρατικοί φορείς	

Δηλώνω ότι στο απόβλητο λιπαντικού ελαίου έχουν / δεν έχουν προστεθεί * ξένες ουσίες, όπως συνθετικά ορυκτέλαια με βάση PCBs ή άλλα αλογονούχα υποκατάστατα.

Όνομα, Διεύθυνση Υπόχρεου	Ημερομηνία	Υπογραφή, Σφραγίδα
---------------------------------	------------	-----------------------

* Διαγράφεται κατά περίπτωση. Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης συμπληρώστε τα ακόλουθα:

Το απόβλητο λιπαντικού ελαίου περιέχει (6)ppm PCBs,
 ppm συνολικό αλογόνο, βάσει των αποτελεσμάτων της ανάλυσης που διενεργήθηκε από
, την/..... /200...

Όνομα, Διεύθυνση Υπηρεσίας Ελέγχου	Ημερομηνία	Υπογραφή, Σφραγίδα
--	------------	-----------------------

***ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΙΣ ΑΚΟΛΟΥΘΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ**

Το έντυπο αναγνώρισης των αποβλήτων λιπαντικών ελαίων συμπληρώνεται λαμβάνοντας υπόψη τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

1. Συμπληρώνεται ο αριθμός του συνοδευτικού εγγράφου, εφόσον ο υπόχρεος πρέπει να συμπληρώσει και συνοδευτικά έγγραφα.
2. Συμπληρώνονται τα χαρακτηριστικά που παρουσιάζονται στο Πίνακα του παραρτήματος Δ.
3. Ισχύουν οι ίδιες παρατηρήσεις που ισχύουν για το σημείο 2
4. Σε m³ ή tn.
5. Επισημαίνεται ο κατάλληλος αριθμός που ισχύει για τον υπόχρεο.
6. Η περιεκτικότητα σε PCB/PCT και συνολικό αλογόνο, συμπληρώνεται από τα κέντρα διαλογής, τις εγκαταστάσεις διάθεσης καθώς και από όσους προβαίνουν σε διασυνοριακή μεταφορά αποβλήτων λιπαντικού ελαίου

4.2.2.4 Απόδειξη παραλαβής αποβλήτων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV
STANDARD FORMAT FOR THE WASTE DELIVERY RECEIPT
ΓΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΕΝΤΥΠΟ ΑΠΟΔΕΙΞΗΣ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ

The designated representative of the reception facility provider should provide the following form to the master of a ship that has just delivered waste.

This form should be retained on board the vessel along with the appropriate Oil RB, Cargo RB or Garbage RB

1. RECEPTION FACILITY AND PORT PARTICULARS

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑ

1.1 Location/Terminal name: Περιοχή/Όνομασία Λιμένα:			
1.2 Reception facility provider(s): Εγκαλία Υποδοχής Αποβλήτων – Ανάδοχος:			
1.3 Treatment facility provider(s) - if different from above: Εγκατάσταση Επεξεργασίας / Διάθεσης – Ανάδοχος – εάν είναι διαφορετικός από ανωτέρω:			
1.4 Waste Discharge Date and Time from: Ημερομηνία και Ώρα παράδοσης αποβλήτων από		To έως	
2. SHIP PARTICULARS (Στοιχεία Πλοίου)			
2.1 Name of ship: Όνομα πλοίου		2.5 Owner or operator: Πλοιοκτήτης ή Διαχειριστής:	
2.2 IMO number: Αριθμός IMO:		2.6 Distinctive number or letters: Διεθνές Διακριτικό Σήμα	
2.3 Gross tonnage: Κόροι Ολικής Χωρητικότητας:		2.7 Flag State: Σημαία:	
2.4 Type of ship: <input type="checkbox"/> Oil tanker <input type="checkbox"/> Chemical tanker <input type="checkbox"/> Bulk carrier <input type="checkbox"/> Container <input type="checkbox"/> Other cargo ship <input type="checkbox"/> Passenger ship <input type="checkbox"/> Ro-ro <input type="checkbox"/> Other (specify)			
MARPOL Annex I - Oil	Quantity (m³)	MARPOL Annex V - Garbage	Quantity (m³)
Oily bilge water Σεντινόερα		Plastic Πλαστικά	
Oily residues (sludge) Πετρελαιοειδή κατάλοιπα		Floating dunnage, lining, or packing material Επιπλέοντα υλικά στοιβασίας, επένδυσης ή συσκευασίας	
Oily tank washings Πετρελαιοειδή εκπλύματα δεξαμενών		Ground-down paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery etc. Αλεσμένα προϊόντα χαρτιού, σκουπίδια, γυαλί, μέταλλο, φιάλες, πιατικά κλπ	
Dirty ballast water Ακάθαρτο έρμα		Cargo residues ¹ , paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc. Κατάλοιπα φορτίου, προϊόντα χαρτιού, σκουπίδια, γυαλί, μέταλλο, φιάλες, πιατικά κλπ	
Scale and sludge from tank cleaning Υπολείμματα καθαρισμού δεξαμενών		Food waste Κατάλοιπα τροφίμων	
Other (please specify) Άλλο (Να προσδιοριστεί)		Incinerator ash Τέφρα και κατάλοιπα καύσης αποτέφρωσης	
MARPOL Annex II - NLS	Quantity (m³)/Name¹	Other wastes (specify) Άλλα απόβλητα (Να προσδιοριστούν)	
Category X substance Ουσίες κατηγορίας X		MARPOL Annex VI -Air pollution	Quantity (m³)
Category Y substance Ουσίες κατηγορίας Y		Ozone-depleting substances and equipment containing such substances Ουσίες που καταστρέφουν το όζον και εξοπλισμός που περιέχει τέτοιες ουσίες	
Category Z substance Ουσίες κατηγορίας Z		Exhaust gas-cleaning residues Υπολείμματα καθαρισμού καυσαερίων	
OS other substances Άλλες ουσίες			
MARPOL Annex IV - Sewage	Quantity (m³)		

On behalf of the port facility I confirm that the above wastes were delivered.

Εκ μέρους της λιμενικής εγκατάστασης παραλαβής βεβαιώνω ότι τα ανωτέρω απόβλητα παραδόθηκαν

Signature:

Full Name and Company Stamp:

Υπογραφή

Επωνυμία και Σφραγίδα:

¹ Indicate the proper shipping name of the NLS involved. (Ακριβής Ονομασία αποβλήτων)

² Indicate the proper shipping name of the dry cargo. (Προσδιορίστε την ονομασία του ξηρού φορτίου)

4.2.2.5 Έγγραφο αναφοράς ανεπάρκειας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων
(Έντυπο από τον οδηγό IMO-MEPC.1-Circ.834-Rev.1)

APPENDIX 1

**FORMAT FOR REPORTING ALLEGED INADEQUACIES OF PORT
RECEPTION FACILITIES¹**

The master of a ship having encountered difficulties in discharging waste to reception facilities should forward the information below, together with any supporting documentation, to the Administration of the flag State and, if possible, to the competent Authorities in the port State. The flag State shall notify IMO and the port State of the occurrence. The port State should consider the report and respond appropriately informing IMO and the reporting flag State of the outcome of its investigation.

1 SHIP'S PARTICULARS

- 1.1 Name of ship: _____
- 1.2 Owner or operator: _____
- 1.3 Distinctive number or letters: _____
- 1.4 IMO Number²: _____
- 1.5 Gross tonnage: _____
- 1.6 Port of registry: _____
- 1.7 Flag State³: _____
- 1.8 Type of ship:
- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Oil tanker | <input type="checkbox"/> Chemical tanker | <input type="checkbox"/> Bulk carrier |
| <input type="checkbox"/> Other cargo ship | <input type="checkbox"/> Passenger ship | <input type="checkbox"/> Other (specify) _____ |

2 PORT PARTICULARS

- 2.1 Country: _____
- 2.2 Name of port or area: _____
- 2.3 Location/terminal name: _____
(e.g. berth/terminal/jetty)
- 2.4 Name of company operating
the reception facility (if applicable): _____
- 2.5 Type of port operation:
- | | | |
|--|---------------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Unloading port | <input type="checkbox"/> Loading port | <input type="checkbox"/> Shipyard |
| <input type="checkbox"/> Other (specify) _____ | | |
- 2.6 Date of arrival: ___/___/___ (dd/mm/yyyy)
- 2.7 Date of occurrence: ___/___/___ (dd/mm/yyyy)
- 2.8 Date of departure: ___/___/___ (dd/mm/yyyy)

¹ This format was approved by MEPC 53.

² In accordance with the *IMO ship identification number scheme*, adopted by the Organization by Assembly resolution A.1117(30).

³ The name of the State whose flag the ship is entitled to fly.

3 INADEQUACY OF FACILITIES

3.1 Type and amount of wastes/residues for which the port reception facility was inadequate and nature of problems encountered

Type of wastes/residues	Amount for discharge (m ³)	Amount not accepted (m ³)	Problems encountered Indicate the problems encountered by using one or more of the following code letters, as appropriate. A No facility available B Undue delay C Use of facility technically not possible D Inconvenient location E Ships had to shift berth involving delay/cost F Unreasonable charges for use of facilities G Other (please specify in paragraph 3.2)
MARPOL Annex I - related			
Oily bilge water			
Oily residues (sludge)			
Oily tank washings (slops)			
Dirty ballast water			
Scale and sludge from tank cleaning			
Other (please specify			
MARPOL Annex II – related			
Category of NLS ⁴ residue/water mixture for discharge to facility from tank washings:			
Category X substance			
Category Y substance			
Category Z substance			
MARPOL Annex IV – related			
Sewage			
MARPOL Annex V – related			
A. Plastics			
B. Food wastes			
C. Domestic wastes			
D. Cooking oil			
E. Incinerator ashes			
F. Operational wastes			
G. Animal carcasses			
H. Fishing gear			
I. E-waste			
J. Cargo residues (non-HME) ⁵			
K. Cargo residues (HME) ⁵			
MARPOL Annex VI – related			
Ozone-depleting substances and equipment containing such substances			
Exhaust gas-cleaning residues			

⁴ Indicate, in paragraph 3.2, the proper shipping name of the NLS involved and whether the substance is designated as "solidifying" or "high viscosity" as per MARPOL Annex II, regulation 1, paragraphs 15.1 and 17.1 respectively.

⁵ Indicate the proper shipping name of the dry cargo.

3.2 Additional information with regard to the problems identified in the above table.

3.3 Did you discuss these problems or report them to the port reception facility?

Yes No

If Yes, with whom (please specify)

If Yes, what was the response of the port reception facility to your concerns?

3.4 Did you give prior notification (in accordance with relevant port requirements) about the ship's requirements for reception facilities?

Yes No Not applicable

If Yes, did you receive confirmation on the availability of reception facilities on arrival?

Yes No

4 ADDITIONAL REMARKS/COMMENTS

Master's signature

Date: __/__/____ (dd/mm/yyyy)

4.3 Παραλαβή Γλυκού Νερού(Fresh Water)

Το γλυκό νερό είναι απαραίτητο για τη λειτουργία του πλοίου. Εκτός από την κάλυψη των καθημερινών αναγκών των επιβατών και του πληρώματος του πλοίου, σχετίζεται και με τη λειτουργία του πλοίου μαζί με το νερό που απαιτείται. Τα σκάφη πρέπει να διατηρούν απόθεμα τουλάχιστον μέχρι το επόμενο λιμάνι για να καλύψουν τις ανάγκες σε νερό.

Το γλυκό νερό μπορεί να ληφθεί από την παροχή ηλεκτρικού ρεύματος της ακτής ή από φορτηγίδα νερού. Εναλλακτικά, η πλειοψηφία των πλοίων χρησιμοποιεί ένα σύστημα εξατμιστή(βαπορέτα) που χρησιμοποιεί απόσταξη ή ένα σύστημα φιλτραρίσματος υπό πίεση που χρησιμοποιεί αντίστροφη ώσμωση για να μετατρέψει το θαλασσινό νερό σε πόσιμο νερό. Ωστόσο λόγω του υψηλού κόστους καθαρισμού του θαλάσσιου νερού, το φρέσκο νερό παρέχεται κυρίως στα λιμάνια. Οι παραδόσεις γίνονται είτε με φορτηγίδα είτε με φορτηγό εάν δεν υπάρχει δυνατότητα σύνδεσης στην ξηρά. Για την υδροληψία στο πλοίο πρέπει να χρησιμοποιούνται ειδικοί ελαστικοί σωλήνες (μάνικες). Αυτοί οι σωλήνες πρέπει να φυλάσσονται σε ειδική θέση μακριά από εστίες μόλυνσης. Απαγορεύεται να χρησιμοποιούνται γι' αυτό το σκοπό οι σωλήνες θαλάσσιου νερού διότι είναι μολυσμένοι. Σε πολλά λιμάνια οι αρχές χορηγούν σωλήνες (μάνικες). Ο υπεύθυνος Αξιωματικός του πλοίου που προΐσταται κατά την υδροληψία πρέπει να ελέγχει ότι οι σωλήνες αυτοί είναι καθαροί και χωρίς διαρροές. Αφήνεται πάντοτε η πρώτη ποσότητα νερού που παραλαμβάνεται να τρέξει, γιατί συχνά οι συνδέσεις και οι κρουνοί του δικτύου παροχής δυνατόν να περιέχουν ξένες ύλες. Την υδροληψία πρέπει να επιβλέπει κάθε φορά αρμόδιος αξιωματικός του πλοίου που θα ορίζεται από τον Πλοίαρχο

Οι ελαστικοί σωλήνες πρέπει να είναι ανθεκτικοί, με λεία, αδιαπέραστη επένδυση και εξοπλισμένοι με εξαρτήματα, συμπεριλαμβανομένων αντάπτορων, για να επιτρέπουν τη σύνδεση με τους κρουνοί πόσιμου νερού στην ξηρά και τις συνδέσεις πλήρωσης για να αποτρέπεται η χρήση τους για φόρτωση άλλων υγρών. Οι σωλήνες πρέπει να :

1. έχουν σαφή σήμανση (γενικά χρώματος μπλε).
2. στοιβάζονται σε ένα ντουλάπι μακριά από το κατάστρωμα.
3. Στραγγίζονται και να καλύπτονται και στα δύο άκρα μετά τη χρήση.
4. ξεπλένονται και να απορριφθούν στα απόβλητα πριν από τη φόρτωση.

Θέματα παροχής γλυκού νερού που πρέπει να ληφθούν υπόψη:

- Η πηγή του νερού πρέπει να είναι γνωστή και να συμμορφώνεται με όλα τα χαρακτηριστικά που ζητούνται,
- Πρέπει να υπάρχουν διαθέσιμα πιστοποιητικά ποιότητας,
- Η παροχή νερού στις αρμόδιες αρχές πρέπει να ειδοποιείται εγγράφως,
- Ο τρόπος παράδοσης και το μέσο μεταφοράς (παραπλεύρωσ/αγκυροβολίου, με φορτηγίδα/φορτηγό κ.λπ.) πρέπει να είναι σαφές πριν από τη λειτουργία,
- Τα χαρακτηριστικά του σωλήνα και της μάνικας πρέπει να είναι γνωστά,
- Η ημερομηνία, η ώρα, ο ρυθμός άντλησης (m³/ώρα) θα πρέπει να συμφωνηθούν με τον πλοίαρχο πριν από την παράδοση,
- Σε περίπτωση παράδοσης με φορτηγίδα, η πλευρά της φορτηγίδας που είναι κατάλληλη για τροφοδοσία (αριστερά, δεξιά), το κανάλι VHF, οι θέσεις πρέπει να προσδιορίζονται για ομαλή λειτουργία.

Τα προϊόντα της εταιρείας παροχής γλυκού νερού στο λιμάνι του πλοίου συντονίζονται με την προμήθεια άλλων προϊόντων που προέρχονται και παραδίδονται ταυτόχρονα, πριν ή μετά, σύμφωνα με τις οδηγίες του αντιπροσώπου για να μην παραπλανηθούν οι στόχοι του.

4.4 Παραλαβή Εφοδίων στο Λιμένα

4.4.1 Φόρτωση Εφοδίων

Το Τελωνείο Φόρτωσης, ειδοποιούμενο εγκαίρως και εντός του κανονικού ωραρίου από τον εφοδιαστή, αφού ελέγξει το αλύμαντο των μολυβδοσφραγίδων ή την ταυτότητα και την ποσότητα των εφοδίων, καθώς και τα παραστατικά έγγραφα, καταχωρεί σε ειδικό βιβλίο Καταχώρησης Παραστατικών Εφοδιασμού, το αντίτυπο Ε (Άδεια Φόρτωσης) και επιτρέπει την παράδοση των εφοδίων, συντάσσοντας και για τις δύο περιπτώσεις σχετικές, επ' αυτού πράξεις, επιφυλασσόμενων των διατάξεων του Καν.(Ε.Κ.) 800/99.

Για την παράδοση των εφοδίων υπογράφει ο εφοδιαστής και για την παραλαβή ο πλοίαρχος, ο μηχανικός ή ο υπεύθυνος αξιωματικός του πλοίου. Η πράξη υπογράφεται ευκρινώς και ολογράφως, τιθέμενης της σφραγίδας του πλοίου, ως και των ατομικών σφραγίδων του παραδίδοντος και του παραλαμβάνοντος, ή με την αναγραφή του ονοματεπωνύμου και αριθμού ταυτότητας ή ναυτικού φυλλαδίου ή διαβατηρίου αυτών, τόσο επί του αντιτύπου 3 ή 3/8, όσο και επί του αντιτύπου Ε του παραστατικού εφοδιασμού. Μετά την πράξη παράδοσης, ο καταθέτης του παραστατικού εφοδιασμού (εφοδιαστής - νόμιμος εκπρόσωπος του πλοίου), οφείλει να επιστρέψει, αμελλητί, τα ως άνω αντίτυπα στο Τελωνείο Φόρτωσης. Εφόσον η παράδοση γίνεται σε μη εργάσιμες ημέρες ή ώρες, χωρίς την παρουσία τελωνειακού υπαλλήλου, η επιστροφή στο Τελωνείο Φόρτωσης των αντιτύπων 3 και Ε του ΕΔΕ, μπορεί να γίνεται την πρώτη εργάσιμη ημέρα που ακολουθεί. Το Τελωνείο Φόρτωσης, παραλαμβάνει το αντίτυπο Ε και βεβαιώνει τη παραλαβή αυτού στο αντίτυπο 3 του παραστατικού εφοδιασμού, θέτοντας την ατομική σφραγίδα του παραλαμβάνοντος υπαλλήλου και την σφραγίδα της Υπηρεσίας, στη συνέχεια δε, επιστρέφει το αντίτυπο Ε, υπηρεσιακώς, στο Τελωνείο Εφοδιασμού.

Όταν το εφοδιαζόμενο πλοίο ευρίσκεται σε τελωνειακός ελεγχόμενο χώρο (υποκείμενο), κατά την είσοδο του μεταφορικού μέσου σ' αυτόν, παρακρατείτε το αντίτυπο Ε και διενεργείται δειγματοληπτικός έλεγχος των εφοδίων, μετά δε την πραγματοποίηση του εφοδιασμού, βεβαιώνεται πάνω στο αντίτυπο Ε, από τον υπάλληλο της πύλης, το τυχόν περιεχόμενο αυτού ή ότι αυτό εξέρχεται «κενό φορτίο». (Κεφ. Α, άρθρο 5, ΥΑ Τ1940/41/2003 ΦΕΚ 516/2.5.2003)

4.4.2 Εφοδιασμοί Πλοίων με Καύσιμα και Λιπαντικά

Εφοδιασμοί πλοίων εξωτερικού, εσωτερικού ή μικτών πλοίων.

1. Οι ποσότητες καυσίμων και λιπαντικών που χορηγούνται ατελώς στα δικαιούμενα πλοία, πρέπει να ανταποκρίνονται στις πραγματικές τους ανάγκες, ανάλογα με τα εκτελούμενα δρομολόγια και τις δυνατότητες ανεφοδιασμού τους.
2. Ειδικότερα στα πλοία εξωτερικού, στα οποία περιλαμβάνονται και τα αλιευτικά που αλιεύουν στα διεθνή ύδατα, χορηγούνται ατελώς οι ζητούμενες, με το σχετικό παραστατικό, ποσότητες, χωρίς κανένα περιορισμό, θεωρούμενες ως απαραίτητες για την θαλασσοπλοΐα του πλοίου.
3. Στα πλοία εσωτερικού ή μικτό πλόα, εκτός από τα αλιευτικά που αλιεύουν στις Ελληνικές θάλασσες, χορηγούνται ατελώς οι ποσότητες που ζητούνται με το σχετικό, κατά περίπτωση, παραστατικό, εφ' όσον αντιπροσωπεύουν τις ανάγκες τους για ένα μήνα από τον εφοδιασμό τους. (Κεφ. Γ Άρθρο 16 ΥΑ Τ1940/41/2003 ΦΕΚ 516/2.5.2003)

4.4.3 Τρόπος επιτήρησης και ελέγχου εφοδίων πλοίων

1. Οι Τελωνειακές Αρχές στις οποίες κατατίθεται κατά τον κατάπλου του πλοίου, η «Δήλωση Πρακτόρευσης Πλοίου» οφείλουν να πραγματοποιούν ελέγχους στα διαμερίσματα τροφών και εφοδίων καθώς και στους λοιπούς χώρους του πλοίου, για την διαπίστωση της ύπαρξης σε αυτό, όλων των αναγραφόμενων ποσοτήτων, στα συνημμένα σ' αυτή έγγραφα, είναι:

* Δηλωτικό Εφοδίων Πλοίου

* Δηλωτικό Ειδών Πληρώματος

* Υπεύθυνη Δήλωση Πλοιάρχου για τα υπ' ευθύνη του υποκείμενα είδη.

2. Το Δηλωτικό Εφοδίων Πλοίου ενημερώνεται, σύμφωνα με την ισχύουσα διαδικασία, κατά την διάρκεια της παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, τόσο για τις περιπτώσεις εφοδιασμού αυτού, με τη κατάθεση, στο Τελωνείο, αντιγράφου του παραστατικού εφοδιασμού, πριν από την πραγματοποίηση του εφοδιασμού, όσο και για τις περιπτώσεις χορήγησης τσιγάρων και ποτών στα πληρώματα των πλοίων, η οποία πραγματοποιείται με ευθύνη του πλοιάρχου, μετά από προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας Τελωνειακής Αρχής, κατόπιν υποβολής σχετικής αίτησης του πλοιάρχου ή του ναυτικού πράκτορα. Αντίγραφο αυτής επισυνάπτεται στο οικείο δηλωτικό του πλοίου, γενομένης σχετικής πράξεως επ' αυτού.

Η χορηγούμενη ποσότητα δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 20 πακέτα τσιγάρων και μία φιάλη αλκοολούχου ποτού ανά άτομο για περίοδο 10 ημερών.

3. Στις περιπτώσεις που το Δηλωτικό Εφοδίων δεν έχει ενημερωθεί για εφοδιασμούς που έχουν πραγματοποιηθεί, λόγω ολιγόωρης παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, οι τελωνειακές αρχές μπορούν να αντλούν στοιχεία από τα παραστατικά εφοδιασμού, που δεν έχουν καταχωρηθεί ακόμη στο εν λόγω δηλωτικό.

4. Οι υπάλληλοι που διενεργούν τους παραπάνω ελέγχους, αποτυπώνουν τα αποτελέσματα τους επί του Δηλωτικού Εφοδίων Πλοίου, το οποίο στη συνέχεια επιστρέφουν στο αρμόδιο τελωνείο που είχε κατατεθεί.

Στην περίπτωση που ευρεθούν επί του πλοίου εφόδια επιπλέον των αναγραφόμενων στο Δηλωτικό Εφοδίων, διενεργείται έλεγχος για τη διαπίστωση της προέλευσης τους.

Σε περίπτωση διαπίστωσης παράβασης, επιβάλλονται από την αρμόδια τελωνειακή αρχή οι προβλεπόμενες κυρώσεις, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

5. Πέραν των ελέγχων που πραγματοποιούνται κατά την άφιξη ή αναχώρηση του πλοίου, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα (Ν. 2960/01), έλεγχοι των εφοδίων πραγματοποιούνται επίσης, οποιαδήποτε στιγμή της παραμονής του πλοίου εντός των Εθνικών χωρικών υδάτων.

6. Οι έλεγχοι των εφοδίων πραγματοποιούνται από τελωνειακούς υπαλλήλους ή ομάδες ελέγχου που συγκροτούνται από τους Προϊσταμένους των τελωνείων, στα οποία έχει κατατεθεί η Δήλωση Πρακτόρευσης Πλοίου, καθώς και των Τελωνείων Εφοδιασμού ή Φόρτωσης, όπως επίσης και από τις αρμόδιες Ελεγκτικές Αρχές.

7. Οι έλεγχοι αυτοί πραγματοποιούνται κατά την κρίση τους, από τις παραπάνω τελωνειακές αρχές καθώς και τις λοιπές αρμόδιες Ελεγκτικές Αρχές που αξιολογούν με βάση τα αναγραφόμενα εφόδια, στα έγγραφα των παρ. 1 και 2, όλα τα δεδομένα που έχουν στη διάθεση τους είναι:

* το είδος των εφοδίων

* την ποσότητα των εφοδίων

* τον αριθμό των μελών του πληρώματος

* το είδος του εφοδιαζόμενου πλοίου

* το χρόνο παραμονής του στο λιμάνι

* τη συχνότητα των αφίξεων του

* το δρομολόγιο του και

οποιοδήποτε άλλο επιπλέον στοιχείο θεωρούν αναγκαίο, προκειμένου να κρίνουν την σκοπιμότητα πραγματοποίησης ή μη, του ελέγχου.

8. Ειδικά για τα πλοία που βρίσκονται στη ράδα, οι έλεγχοι πραγματοποιούνται με αντιλαθρεμπορικά σκάφη.

Η αρμόδια για τον έλεγχο τελωνειακή αρχή ενημερώνει προς τούτο την αρμόδια Ελεγκτική Αρχή και παρέχει όλα τα στοιχεία που απαιτούνται για την διενέργεια του ελέγχου, από τα σκάφη αυτά.

9. Τα επιδοτούμενα εφόδια του Καν. (ΕΕ) 800/99 υφίστανται φυσικό έλεγχο από το Τελωνείο Εξαγωγής και στη συνέχεια έλεγχο υποκατάστασης (Καν. ΕΟΚ 2221/95) από το Τελωνείο Εξόδου. Για τους εφοδιασμούς στον Πειραιά, ο φυσικός έλεγχος γίνεται από το Α΄ Τελωνείο και ο έλεγχος υποκατάστασης από το αρμόδιο Τελωνείο Εξόδου, εφόσον ο εφοδιασμός δεν πραγματοποιείται μέσω του Α΄ Τελωνείου.

10. Οι ομάδες ελέγχου των τελωνείων καθώς και οι λοιπές Ελεγκτικές Αρχές στα πλαίσια των δραστηριοτήτων τους, επιτηρούν συνεχώς τους επιλυμένους χώρους και τα πλοία και προβαίνουν, κατά λόγο αρμοδιότητας, σε αιφνιδιαστικούς ελέγχους για τη διαπίστωση του πραγματικού προορισμού των εφοδίων.

Για τον σκοπό αυτό, συνεργάζονται με το αρμόδιο τελωνείο, στο οποίο έχει κατατεθεί η Δήλωση Πρακτόρευσης του πλοίου ή η Αίτηση Εφοδιασμού.

Στα πλαίσια της συνεργασίας αυτής και μετά το πέρας των ελέγχων, οι πραγματοποιούντες αυτούς, ενημερώνουν, το ταχύτερο δυνατό, εγγράφως, το αρμόδιο Τελωνείο Εφοδιασμού για κάθε περίπτωση, ανεξαρτήτως του αποτελέσματος των ελέγχων.

(Κεφ. Β, Άρθρο 15, ΥΑ Τ1940/41/2003 ΦΕΚ 516/2.5.2003)

SHIP'S STORES DECLARATION (Δηλωτικό Εφοδίων)
(IMO FAL Form 3)

		Arrival	Departure	Page Number
1.1 Name of ship	1.2 IMO number			
1.3 Call sign	1.4 Voyage number			
2. Port of arrival/departure		3. Date of arrival/departure		
4. Flag State of ship		5. Last port of call/Next port of call		
6. Number of persons on board		7. Period of stay		
8. Name of article	9. Quantity	10. Location on board		11. Official use
12. Date and signature by master, authorized agent or officer				

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η υιοθέτηση του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των Πλοίων και των λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) αλλά και του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) αποτέλεσαν σημαντικά στην διαχείριση των εργασιών με ασφάλεια αλλά και στην διεξαγωγή των εγγράφων για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και προστασία του πλοίου και του πληρώματος. Η ναυτιλία όπως είναι γνωστό αποτελεί ένας από τους σημαντικότερους κλάδους για πολλές χώρες παγκοσμίως που έχουν συνδέσει τις οικονομίες τους με την ανάπτυξη του κλάδου αυτού ενώ παράλληλα οι λιμένες αποτελούν σημαντικό μέρος για την διεξαγωγή των θαλασσιών αυτών μεταφορών. Έτσι, τα μέλη του πληρώματος πρέπει να ενημερώνονται και να εκπαιδεύονται διαρκώς, ώστε να ανταπεξέλθουν των προσδοκιών που χρειάζονται για την συνέχιση των μεταφορών δια θαλάσσης.

Ολοκληρώνοντας, θα ήθελα να αναφέρω πως πάνω από οποιαδήποτε ενέργεια ή πράξη προέχει η ασφάλεια των ναυτικών και του φορτιού ακόμα και οι αποφάσεις που θα πρέπει να πάρουμε για να εξασφαλίσουμε την ασφάλεια όλων μας δεν είναι πάντα εύκολες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλία:

- Διεθνείς κανονισμοί-ναυτιλιακή πολιτική και δίκαιο της θάλασσας, Αριστοτέλη Β. Αλεξόπουλου, Νικόλαου Γ. Φουρναράκη, 2018
- Ναυτιλιακό δίκαιο Βρανικού Μ. Μαρίας, Δεμεστιχα Π. Ευαγγελου,2019
- Ναυτιλιακή Οικονομική, Ευάγγελου Α. Σαμπράκου, Ιωάννη Γ. Γιαννόπουλου
- Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, Παναγιώτη Περ. Λυκούδη
- Επικοινωνία Πλοιάρχου, Χρ. Α. Αντωνοπούλου, Αγλαΐας Α. Διαμαντή, Γεωργίου Μ. Δούναβη, Διονύση Δ. Ρασσιά
- Μεταφορά Φορτίων, Νικολάου Α. Ζυγομάλα

Διεθνείς συμβάσεις

- SOLAS Convention, International Convention for the Safety of Life At Sea
- Marpol, International Convention for the Protection of Pollution from Ships 1973
- International Convention on Load Lines 1966.
- STCW Convention, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.
- MLC, Maritime Labour Convention 2006,

Ηλεκτρονικές Διευθύνσεις:

- Του οργανισμού ILO: <https://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>
- Του οργανισμού IMO: <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>

Sites:

- <https://www.isalos.net/>
- <https://www.ynanp.gr/el/>
- <http://www.et.gr/>
- <https://www.marineinsight.com/>