

ΔΙΚ - Α

ΥΕΝ/ΚΕΣΕΝ/ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Β'

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΜΑΘΗΜΑΤΟΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ - ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

Από τις παραδόσεις του Ευάγγελου Χλούπη

Δικηγόρου-Αξιωματικού ΕΝ

Καθηγητή ΚΕΣΕΝ/ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Β/Β

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2000

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

1) ΒΑΣΙΚΑΙ ΑΡΧΑΙ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

α) Έννοια του Δικαίου

Το σύνολο των υποχρεωτικών διατάξεων, των οποίων η αποστολή είναι η ρύθμιση των σχέσεων μεταξύ των ανθρώπων, λέγεται ΔΙΚΑΙΟ. Τους κανόνες του δικαίου τους θέτει η Πολιτεία.

Το Δίκαιο, αποτελεί λοιπόν κανόνες συμπεριφοράς, τους οποίους θέτει μια Πολιτεία προς τα μέλη της αποσκοπώντας έτσι στην εξασφάλιση της εννόμου τάξεως. Η παράβαση των κανόνων αυτών συνεπάγεται κυρώσεις.

Οι μορφές των κυρώσεων για παράβασεις των επιταγών του δικαίου είναι ποινικές (θάνατος, στέρηση της ελευθερίας, χρηματική ποινή), αστικές (αποζημίωση), διοικητικές (πρόστιμο, χρηματική ποινή) και πειθαρχικές (απόλυση, πρόστιμο, επίπληξη κλπ).

Ασφαλώς σχέσεις δικαίου δεν δημιουργούνται μόνο μεταξύ των ανθρώπων, που ονομάζονται φυσικά πρόσωπα, αλλά και μεταξύ πλασματικών προσώπων όπως είναι το ΝΑΤ, το ΙΚΑ κλπ, που ονομάζονται νομικά πρόσωπα.

β) Ναυτικό Δίκαιο

Ναυτικό Δίκαιο είναι αυτό που ρυθμίζει τις νομικές σχέσεις που απορρέουν άμεσα ή έμμεσα από την θαλάσσια εμπορία και την δραστηριότητα εν γένει της Εμπορικής Ναυτιλίας.

Εξαιτίας του σκοπού, τον οποίο το Ναυτικό Δίκαιο υπη-

ρεται, αυτό μετέχει και του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου π.χ με τους κανόνες ναυλώσεως πλοίου, πλοιοκτησίας, αβαριών, ασφάλισεως κλπ, και του δημοσίου δικαίου όπως π.χ των κανόνων των αναφερομένων στη σύνθεση των πληρωμάτων, την απογραφή των ναυτικών, την ασφάλιση των ναυτικών στο NAT, την επίταξη των πλοίων κλπ.

Έτσι το Ναυτικό δίκαιο διακρίνεται σε :

β-α) Ιδιωτικό Ναυτικό δίκαιο και

β-γ) Δημόσιο Ναυτικό δίκαιο

Βασικό νομοθέτημα για το μεν Ι.Ν.Δ είναι ο Κ.Ι.Ν.Δ, για δε το Δ.Ν.Δ είναι ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ).

β-γ) Τι είναι ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ) Μέχρι το έτος 1958 οι διατάξεις που αφορούσαν την Εμπορική Ναυτιλία (γενικές και ειδικές) περιέχονταν στα άρθρα 226-524 του εμπορικού νόμου καθώς και σε άλλους διάσπαρτους νόμους. Την 1-9-1958 όλες οι ανωτέρω διατάξεις αντικαταστάθηκαν από τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ο οποίος αποτέλεσε κωδικοποιημένη νομοθεσία των νόμων που διέπουν την Εμπορική Ναυτιλία.

Ο ΚΙΝΔ (νόμος 3816) αποτελείται από 15 τίτλους, 292 άρθρα στο σύνολο και 5 μεταβατικές διατάξεις. Στους τίτλους περιλαμβάνονται θέματα περί πλοίων και πλοιοκτησίας, συμπλοιοκτησίας, πλοιάρχου, πληρώματος, υποθήκης, ναυτικών προνομίων, κατασχέσεως και αναγκαστικής εκτελέσεως, αβαριών και συνεισφοράς, συγκρούσεως πλοίων, απαιτήσεων από επιθαλάσσιας αρωγής και ναυαγιοιρέσεως, θαλάσσιας ασφάλισεως και παραγραφών.

Ο ΚΙΝΔ τροποποιήθηκε στα άρθρα 66 και 75 από τον Α.Ν

373/1968 , ενώ εκτεταμένες τροποποιήσεις των διατάξεων του επήλθαν τόσο λόγω της ενάρξεως ισχύος του νέου Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (πχ. άρθρα 210-218 ΚΙΝΔ που καταργήθηκαν) όσο και από την εφαρμογή των διεθνών διατάξεων του κατά την θάλασσα δικαίου (Κανόνες Αμβέρσας και Υόρκης 1950, Διεθνής Σύμβαση Βρυξελλών 1952 κοκ) .

γ) Σύμφωνα λοιπόν με τ' ανωτέρω:

γ-α) ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ είναι το σύνολο των νομικών κανόνων, οι οποίες ρυθμίζουν τις σχέσεις, που απορρέουν άμεσα ή έμμεσα από το θαλάσσιο εμπόριο και την εν γένει δραστηριότητα της εμπορικής ναυτιλίας . Βασικά το δίκαιο αυτό διαιρείται σε δημόσιο και σε ιδιωτικό.

γ-β) ΔΗΜΟΣΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ είναι το σύνολο των κανόνων που διέπουν τις σχέσεις που προκαλούνται από την κρατική επέμβαση στη ναυτιλία. Διαιρείται στο διεθνές, διοικητικό, ποινικό, πειθαρχικό και δικονομικό ναυτικό δίκαιο. Κωδικοποίηση των διατάξεων του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου αποτελεί ο Κώδικας Δημ. Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ), ο οποίος κυρώθηκε δια του ΝΔ 187/1973 και ίσχυσε από 4-4-1974 .Περιλαμβάνει 5 μέρη και 273 άρθρα.

Τα μέρη του Κώδικα είναι :

I.Πλοία και βοηθητικά ναυπηγήματα. II.Προσωπικό πλοίων, III Αστυνομία Λιμένων IV.Ειδικά ναυτιλιακά θέματα. V. Ποινικές και πειθαρχικές διατάξεις.

γ-γ) ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ είναι το σύνολο των κανόνων, που ρυθμίζουν τις προκαλούμενες από το θαλάσσιο εμπόριο σχέσεις. Κλάδοι του δικαίου αυτού είναι το εμπορικό και το εργατικό ναυτικό δίκαιο. Οι διατάξεις του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου , προηγήθηκαν εκείνων του Δημοσίου

και κωδικοποιήθηκαν δια του Ν.3816/1958 στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ), που διαιρείται σε 15 μέρη (τίτλους) και 292 άρθρα.

Τα μέρη περιλαμβάνουν:

I. Περί πλοίων και πλοιοκτησίας. II. Περί συμπλοικτησίας III. Περί πλοιάρχου. IV. Περί πληρώματος V. Περί ευθύνης πλοιοκτήτου. VI. Περί ναυλώσεως. VII. Περί μεταβιβάσεως κυριότητας πλοίου προς εξασφάλιση απαιτήσεως. VIII. Περί υποθήκης επί πλοίου. IX. Περί ναυτικών προνομίων. X. Περί κατασχέσεως και αναγκαστικής εκτελέσεως επί πλοίων. XIII. Περί των εκ της επιθαλασσίου αρωγής απαιτήσεων. XIV. Περί θαλασσίας ασφαλίσεως και XV. Περί παραγραφών.

δ) Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η διαφορά μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου είναι ότι το μεν Δημόσιο ρυθμίζει σχέσεις κράτους και ασχολουμένων με τα θαλάσσια έργα, το δε Ιδιωτικό δίκαιο διέπει τις σχέσεις ναυτικών και ασχολουμένων με τις ναυτικές εργασίες.

2. ΠΗΓΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΠΕΡΑΝ ΤΟΥ Κ.Ι.Ν.Δ και

Κ.Ι.Ν.Δ

Επίσης πηγές ναυτικού δικαίου αποτελούν:

α) Εσωτερικός κανονισμός εργασίας φορτηγών πλοίων άνω των 800 ΚΟΧ.

β) Εσωτερικός κανονισμός εργασίας επιβατηγών πλοίων .

γ) Σ.Σ.Ε (Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας) .

δ) Νόμος 690/1945 (Περί ευθύνης εργοδότη μη καταβολής δεδουλευμένων αποδοχών) .

ε) Νόμος 551/1915 (Περί προστασίας των ασθενούντων ή υποστάντων ατυχήμα ναυτικών) .

στ) Νόμος 792/1978 (περί Ν.Α.Τ)

ζ) Νόμος 1085/1980 (Περί ελαχίστης Ασφαλιστικής Προστασίας των ναυτικών).

η) Νόμος 753/1977 (Περί Θαλασσίας Ρυπάνσεως).

θ) Διεθνείς Συμβάσεις Δ.Σ.Σ (SOLAS 74, MARPOL 73/78, κλπ).

ι) Διμερείς συμβάσεις.

ια) Εθιμο.

ιβ) Εγκύκλιοι Εταιρειών.

Τα πιο πάνω νομοθετήματα τα οποία αναφέρονται όλως ενδεικτικώς, όπως και πολλοί άλλοι νόμοι μη αναφερόμενοι, αποτελούν και αυτοί ΠΗΓΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ.

3) ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ (Δ.Σ.Σ)

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ είναι οι συμβάσεις, οι οποίες υπογράφονται μεταξύ των κυβερνήσεων δύο ή περισσότερων χωρών και ρυθμίζουν θέματα που αφορούν (για τη συγκεκριμένη περίπτωση) τη ΝΑΥΤΙΛΙΑ.

Αυτές οι συμβάσεις, τις περισσότερες φορές, κυρώνονται με Νόμο και αποτελούν εσωτερικό δίκαιο της κάθε χώρας πχ. Solas 1974, Διεθνής Κανονισμός Αποφυγής συγκρούσεων, MARPOL 73/78 κλπ.

4) ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Η δικαιοδοσία του κράτους εκτείνεται στα πλοία που:

α) φέρουν τη σημαία του

β) διέρχονται από τις ακτές του

γ) βρίσκονται στους λιμένες του.

Α) ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΦΕΡΟΥΝ ΤΗ ΣΗΜΑΙΑ: ενός κράτους, όπως είναι η Ελληνική θεωρούνται προέκταση του Ελληνικού κρά-

τους και υπάγονται στην εξουσία των Νόμων αυτού. Η εξουσία του Κράτους ασκείται με διάφορα όργανα όπως είναι:

- Το ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ στην Ελλάδα
- Οι Λιμενάρχες, Πρόξενοι (Αμισθοι ή Εμισθοι) στο Εξωτερικό.

Η δικαιοδοσία του κράτους σε πλοίο που φέρει τη σημαία του τού δίνει τη δυνατότητα να επεμβαίνει επί του πλοίου, των επιβαινόντων και των πλοιοκτητών και να επιλύει κάθε είδους διαφορά και να επιβάλει λήψη συγκεκριμένων μέτρων ασφαλείας του πλοίου και των μελών του πληρώματος και κυρώσεις σε περίπτωση μη τηρήσεως αυτών.

Επίσης έχει δικαίωμα εφ' όσον τούτο είναι απολύτως αναγκαίο να ζητά τη συνεργασία της χώρας που είναι ελιμενισμένο το πλοίο.

Β) ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΙΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΚΤΕΣ ΤΟΥ.

Οι αρχές του κράτους έχουν εξουσία στην Αιγιαλιτίδα ζώνη, η οποία ζώνη εκτείνεται ανάλογα με την χώρα από 3 σε 12 ναυτικά μίλια.

Εάν ένα πλοίο διέρχεται από την θαλάσσια περιοχή πλησίον των ακτών και εντός της Αιγιαλιτίδος ζώνης έχουν δικαίωμα οι αρχές της χώρας αυτής να ασκήσουν εξουσία επί του πλοίου στις περιπτώσεις αυτές στις οποίες υπάρχει υποψία ότι το πλοίο έχει προκαλέσει ρύπανση, ότι δεν πρόκειται για αβλαβή διεύλευση ή ότι τελέσθηκε έγκλημα καθ' όν χρόνο το πλοίο διέπλεε τις ακτές.

Γ) ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ.

Οι αρχές της χώρας στα λιμάνια των οποίων ευρίσκονται

τα πλοία με σημαία άλλης χώρας, κατ' αρχήν δεν έχουν δικαιοδοσία επ' αυτών, εξαιρετικά όμως έχουν εξουσία:

α) Σε περίπτωση που υπάρχει παράβαση κανόνων δημοσίας τάξεως.

β) Έχει διαπραχθεί έγκλημα ή υπάρχει υπόνοια εισαγωγής ναρκωτικών στο πλοίο και

γ) Ζητηθεί η επέμβαση από τον Πλοίαρχο.

5) ΕΛΕΓΧΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ και ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ.

α) Το ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ σ' όλα τα πλοία με Ελληνική σημαία, οπουδήποτε και αν βρίσκονται. Ο έλεγχος εφαρμογής αυτού έχει ανατεθεί στις Λιμενικές Αρχές και στα Προξενεία. Μέσα στα πλαίσια της εξουσίας των πιο πάνω αρχών έχουν δικαίωμα να επιβαίνουν επί του πλοίου και να ενεργούν επιθεωρήσεις στο πλοίο, στα βιβλία και στα μέλη του πληρώματος και να διατάσσουν την εφαρμογή των προβλεπομένων από τις κείμενες διατάξεις (όπως π.χ εκτέλεση γυμνασίων, δοκιμές μηχανών, βοηθητικών μηχανημάτων και εξαρτημάτων κλπ).

Σε περίπτωση που δεν υπάρχει Λιμενική Προξενική Αρχή ο Πλοίαρχος αναπληρώνει αυτή και λογοδοτεί στον πρώτο λιμένα κατάπλου του πλοίου.

β) ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΜΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ του.

Σε περίπτωση κατά την οποία ναυτικός πλοιοκτήτης, διαχειριστής, εκπρόσωπος αυτών ή άλλο εντεταλμένο όργανο δεν τηρήσει κανόνες Δ.Ν.Δ (Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου) υπόκειται σε κυρώσεις ποινικές, διοικητικές, πειθαρχικές και αστικές.

β-1) ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ

Οι ποινικές ευθύνες καταλογίζονται από τα Ποινικά Δικαστήρια για την μη τήρηση των κανόνων και είναι ποινές φυλακίσεως ή καθειρξεως π.χ απόπλους με ελλιπή καύσιμα, κατάχρηση εξουσίας, λήξη πιστοποιητικών, πλους με σοβαρές ζημιές στο πλοίο, έλλειψη επιθεωρήσεως Νηογνώμονος κλπ).

β-2) ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ

Συνέπεια αυτών επιβάλλονται από τα αρμόδια όργανα (Λιμεναρχεία, Υπουργός, Τελωνεία) χρηματικές ποινές, πρόστιμα, απαγόρευση απόπλου κλπ.

β-3) ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ

Πειθαρχικές ευθύνες είναι η προσωρινή και οριστική στέρηση ναυτικού φυλλαδίου, αφαίρεση άδειας σκοπιμότητας εκμεταλλεύσεως πλοίου.

Οι πειθαρχικές ποινές στα μέλη του πληρώματος επιβάλλονται από τον Πλοίαρχο, Λιμενική Αρχή, Α' ΠΣΕΝ (Α' Πειθαρχικό Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού), Β' ΠΣΕΝ, ΥΕΝ και οι ποινές είναι επίπληξη, πρόστιμο, προσωρινή ή οριστική στέρηση Ναυτικού φυλλαδίου και ασκήσεως του Ναυτικού επαγγέλματος.

β-4) ΑΣΤΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ

Το υπαίτιο πρόσωπο (μέλος πληρώματος ή επιβαίνων του πλοίου) το οποίο προκάλεσε ζημία, από την αμελή ή δόλια συμπεριφορά του, υποχρεούται ν' αποκαταστήσει τη ζημία που προκάλεσε σε τρίτο ή ακόμα και σε άλλο μέλος του πληρώματος. Αλληλέγγυα με το υπαίτιο πρόσωπο την ίδια υποχρέωση έχει και ο εργοδότης του (εφ' όσον μπορούσε ν' αποτρέψει τη ζημία και δεν το έπραξε).

Εάν δεν έχει συμφωνηθεί τότε εφαρμόζει εκείνο το οποίο αρμόζει εκ των ειδικών συνθηκών της συμβάσεως σύμφωνα με το άρθρο 25 του ΑΚ (Αστικού Κώδικα), δηλαδή ερευνά την ιθαγένεια των συμβαλλομένων, τον τόπο συνάψεως της συμβάσεως, τη σημαία πλοίου, τις έδρες των εταιρειών, το νόμισμα της συμφωνίας, τον τόπο του ατυχήματος κλπ.

9-2. Τόπος επίλυσης των διαφορών.

Εάν μεν έχει συμφωνηθεί συγκεκριμένο δικαστήριο μιας πόλεως αρμόδιο είναι κατά τόπον το δικαστήριο αυτό.

Εάν έχει συμφωνηθεί δικαστήριο μιας χώρας τότε ο όρος αυτός είναι αόριστος και ως εκ τούτου δεν λαμβάνεται υπόψη. Σ' αυτή την περίπτωση, όπως και όταν δεν έχει συμφωνηθεί καθόλου, αρμόδια κατά τόπον είναι τα δικαστήρια του τόπου της κατοικίας ή έδρας του εναγομένου ή σε περίπτωση ατυχήματος ή αδικήματος κατά τόπον αρμόδια είναι τα δικαστήρια όπου διεπράχθη το ατύχημα ή το αδίκημα, ή του ενάγοντος με ορισμένες προϋποθέσεις.

9-3) ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ

9-3-1. Στην καθημερινή γλώσσα και τις συναλλαγές όλων όσων ασχολούνται με την εμπορική ναυτιλία γίνεται αναφορά στη "διεθνή ναυτιλιακή πρακτική" ή στη "διεθνή πρακτική" για κάποια ενέργεια ή παράλειψη ή σχέση ή διαφορά. Η αναφορά αυτή δηλώνει πότε κανόνες διεθνών συμβάσεων, πότε γενικές αρχές δικαίου, ενίοτε κανόνες ελληνικού δικαίου και σπανιότερο τα "συναλλακτικά ήθη", δηλαδή τους συνηθισμένους στις συναλλαγές τρόπους ενέργειας.

9-3-2. Είναι αληθές ότι τα στοιχεία αλλοδαπότητας που εμπλεκονται σε μία διεθνή ναυτιλιακή σχέση είναι πολύπλο-

κα από εκείνα που συναντιώνται σε οποιαδήποτε άλλη διεθνή εμπορική σχέση.

9-4) ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ

9-4-1. Συχνά τα δικαστήρια καλούνται να επιλύσουν διαφορές που περιέχουν στοιχεία αλλοδαπότητας. "Στοιχείο αλλοδαπότητας" είναι π.χ η αλλοδαπή ιθαγένεια ενός από τους διαδίκους και η ελλιπής παράδοση φορτίου μετά από διεθνή θαλάσσια μεταφορά.

9-4-2. Όταν ένα ελληνικό δικαστήριο καλείται να κρίνει για κάποια υπόθεση που υπάρχει "στοιχείο αλλοδαπότητας" είναι υποχρεωμένο πριν ασχοληθεί με την ουσία της υπόθεσης να απαντήσει στα εξής ερωτήματα:

"Έχει ένα ελληνικό δικαστήριο το δικαίωμα να κρίνει και να εκδόσει απόφαση για την υπόθεση αυτή;"

Το ερώτημα αυτό αφορά στη διεθνή δικαιοδοσία του δικαστηρίου. Αν απαντηθεί καταφατικά τότε ακολουθεί το εξής που πρέπει να απαντηθεί:

"Σύμφωνα με τους κανόνες ποίου δικαίου (του ελληνικού ή ποίου αλλοδαπού δικαίου) θα κριθεί η συγκεκριμένη υπόθεση"; Το δεύτερο ερώτημα αφορά στο "εφαρμοστέο δίκαιο".

Και τα δύο παραπάνω ερωτήματα μπορούν να απαντηθούν με τη βοήθεια των κανόνων του Ιδιωτικού Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου.

9-5) ΡΗΤΡΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ, ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

9-5-1. Στις διεθνείς συναλλαγές και ιδιαίτερα στις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς θέτουν οι συναλλασσόμενοι ειδικές ρητρες. Οι ρητρες αυτές είναι διεθνούς δικαιοδοσίας και εφαρμοστέου δικαίου. Αυτές είτε επιβάλλονται από

τον ισχυρότερο στον ασθενέστερο, με στόχο την αποδυναμώση των δικαιωμάτων του ασθενεστερού, είτε είναι αντικείμενο ελεύθερης διαπραγματεύσεως και με τον τρόπο αυτό επιδιώκεται η άρση της ανασφάλειας που θα κυριαρχούσε στις σχέσεις αν δεν προσδιοριζόταν εκ των προτέρων το δικαστήριο που θα εκδίκασε τις διαφορές.

9-5-2. Αντί ρήτρας διεθνούς δικαιοδοσίας οι συναλλασσόμενοι σε διεθνείς εμπορικές συναλλαγές προτιμούν να περιλάβουν στις συμβάσεις τους ρήτρα διαιτησίας. Η ρήτρα αυτή σε περίπτωση διαφωνίας ή διαφοράς από την εφαρμογή της σύμβασης καθιστά αρμόδιους για την επίλυση διαιτητές που κατοικούν σε άλλη πόλη. Αν κάποιος από τους συμβαλλόμενους προτιμήσει να πάει σε άλλο δικαστήριο τότε, εφόσον το ζητήσει ο άλλος συμβαλλόμενος, έχει την ευχέρεια το δικαστήριο να αναστείλει την δική του διαδικασία.

9-5-3. Οι συμβάσεις και τα αξιόγραφα που χρησιμοποιούνται συχνότερα στις εμποροναυτιλιακές συναλλαγές -ναυλοσύμφωνα, μισθώσεις, συμφωνητικά διαχείρισης, φορτωτικές, συμφωνητικά αγοραπωλησίας πλοίου, ναυπήγησης πλοίου, επιθαλάσσιας αρωγής, ρυμούλκησης, ασφαλιστήρια και άλλα- είναι τυποποιημένα και γνωστά στις συναλλαγές με το κωδικό τους όνομα και τη χρονολογία έκδοσης ή τροποποίησής τους. Το κείμενο αυτών των εντύπων είναι συνήθως στην αγγλική γλώσσα και έχει διαμορφωθεί από ανθρώπους που γνωρίζουν καλά το αντικείμενο, δίνοντας βέβαια την ευχέρεια στους συναλλασσόμενους που τα χρησιμοποιούν να προσθέτουν ή να διαγράψουν όρους ώστε να ανταποκρίνονται στις ιδιαιτερότητες της συναλλαγής.

9-5-4. Τα περισσότερα και τα πιο διαδεδομένα έντυπα

συμφώντικά περιέχουν έντυπες ρήτρες διαιτησίας ή αποκλει-
στικής διεθνούς δικαιοδοσίας και εφαρμοστέου δικαίου.

14.6. επιτροπής ασφαλείας.

B) ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τα πιστοποιητικά ασφαλείας των εμπορικών πλοίων είναι ναυτιλιακά έγγραφα που εκδίδονται από τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες.

Η χορήγηση των πιστοποιητικών προϋποθέτει ικανοποιητική επιθεώρηση του πλοίου, σε ότι αφορά το κάθε ένα από αυτά, για να διαπιστωθεί ότι τα πλοία διατηρούν το μέγιστο επίπεδο ασφαλείας και κατά συνέπεια ανταποκρίνονται σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς ή διεθνείς συμβάσεις, ανάλογα με την κατηγορία που ανήκουν. Για την ελληνική πραγματικότητα τα πιστοποιητικά ασφαλείας των πλοίων διακρίνονται σε:

-Πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς.

-Πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις.

1. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ.

Τα πιστοποιητικά εθνικών κανονισμών εκδίδονται από την επιθεώρηση εμπορικών πλοίων (Ε.Ε.Π) μετά από ικανοποιητική επιθεώρηση, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία που αφορά την ασφάλεια των πλοίων και χορηγούνται σε:

-πλοία επιβατηγά πλών εσωτερικού

-πλοία φορτηγά κάτω των 500 ΚΟΧ

-πλοία ξύλινα

-πλοία ψυχαγωγίας που δε χρησιμοποιούνται για εμπορικές μεταφορές.

-πλοία αλιευτικά.

1-1) ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ (ΠΓΕ)

ΙΣΧΥΣ:

1 χρόνος σε πλοία που χρησιμοποιούνται για εμπορικές μεταφορές.

2 χρόνια σε πλοία που χρησιμοποιούνται για ψυχαγωγία.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ

Καλύπτει τις απαιτήσεις των εθνικών κανονισμών, όπως διατυπώνονται στη σχετική νομοθεσία "περί ασφαλείας πλοίων πλόων εσωτερικού" και αφορούν:

- Υποδιαίρεση και ευστάθεια
- Μηχανικές και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις
- Εγκαταστάσεις πυρασφαλείας και πυροσβεστικά μέσα
- Σωστικά μέσα και εξοπλισμός ναυσιπλοίας
- Πλοϊκά φώτα και σχήματα
- Ραδιοτηλεγραφικές και ραδιοτηλεφωνικές εγκαταστάσεις.

ΠΑΡΑΤΑΣΗ: Χορηγείται παράταση μέχρι ένα μήνα όταν κριθεί απαραίτητο από την Ε.Ε.Π.

ΘΕΩΡΗΣΗ: Διενεργείται θεώρηση μόνο σε έκτακτες επιθεωρήσεις, του κλιμακίου της ΕΕΠ, καταχωρώντας τυχόν παρατηρήσεις σ' αυτά ή στο βιβλίο επιθεωρήσεων.

1-2. ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΥΝΑΜΙΚΩΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ (ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ)

ΙΣΧΥΣ: 1 χρόνος

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ

Καλύπτει τις απαιτήσεις των εθνικών κανονισμών, όπως διατυπώνονται στη σχετική νομοθεσία "περί ασφαλείας δυναμικώς υποστηριζομένων σκαφών" και αφορούν:

- υποδιαίρεση και ευστάθεια
- μηχανικές και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις κλπ.

ΠΑΡΑΤΑΣΗ: Χορηγείται παράταση μέχρι ένα μήνα όταν κριθεί απαραίτητο από την ΕΕΠ.

ΘΕΩΡΗΣΗ: Διενεργείται θεώρηση κάθε 6 μήνες, αλλά και σε έκτακτες επιθεωρήσεις του κλιμακίου της ΕΕΠ καταχωρώντας τυχόν παρατηρήσεις σ' αυτό ή στο βιβλίο επιθεωρήσεων.

1-3) ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ
ΙΣΧΥΣ: 5 χρόνια

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ Καλύπτει τις απαιτήσεις των εθνικών κανονισμών, όπως διατυπώνονται στη σχετική νομοθεσία "περί γραμμών φόρτωσης επιβατηγών και φορτηγών πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού" και αφορούν:

- Εγχειρίδια φόρτωσης και ευστάθειας
- Μπουλμέδες υπερκατασκευών καταστρώματος κλπ.

ΠΑΡΑΤΑΣΗ:Χορηγείται παράταση μέχρι ένα μήνα, όταν κριθεί απαραίτητο από την ΕΕΠ.

ΘΕΩΡΗΣΗ: Διενεργείται θεώρηση κάθε χρόνο από την ημερομηνία της αρχικής επιθεώρησης ή εντός 3 μηνών πρό ή μετά τη συμπλήρωση της πιο πάνω ημερομηνίας.

1-4) ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗΣ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ.

ΙΣΧΥΣ: Απεριόριστος χρόνος. Όμως όταν εκτελείται ανακαταμέτρηση, σε περίπτωση μετασκευής ή μετατροπής του πλοίου που πιθανόν να φέρει ουσιαστική μεταβολή της υπάρχουσας χωρητικότητας, τότε το πιστοποιητικό αντικαθίσταται με νέο.

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ-ΑΝΑΝΕΩΣΗ Καλύπτει τις απαιτήσεις των εθνικών κανονισμών, όπως διατυπώνονται στη σχετική νομοθεσία "Περί καταμέτρησης μικρών σκαφών σύμφωνα με τον κανόνα ΙΙ" και αφορούν:

- τους χώρους που καλύπτουν την ολική χωρητικότητα

-τους χώρους που καλύπτουν την καθαρή χωρητικότητα

-τους χώρους που εξαιρούνται από την καταμέτρηση

ΠΑΡΑΤΑΣΗ: Δεν χορηγείται παράταση

ΘΕΩΡΗΣΗ: Δεν διενεργείται θεώρηση.

1-5) ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΑΝΥΨΩΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ.

ΙΣΧΥΣ: 4 χρόνια

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ: Καλύπτει τις απαιτήσεις των εθνικών κανονισμών, όπως διατυπώνονται στη σχετική νομοθεσία "περί επιθεώρησης των ανυψωτικών μέσων των πλοίων πλώων εσωτερικού" και αφορούν:

α) Ελεγχος στα διάφορα τμήματα και παραρτήματα.

β) Δοκιμή με δοκιμαστικό βάρος ή δυναμόμετρα (μηχανικά ή υδραυλικά) όπως:

-φορτίο δοκιμής σε ανυψωτικά μέσα κλπ.

ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ: Χορηγείται παράταση μέχρι 2 μήνες.

ΘΕΩΡΗΣΗ: Διενεργείται θεώρηση σε κάθε ετήσια περιδική επιθεώρηση.

1-6) ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ.

ΙΣΧΥΣ: 5 χρόνια.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ:

Καλύπτει τις απαιτήσεις των εθνικών κανονισμών, όπως διατυπώνονται στη σχετική νομοθεσία "περί πρόληψης ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, από πλοία πλώων εσωτερικού" και αφορούν:

-Ελεγχος εγκατάστασης εξοπλισμού και εξαρτημάτων για την προστασία της θάλασσας από απορρίψεις φορτίων πετρελαίου και σεντινών μηχανοστασίου

CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

ΙΣΧΥΣ: 5 χρόνια.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ ΙΣΧΥΣ: 5 χρόνια.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ

Καλύπτει τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης SOLAS 74/78-81/83 και αφορά:

ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ-ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ. ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ (εκτός από τα σχέδια ελέγχου πυρκαϊάς).

ΠΑΡΑΤΑΣΗ: Δεν χορηγείται παράταση.

ΘΕΩΡΗΣΗ: Διενεργείται θεώρηση σε κάθε ετήσια επιθεώρηση για όλα τα πλοία και σε κάθε ενδιάμεση μόνο για τα δεξαμενόπλοια.

2) ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΞΑΕΡΙΣΜΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

ΙΣΧΥΣ: 2 χρόνια.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ

Καλύπτει τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης SOLAS 74/78 και 81-83 και αφορούν:

ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ- ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΒΕΣΗ ΠΥΡΚΑΙΑΣ

Αντλίες πυρκαϊάς, σωληνώσεις και λήψεις πυρκαϊάς κλπ.

3) ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

-Συσκευές σωστικών μέσων (ραδιοσυσκευές, ορμιδοβόλες συσκευές, συστήματα επικοινωνίας και γενικού συναγερμού ανάγκης κλπ.).

-Οδηγίες συντήρησης των σωστικών μέσων κλπ.

-Βάρκες διάσωσης (υλικό κατασκευής, σήμανση, εξαρτήματα, μεταφορική ικανότητα, πρέωση, διάταξη ρυμούλκησης των σωσιβίων σχεδίων και εξοπλισμός).

-Ναυτιλιακός εξοπλισμός (μαγνητικές πυξίδες, γυροσκοπική πυξίδα κλπ.).

-Ναυτιλιακές εκδόσεις (χάρτες, ναυτιλιακές οδηγίες, αγγελίες στους ναυτιλλομένους κλπ.).

ΠΑΡΑΤΑΣΗ

Χορηγείται παράταση μέχρι 5 μήνες όταν το πλοίο δε βρίσκεται σε λιμάνι της χώρας που είναι νηολογημένο ή πρόκειται να εκτελέσει επισκευές και προορίζεται σε ένα από αυτά, αμέσως μετά τον απόπλου του. Αν όμως η άφιξη του πλοίου πραγματοποιηθεί πριν από τη λήξη των 5 μηνών τότε η παράταση ακυρώνεται.

ΘΕΩΡΗΣΗ

Διενεργείται θεώρηση σε κάθε ετήσια περιοδική επιθεώρηση για όλα τα πλοία και σε κάθε ενδιάμεση μόνο για τα δεξαμενόπλοια.

Δ) ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

ΙΣΧΥΣ: 1 χρόνος

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ

Καλύπτει τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης SOLAS 74/78 και 81/83 αφορούν

ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ (Συστήματα κλεισίματος στεγανών διαμερισμάτων, συστήματα άντλησης καυσίμου έρματος κλπ).

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.

(Μέσα πρόωσης πλοίου, μέσα αναπόδοσης πλοίου, μηχανισμός πηδαλίου, μέσα ελέγχου λειτουργίας των μηχανημάτων από τη γέφυρα, μέσα επικοινωνίας μηχανοστασίου από τη γέ-

φυρα, κλπ.), μέσα διαφυγής σε περίπτωση πυρκαϊάς, σχέδια ή εγχειρίδια ελέγχου πυρκαϊάς, εγχειρίδια συντήρησης και λειτουργίας των μέσων κατάσβεσης πυρκαϊάς).

ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

-Συσκευές σωστικών μέσων (ραδιοσκευές, ορμιδοβόλες συσκευές, συστήματα επικοινωνίας και γενικού συναγερμού ανάγκης, ακουστικά και οπτικά σήματα κινδύνου, κλπ.).

-Οδηγίες συντήρησης των σωστικών μέσων.

-Οδηγίες λειτουργίας των σωστικών μέσων.

-Πίνακας διαίρεσης πληρώματος ασφαλείας και εγκατάλειψης πλοίου.

-Εγχειρίδια ασκήσεων και γυμνασίων ασφαλείας και εγκατάλειψης πλοίου.

-Σωσίβιες σχεδίες κλπ.

ΠΑΡΑΤΑΞΗ: Χορηγείται μέχρι ένα μήνα όταν κριθεί απαραίτητο από τον επιθεωρητή

ΘΕΩΡΗΣΗ: Δεν διενεργείται θεώρηση.

Ε) ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ

EXEMPTION CERTIFICATE

ΙΣΧΥΣ:

Ισχύει για όσα χρονικό διάστημα δοθεί η απαλλαγή. Ομως αυτό το διάστημα δεν πρέπει να υπερβαίνει τις ημερομηνίες που λήγουν τα άλλα πιστοποιητικά του πλοίου.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ

Καλύπτει τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης SOLAS 74/78 "Περί έκδοσης πιστοποιητικού απαλλαγής" που αφορούν την ασφαλεία εξαρτισμού του πλοίου η οποία εξαρτάται από τον τύπο του πλοίου και τη διάρκεια του ταξιδιού.

ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗ

Δεν χορηγείται παράταση.

ΘΕΩΡΗΣΗ

Δεν διενεργείται θεώρηση.

ΣΤ) ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE

ΙΣΧΥΣ: 5 χρόνια.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ

Καλύπτει τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης 1966

"περί γραμμής φόρτωσης των πλοίων" που αφορούν:

- Εγχειρίδια φόρτωσης και ευστάθειας
- Μπουλμέδες υπερκατασκευών καταστρώματος
- Σωστή χάραξη της γραμμής φόρτωσης
- Στόμια καλύμματα κύτων
- Ανοίγματα μηχανοστασίου και άλλων χώρων κλπ.

ΠΑΡΑΤΑΣΗ

Δίνεται παράταση μέχρι 5 μήνες όταν το πλοίο δε βρίσκεται σε λιμάνι της χώρας που είναι νηολογημένο ή πρόκειται να εκτελέσει επισκευές και προορίζεται σε ένα από αυτά αμέσως μετά τον απόπλου του. Αν όμως η άφιξη του πλοίου πραγματοποιείται πριν από την λήξη των 5 μηνών τότε η παράταση ακυρώνεται.

ΘΕΩΡΗΣΗ: Διενεργείται θεώρηση σε κάθε ετήσια περιοδική επιθεώρηση.

Ζ) ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE

ΙΣΧΥΣ: Ισχύει για αόριστο χρόνο εφόσον δεν έγιναν μετατροπές ή μετασκευές που να επηρεάζουν τη χωρητικότητα του πλοίου.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ

Καλύπτει τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης 1969 " περί ενιαίου συστήματος καταμέτρησης σκαφών" που αφορούν:

-Ελεγχο εφαρμογής χρονοδιαγράμματος στα νέα και υπάρχοντα πλοία όπως:

Νέα πλοία θεωρούνται εκείνα που έχουν μήκος πάνω από 24 μέτρα το συμβόλαιο κατασκευής τους υπογράφηκε μετά την 18-7-82 και υπόκεινται στις διατάξεις του ενιαίου συστήματος καταμέτρησης ενώ τα αντίστοιχα υπάρχοντα πλοία τηρούν το παλιό σύστημα καταμέτρησης μέχρι 18-7-94 με την προϋπόθεση ότι στο διάστημα αυτό δεν έγιναν μετατροπές ή μετασκευές. Η θεώρηση των πλοίων " ΑΝΟΙΚΤΟΥ" και "ΚΛΕΙΣΤΟΥ" καταστρώματος συνεχίζει να υπάρχει αλλά μόνον για τα υπάρχοντα πλοία και για τα "ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ" μόνο όσον αφορά την καθαρή χωρητικότητα.

-Ελεγχο σωστής τήρησης του ενιαίου συστήματος καταμέτρησης όπως:

Η χωρητικότητα ενός πλοίου σύμφωνα με το πιο πάνω σύστημα εκφράζεται με τις τιμές της ολικής (GROSS) και καθαρής (NET) χωρητικότητας .

α) Η ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ είναι συνάρτηση όγκου (και όχι βάρους) εκφρασμένου σε Μ3 .

β) ΚΑΘΑΡΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (NET TONNAGE-N.T) .

ΠΑΡΑΤΑΣΗ: Δεν χορηγείται παράταση.

ΘΕΩΡΗΣΗ: Δεν διενεργείται θεώρηση.

Η) ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΑΝΥΨΩΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ.

CERTIFICATE OF FITNESS OF CARGO GEAR

ΙΣΧΥΣ: 4 χρόνια.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ

Καλύπτει τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης ILO (INTERNATIONAL LABOR ORGANIZATION) (καν. 32) " περί ασφαλείας των μέσων φορτοεκφόρτωσης " που αφορούν:

α) ΕΛΕΓΧΟ ΣΕ

Κολωνάκια και βίντζια

Συρματόσχοινα και αλυσίδες κλπ.

ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗ

Δίνεται παράταση μέχρι 5 μήνες όταν το πλοίο δε βρίσκεται σε λιμάνι της χώρας που είναι νηολογημένο ή πρόκειται να εκτελέσει επισκευές και προορίζεται σε ένα από αυτά αμέσως μετά τον απόπλου του. Αν όμως η άφιξη του πλοίου πραγματοποιείται πριν από την λήξη των 5 μηνών τότε η παράταση ακυρώνεται.

ΘΕΩΡΗΣΗ: Διενεργείται θεώρηση σε κάθε ετήσια περιοδική επιθεώρηση.

Θ) ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

ΙΣΧΥ: 5 χρόνια

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ

Καλύπτει τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης MARPOL 73/78 " περί πρόληψης ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο που αφορούν τον έλεγχο σε:

-Εγκαταστάσεις εξοπλισμού και εξαρτημάτων για την προστασία της θάλασσας από απορρίψεις φορτίων πετρελαίου και σεντινών μηχανοστασίου.

-Εγχειρίδια συμπληρωματικής έκθεσης που περιλαμβάνει τα μέσα εξοπλισμού των πλοίων.

-Βιβλία πετρελαίου και έγγραφα.

-Συστήματα διαχωρισμού δεξαμενών καυσίμου και έρματος.

-Δεξαμενές καταλοίπων πετρελαίου και πρότυπη σύνδεση απόρριψης

-Δεξαμενές χωριστού έρματος και διατάξεις αντλιών, δικτύων και σωληνώσεων.

-Δεξαμενές αποκλειστικά καθαρού έρματος και διατάξεις αντλιών, δικτύων και σωληνώσεων.

-Συστήματα πλύσης με αργό πετρέλαιο και εγχειρίδια.

ΠΑΡΑΤΑΣΗ:

Χορηγείται παράταση μέχρι 5 μήνες όταν το πλοίο δε βρίσκεται σε λιμάνι της χώρας που είναι νηολογημένο ή πρόκειται να εκτελέσει επισκευές και προορίζεται σε ένα από αυτά αμέσως μετά τον απόπλου του. Αν όμως η άφιξη του πλοίου πραγματοποιείται πριν από την λήξη των 5 μηνών τότε η παράταση ακυρώνεται.

ΘΕΩΡΗΣΗ: Διενεργείται θεώρηση σε κάθε ετήσια και ενδιάμεση περιοδική επιθεώρηση.

Ι) ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΟΞΙΚΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΧΥΜΑ

INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

ΙΣΧΥΣ: 5 χρόνια

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ Καλύπτει τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης MARPOL 73/78 " περί αποφυγής ρύπανσης της θάλασσας για την μεταφορά τοξικών υγρών ουσιών χύμα" που αφορούν έλεγχο σε:

-Εγκαταστάσεις εξοπλισμού και εξαρτημάτων για την προστασία της θάλασσας από απορρίψεις υγρών, τοξικών ου-

σιών.

-Βιβλίο φορτίου και έγγραφα

ΠΑΡΑΤΑΣΗ

Χορηγείται παράταση μέχρι 5 μήνες όταν το πλοίο δε βρίσκεται σε λιμάνι της χώρας που είναι νηολογημένο ή πρόκειται να εκτελέσει επισκευές και προορίζεται σε ένα από αυτά αμέσως μετά τον απόπλου του. Αν όμως η άφιξη του πλοίου πραγματοποιηθεί πριν από την λήξη των 5 μηνών τότε η παράταση ακυρώνεται.

ΘΕΩΡΗΣΗ

Διενεργείται θεώρηση σε κάθε ετήσια και ενδιάμεση περιοδική επιθεώρηση.

ΙΑ) ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΛΥΜΑΤΑ

INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE.

ΙΣΧΥΣ: 5 χρόνια.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ

Καλύπτει τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης MARPOL 73/78 "περί αποφυγής ρύπανσης της θάλασσας από λύματα" που αφορούν έλεγχο σε:

-Εγκαταστάσεις εξοπλισμού και εξαρτημάτων για την προστασία της θάλασσας από απορρίψεις λυμάτων του πλοίου.

ΠΑΡΑΤΑΣΗ

Χορηγείται παράταση μέχρι 5 μήνες όταν το πλοίο δε βρίσκεται σε λιμάνι της χώρας που είναι νηολογημένο ή πρόκειται να εκτελέσει επισκευές και προορίζεται σε ένα από αυτά αμέσως μετά τον απόπλου του. Αν όμως η άφιξη του πλοίου πραγματοποιηθεί πριν από την λήξη των 5 μηνών τότε η παράταση ακυρώνεται.

IV

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΟΠΩΣ ΕΧΕΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ (SOLAS).

Η Διεθνής Σύμβαση 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη θάλασσα (SOLAS 1974) υιοθετήθηκε από την Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια της Ζωής στην θάλασσα, την 1 Νοεμβρίου 1974 και το Πρωτόκολλο του 1978 αυτής (Πρωτόκολλο 1978) από την Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια των Δεξαμενοπλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης, την 17 Φεβρουαρίου 1978.

Η SOLAS 1974 τέθηκε διεθνώς σε ισχύ την 25 Μαΐου 1980 και το Πρωτόκολλο 1978 αυτής την 1 Μαΐου 1981.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, την 20 Νοεμβρίου 1981 υιοθέτησε τροποποιήσεις στην SOLAS 1974 (Τροποποιήσεις 1981 της SOLAS 1974) καθώς και τροποποιήσεις στο Πρωτόκολλο 1978 αυτής (τροποποιήσεις 1981 του Πρωτοκόλλου), σύμφωνα με την διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο VIII. Οι τροποποιήσεις 1981 της SOLAS και οι τροποποιήσεις του 1981 του Πρωτοκόλλου τέθηκαν σε ισχύ την 1 Σεπτεμβρίου 1984.

Εν συνεχεία θ' αναφερθούμε στην πιο πάνω σύμβαση, όχι βέβαια με πλήρη ανάλυση, λόγω περιορισμένου χρόνου διδασκαλίας, αλλά αποσπασματικά αναφερόμενοι στα κυριότερα κεφάλαιά της και τα οποία έχουν ως εξής:

ΜΕΡΟΣ Α - ΕΦΑΡΜΟΓΗ, ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΛΠ.

Κανονισμός 1

Εφαρμογή

α) Εκτός αν άλλως ρητά προβλέπεται, οι κανονισμοί αυτοί εφαρμόζονται μόνον στα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλοές.

β) Σε κάθε κεφάλαιο καθορίζονται με λεπτομέρεια οι κατηγορίες των πλοίων στα οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις του καθώς και η έκταση της εφαρμογής τους.

Κανονισμός 3

(ια) Εξαιρέσεις

α) Αν άλλως ρητά δεν προβλέπεται, οι κανονισμοί αυτοί δεν εφαρμόζονται σε :

ι) Πολεμικά πλοία και οπλιταγωγά

ιι) Φορτηγά πλοία κάτω από 500 τόρους ολικής χωρητικότητας

ιιι) Πλοία χωρίς μηχανική πρόωση

ιiv) Ξύλινα πλοία πρωτογονής κατασκευής

v) Πλοία αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικές μεταφορές.

vi) Αλιευτικά πλοία.

β) Εξαιρουμένων των διατάξεων που προβλέπονται στο Κεφάλαιο V, ουδένα από τ' αναφερόμενα στους κανονισμούς αυτούς, δεν θα εφαρμόζεται στα πλοία που αποκλειστικά ταξιδεύουν μέσα στις Μεγάλες Λίμνες της Βόρειας Αμερικής και στον ποταμό του Αγίου Λαυρεντίου σε συγκεκριμένη περιοχή.

Κανονισμός 4

(ιβ) Απαλλαγές

α) Αν λόγω εξαιρετικών περιστάσεων, ένα πλοίο που κανονικά δεν εκτελεί διεθνείς πλόες, διατεθεί για να εκτελέσει ένα μεμονωμένο διεθνές ταξίδι, αυτό δύναται ν' απαλλαγεί από την Αρχή, για ορισμένες διατάξεις αυτών των κανονισμών με τον όρο ότι συμμορφώνεται με τις διατάξεις ασφαλείας, οι οποίες κατά την γνώμη της Αρχής ενδείκνυνται για την εκτέλεση του ταξιδιού αυτού.

β) Η Αρχή δύναται επίσης ν' απαλλάξει οποιοδήποτε πλοίο το οποίο περιλαμβάνει στην κατασκευή του χαρακτηριστικά καινοφανούς τύπου από οποιαδήποτε από τις διατάξεις των κεφαλαίων II-1, II-2, III και IV των κανονισμών αυτών, με ορισμένες προϋποθέσεις.

Η Αρχή που θα επιτρέψει τέτοια απαλλαγή, πρέπει ν' αναφέρει στον Οργανισμό στοιχεία και λόγους, οι οποίοι θ' αφορούν την περίπτωση αυτή για την από τον Οργανισμό ενημέρωση των συμβαλλομένων Κυβερνήσεων.

ΜΕΡΟΣ Β - ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

Κανονισμός 6

2) Επιθεώρηση και εξέταση

α) Η επιθεώρηση και εξέταση των πλοίων αναφορικά με την εφαρμογή των διατάξεων των κανονισμών αυτών και την παροχή των εξαιρέσεων που προβλέπονται από αυτούς, θα διενεργείται από όργανα της Αρχής. Η Αρχή δύναται οποσδήποτε να εμπιστευτεί τις επιθεωρήσεις και εξετάσεις είτε σε διορισμένους για το σκοπό αυτό επιθεωρητές ή σε αναγνωρισμένους από αυτή οργανισμούς.

β) Η Αρχή θα καταρτίσει πρόγραμμα για την διενέργεια επιθεωρήσεων κατά την διάρκεια της χρονικής περιόδου που ισχύει το πιστοποιητικό. Οι επιθεωρήσεις αυτές θα εξασφα-

λίζουν ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του διατηρείται από κάθε άποψη σε ικανοποιητική κατάσταση για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται το πλοίο.

γ) Μια Αρχή που διορίζει επιθεωρητές ή αναγνωρίζει οργανισμούς που θα διενεργούν επιθεωρήσεις και εξετάσεις όπως καθορίζονται στις παραγράφους α) και β) θα εξουσιοδοτεί κατ' ελάχιστο κάθε διορισμένο επιθεωρητή ή αναγνωρισμένο Οργανισμό να δύναται όπως :

ι) απαιτεί επισκευές στο πλοίο και

ιι) διενεργεί επιθεωρήσεις και εξετάσεις αν ζητηθούν από τις αρμόδιες Αρχές της χώρας του λιμανιού.

Η Αρχή θα γνωστοποιεί στον Οργανισμό τις ειδικές αρμοδιότητες και τους όρους της εξουσιοδότησης που χορηγήθηκαν στους διορισμένους επιθεωρητές ή τους αναγνωρισμένους οργανισμούς.

δ) Όταν ένα διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός αποφαινεται ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν ανταποκρίνεται βασικά στα στοιχεία του πιστοποιητικού ή είναι τέτοια που το πλοίο δεν κρίνεται αξιόπλοο χωρίς κίνδυνο για το ίδιο και για τους επιβαίνοντες, αυτός ο επιθεωρητής θα απαιτεί άμεση αποκατάσταση της ελλείψεως είτε απευθείας από τον ενδιαφερόμενο, είτε ενημερώνοντας τις Αρχές της χώρας του λιμανιού για να παρακολουθήσουν τη συμμόρφωση ή μη (απαγορεύοντας και τον απόπλου).

Κανονισμός 7

Επιθεωρήσεις επιβατηγών πλοίων

α) Ένα επιβατηγό πλοίο θα υπόκειται στις επιθεωρήσεις

που καθορίζονται παρακάτω:

- ι) Επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε υπηρεσία
- ιι) Περιοδική επιθεώρηση κάθε δώδεκα μήνες
- ιιι) Επιπρόσθετες επιθεωρήσεις όταν παρίσταται ανάγκη

β) Οι επιθεωρήσεις που προαναφέρθηκαν θα εκτελούνται ως εξής:

ι) Η επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε υπηρεσία πρέπει να περιλαμβάνει πλήρη επιθεώρηση του σκάφους, των μηχανών και του εξοπλισμού, περιλαμβανομένων του εξωτερικού της γάστρας καθώς και του εσωτερικού και εξωτερικού των λεβήτων. Η επιθεώρηση θα είναι επίσης τέτοια ώστε να εξασφαλίζει ότι η εργασία σ' όλα τα μέρη του πλοίου και του εξοπλισμού του είναι από κάθε άποψη ικανοποιητική.

ιι) Η περιοδική επιθεώρηση θα περιλαμβάνει, επιθεώρηση του σκάφους, των λεβήτων και των άλλων δοχείων πίεσης, των μηχανών και του εξοπλισμού συμπεριλαμβανομένου και του εξωτερικού της γάστρας του πλοίου, των φώτων ναυσιπλοΐας, και ότι είναι κατάλληλο για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται και ότι συμμορφώνεται με τις διατάξεις της Σύμβασης αυτής καθώς και των νόμων, διαταγμάτων, διαταγών και κανονισμών που εκδίδονται από την Αρχή για την εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης.

ιιι) Επιθεώρηση γενική ή μερική ανάλογα με τις περιστάσεις θα διενεργείται μετά από επίσκεψη που επιβάλλεται από έρευνες που καθορίζονται στον κανονισμό 11 αυτού του Κεφαλαίου ή οποτεδήποτε γίνονται σοβαρές επισκευές ή ανακαινίσεις. Η επιθεώρηση θα είναι τέτοια ώστε θα εξασφαλίζεται ότι οι αναγκαίες επισκευές ή ανακαινίσεις έγιναν ικανοποιητικά, ότι το υλικό και η εκτέλεση της εργασίας

αυτών είναι από κάθε άποψη με τις διατάξεις των παρόντων κανονισμών και των ισχυόντων Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων στην θάλασσα και με τους εξ αυτών εκδιδόμενους νόμους, διατάγματα, διαταγές και κανονισμούς.

Γ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 10

Επιθεώρηση του σκάφους, των μηχανών και του εξοπλισμού φορτηγών πλοίων

(α) Το σκάφος, οι μηχανές και το εξοπλισμός (εκτός εκείνων τα οποία σχετίζονται από τα εκδιδόμενα Πιστοποιητικά Ασφαλείας Εξαρτισμού Φορτηγού Πλοίου, τα Πιστοποιητικά Ασφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας Φορτηγού Πλοίου ή Πιστοποιητικά Ραδιοτηλεφωνίας Φορτηγού Πλοίου) φορτηγού πλοίου θα επιθεωρούνται με τη συμπλήρωση και στη συνέχεια κατά τέτοιο τρόπο που η Αρχή δύναται να θεωρεί αναγκαίο προκειμένου να εξασφαλίσει ότι η κατάστασή τους από κάθε άποψη είναι ικανοποιητική και στα εξής διαστήματα :

1) σε διαστήματα που καθορίζονται από την Αρχή, αλλά τα οποία δεν υπερβαίνουν τα πέντε (5) χρόνια (περιοδικές επιθεωρήσεις)

2) επιπρόσθετα προς αυτές τις περιοδικές επιθεωρήσεις δεξαμενόπλοιο ηλικίας (10) χρόνων και πάνω θα υπόκεινται κατ' ελάχιστον σε μία ενδιάμεση επιθεώρηση κατά την διάρκεια της περιόδου που ισχύει το Πιστοποιητικό Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου.

Σε περιπτώσεις που μόνο μία τέτοια ενδιάμεση επιθεώρηση διενεργείται στην χρονική περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού αυτή θα λαμβάνει χώρα όχι ενωρίτερα των έξι (6) μηνών πριν και όχι αργότερα των έξι (6) μηνών μετά την

ημερομηνία συμπλήρωσης της ημίσαιας περιόδου ισχύος του πιστοποιητικού

β) Η αρχική και περιοδική επιθεώρηση θα είναι τέτοιες ώστε να εξασφαλιστεί ότι η διάταξη, τα υλικά και τα σχέδια της κατασκευής, οι λέβητες και τα λοιπά δοχεία πίεσης, τα εξαρτήματά τους, τα κύρια και βοηθητικά μηχανήματα περιλαμβανομένου του μηχανισμού κίνησης του πηδαλίου και των συνδεδεμένων συστημάτων ελέγχου, η ηλεκτρική εγκατάσταση και ο λοιπός εξοπλισμός είναι από κάθε άποψη ικανοποιητικός για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται το πλοίο. Οι επιθεωρήσεις αυτές στην περίπτωση δεξαμενοπλοίων θα περιλαμβάνουν επίσης επιθεώρηση της εξωτερικής επιφάνειας της γάστρας του πλοίου, των αντλιοστασιών, των συστημάτων σωληνώσεων φορτίου και καυσίμου πετρελαίου, των σωληνώσεων εξαερισμού, βαννών πίεσης κενού και των πλεγμάτων συγκράτησης φλογών.

γ) Η ενδιάμεση επιθεώρηση των δεξαμενοπλοίων ηλικίας δέκα (10) ετών και πάνω θα περιλαμβάνει επιθεώρηση του εξοπλισμού κίνησης πηδαλίου και των συνδεδεμένων συστημάτων ελέγχου των αντλιοστασιών των επί του καταστρώματος και εντός των αντλιοστασιών συστημάτων σωληνώσεων φορτίου και καυσίμου πετρελαίου, των σωληνώσεων εξαερισμού, των βαννών πίεσης κενού και των πλεγμάτων συγκράτησης φλογών, της ηλεκτρικής εγκατάστασης στις επικίνδυνες ζώνες και της εξωτερικής επιφάνειας της γάστρας του πλοίου. Επιπρόσθετα της οπτικής επιθεώρησης της ηλεκτρικής εγκατάστασης θα ελέγχεται η αντίσταση μόνωσης της ηλεκτρικής εγκατάστασης των επικίνδυνων ζωνών. Αν κατά την επιθεώρηση δημιουργηθεί τυχόν αμφιβολία ως προς την κατάσταση της σω-

ληνωσης, θα ληφθούν επιπροσθέτα αναγκαία μέτρα, όπως δοκιμές πίεσης και προσδιορισμός πάχους. Τέτοιες ενδιάμεσες επιθεωρήσεις καταχωρούνται στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου.

δ) Επιθεώρηση είτε γενική, είτε μερική, ανάλογα με τις περιστάσεις θα διενεργείται όταν απαιτείται μετά την διερεύνηση που καθορίζεται στον κανονισμό του κεφαλαίου αυτού ή οποτεδήποτε γίνονται σημαντικές επισκευές ή ανακαινίσεις. Η επιθεώρηση θα είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι αναγκαίες επισκευές ή ανακαινίσεις έγιναν αποτελεσματικά, ότι το υλικό και η εργασία αυτών των επισκευών ή ανακαινίσεων είναι από κάθε άποψη ικανοποιητική και ότι το πλοίο είναι ικανό να ταξιδεύσει χωρίς κίνδυνο για το πλοίο ή τους επιβαίνοντες σ' αυτό.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 11

Διατήρηση της κατάστασης μετά την επιθεώρηση

α) Η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του θα διατηρείται σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών αυτών, ώστε να εξασφαλίζεται, ότι το πλοίο από κάθε άποψη θα παραμείνει ικανό να ταξιδεύει στην θάλασσα χωρίς κίνδυνο για το πλοίο ή αυτούς που επιβαίνουν σ' αυτό.

β) Μετά από κάθε επιθεώρηση του πλοίου σύμφωνα με τους κανονισμούς 6, 7, 8, 9 ή 10 του κεφαλαίου αυτού, ουδεμία μεταβολή δεν πρέπει να γίνεται στην κατασκευαστική διατάξη στα μηχανήματα, στον εξοπλισμό και στους λοιπούς τομείς που καλύπτονται από την επιθεώρηση, χωρίς άδεια της Αρχής.

γ) Οποτεδήποτε συμβαίνει ατύχημα στο πλοίο ή ανακαλύ-

πτεται ελαττωμα το οποιο επηρεαζει την ασφαλεια του πλοίου ή την απόδοση ή επάρκεια των σωστικών μέσων αυτού ή του λοιπού εξοπλισμού , ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης του πλοίου θ' αναφέρουν αυτό το ταχύτερο δυνατό στην Αρχή , στον διερισιμένο επιθεωρητή ή στον αναγνωρισμένο οργανισμό, τον υπεύθυνο για την έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού που θα προβεί σε διερεύνηση για ν' αποφασίσει αν είναι ανάγκαία η διενέργεια επιθεώρησης όπως απαιτείται από τους κανονισμούς 6,7,8,9, ή 10 αυτού του κεφαλαίου. Αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι άλλου συμβαλλόμενου μερών , ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης θ' αναφέρουν επίσης αμέσως στις αρμόδιες αρχές της χώρας του λιμανιού και ο διορισμένος επιθεωρητής ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός θα εξακριβώνουν ότι έγινε αυτή η αναφορά.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 12

Έκδοση Πιστοποιητικών

α) ι) Πιστοποιητικό που ονομάζεται Πιστοποιητικό Ασφαλείας Επιβατηγού Πλοίου θα εκδίδεται ύστερα από εξέταση και επιθεώρηση για κάθε επιβατηγό πλοίο το οποίο ικανοποιεί τις απαιτήσεις των κεφαλαίων II-1, II-2, III και IV και κάθε άλλη σχετική απαίτηση των παρόντων κανονισμών.

ιι) Πιστοποιητικό που ονομάζεται Πιστοποιητικό Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού πλοίου, θα εκδίδεται ύστερα από επιθεώρηση για κάθε φορτηγό πλοίο το οποίο ικανοποιεί τις απαιτήσεις επιθεώρησης που καθορίζονται με τον κανονισμό 10 του παρόντος κεφαλαίου και συμμορφώνεται με τις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις των κεφαλαίων II-1 και II-2 εκτός των σχετικών με τα σχέδια ελέγχου και τα μέσα κατασκευής

της πυρκαϊάς.

ιιι) Πιστοποιητικό που ονομάζεται Πιστοποιητικό Ασφαλείας Εξαρτισμού Φορτηγού πλοίου, θα εκδίδεται ύστερα από επιθεώρηση για κάθε φορτηγό πλοίο το οποίο συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις των κεφαλαίων II-1, II-2 και III και κάθε άλλη σχετική απαίτηση των παρόντων κανονισμών.

iv) Όταν χορηγείται εξαίρεση στο πλοίο με βάση και σύμφωνα με τις απαιτήσεις των παρόντων κανονισμών, θα εκδίδεται πιστοποιητικό που ονομάζεται Πιστοποιητικό Απαλλαγής, επιπλέον των πιστοποιητικών που καθορίζονται στην παράγραφο αυτή.

v) Πιστοποιητικά Ασφαλείας Επιβατηγού Πλοίου, Πιστοποιητικά Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου, Πιστοποιητικά Ασφαλείας Εξαρτισμού Φορτηγού Πλοίου, Πιστοποιητικά Ασφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας Φ. Π, Πιστοποιητικά Ασφαλείας Ραδιοτηλεφωνίας Φ. Π και Πιστοποιητικά Απαλλαγής θα εκδίδονται, είτε από την Αρχή ή από οποιοδήποτε πρόσωπο εξουσιοδοτημένο αρμοδίως από αυτή. Σε κάθε περίπτωση η Αρχή αναλαμβάνει πλήρη ευθύνη για το πιστοποιητικό.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 13

Έκδοση πιστοποιητικού από άλλη Κυβέρνηση

Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση δύναται ύστερα από αίτηση της Αρχής να διατάξει την επιθεώρηση ενός πλοίου και αν πειστεί ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις των κανονισμών αυτών, να προβεί στην έκδοση πιστοποιητικών για το πλοίο αυτό, σύμφωνα με τους παρόντες κανονισμούς. Οποιοδήποτε πιστοποιητικό που εκδίδεται έτσι πρέπει να αναφέρει ότι

εκδόθηκε με αίτηση της Κυβέρνησης της χώρας στην οποία το πλοίο είναι νηολογημένο ή πρόκειται να νηολογηθεί. Το πιστοποιητικό αυτό θα έχει την ίδια ισχύ και αναγνώριση την οποία έχει και πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό 12 αυτού του κεφαλαίου.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 14

Διάρκεια και ισχύς των Πιστοποιητικών

α) Τα πιστοποιητικά εκτός του Πιστοποιητικού Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου, του Πιστοποιητικού Ασφαλείας Εξαρτισμού Φορτηγού Πλοίου και των Πιστοποιητικών απαλλαγής θα εκδίδονται για χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες. Το Πιστοποιητικό Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού πλοίου θα εκδίδεται για χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα πέντε (5) χρόνια. Το Πιστοποιητικό Ασφαλείας Εξαρτισμού Φορτηγού Πλοίου θα εκδίδεται για χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τους είκοσι τέσσερις (24) μήνες. Τα πιστοποιητικά εξαιρέσεων (απαλλαγής) δεν θα ισχύουν πέρα από την περίοδο ισχύος των Πιστοποιητικών στα οποία αναφέρονται αυτά.

β) Δεν επιτρέπεται παράταση της πενταετούς περιόδου ισχύος του Πιστοποιητικού Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου.

γ) Αν γίνεται επιθεώρηση εντός δύο (2) μηνών πριν από την λήξη της χρονικής περιόδου για την οποία αρχικά εκδόθηκε Πιστοποιητικό Ασφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας Φορτηγού Πλοίου ή Πιστοποιητικό Ασφαλείας Ραδιοτηλεφωνίας Φορτηγού Πλοίου σε σχέση με φορτηγά πλοία 300 κοχ και πάνω, αλλά μικρότερα των 500 κοχ, το πιστοποιητικό αυτό δύναται ν'

ανακληθεί και να εκδοθεί νέο πιστοποιητικό το οποίο θα λήγει δώδεκα (12) μήνες μετά το τέλος της προαναφερθείσας περιόδου.

δ) Αν το πλοίο κατά τον χρόνο λήξης της ισχύος πιστοποιητικού του, εκτός εκείνου που αναφέρεται στην παράγραφο (β) αυτού του κανονισμού, δεν βρίσκεται σε λιμάνι της χώρας, στην οποία το πλοίο είναι νηολογημένο ή στο οποίο αυτό πρόκειται να επιθεωρηθεί, η Αρχή δύναται να παρατείνει το πιστοποιητικό, αλλά μια τέτοια παράταση θα χορηγείται μόνο για τον σκοπό διευκόλυνσης του πλοίου να συμπληρώσει το ταξίδι του στην οποία αυτό είναι νηολογημένο ή πρόκειται να επιθεωρηθεί και αυτό μόνο στις περιπτώσεις κατά τις οποίες κρίνεται σωστό και λογικό να γίνει έτσι.

ε) Κανενός πιστοποιητικού δεν θα παρατείνεται η ισχύς κατά τις διατάξεις της παραγράφου (δ) του παρόντος Κανονισμού για περίοδο μεγαλύτερη των πέντε (5) μηνών και πλοίο στο οποίο χορηγήθηκε τέτοια παράταση καταπλεοντας στην χώρα στην οποία είναι νηολογημένο ή στο λιμάνι στο οποίο πρόκειται να επιθεωρηθεί, δεν μπορεί με βάση αυτή την παράταση ν' αποπλεύσει από το λιμάνι αυτό ή από την χώρα πριν να εφοδιαστεί με νέο πιστοποιητικό.

στ) Πιστοποιητικό, εκτός από εκείνο που αναφέρεται στην παράγραφο (β) αυτού του κανονισμού, το οποίο δεν παρατάθηκε σύμφωνα με τις παραπάνω διατάξεις του παρόντος κανονισμού, μπορεί να παραταθεί από την Αρχή μέχρι μιας περιόδου χάριτος ενός (1) μηνός από την ημερομηνία λήξης που αναφέρεται στο πιστοποιητικό.

ζ) Πιστοποιητικό θα παύσει να ισχύει:

ι) αν οι επιθεωρήσεις και οι εξετάσεις δεν διενεργούν-

ται μέσα στα χρονικά όρια που καθορίζονται από τους κανονισμούς 7 (α), 8, 9 και 10 (α) αυτού του Κεφαλαίου ή όπως αυτά δυνατόν να παρατάθηκαν σύμφωνα με τις παραγράφους (δ), (ε) ή (στ) του κανονισμού αυτού, ή

ιι) σε περίπτωση αλλαγής της σημαίας του πλοίου με σημαία άλλης χώρας. Νέο πιστοποιητικό θα εκδίδεται μόνο όταν η Κυβέρνηση που εκδίδει νέο πιστοποιητικό είναι απόλυτα ικανοποιημένη ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 11(α) και (β) του κεφαλαίου αυτού. Στην περίπτωση αλλαγής σημαίας μεταξύ χωρών μελών, αν ζητηθεί η Κυβέρνηση της χώρας μέρους τη σημαία της οποίας έφερε το πλοίο προηγούμενα, θα διαβιβάσει το ταχύτερο δυνατό στην Αρχή αντίγραφα των πιστοποιητικών τα οποία έφερε το πλοίο πριν από την αλλαγή της σημαίας και αν διατίθενται αντίγραφα των σχετικών εκθέσεων επιθεώρησης.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 18

Παράρτημα Πιστοποιητικού

α) Αν κατά την εκτέλεση ενός ταξιδιού, ένα πλοίο φέρει αριθμό ατόμων μικρότερο από τον μέγιστο αριθμό που επιτρέπεται από το πιστοποιητικό Ασφαλείας Επιβατηγού Πλοίου και σαν συνέπεια αυτού κατά τις διατάξεις των κανονισμών αυτών, το πλοίο μπορεί να φέρει μικρότερο αριθμό σωσιβίων λέμβων και λοιπών σωστικών μέσων, από εκείνο που αναγράφεται στο πιστοποιητικό, η Κυβέρνηση, το πρόσωπο ή ο Οργανισμός που αναφέρονται οι κανονισμοί 12 και 13 του παρόντος κεφαλαίου, μπορούν να εκδίδουν για το σκοπό αυτό τροποποιητικό παράρτημα του πιστοποιητικού.

β) Το παράρτημα αυτό πρέπει ν' αναφέρει ότι κάτω από τις υφιστάμενες συνθήκες δεν υπάρχει παράβαση των παρόντων κανονισμών. Αυτό επισυνάπτεται στο πιστοποιητικό και υποκαθιστά αυτό σε ότι αφορά τα σωστικά μέσα, ισχύει δε μόνο για το συγκεκριμένο ταξίδι για το οποίο εκδόθηκε.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 19

Έλεγχος

α) Κάθε πλοίο που βρίσκεται στο λιμάνι άλλου μέρους υπόκειται σε έλεγχο από όργανα αρμοδίως εξουσιοδοτημένα από την Κυβέρνηση αυτού, του ελέγχου περιοριζομένου στην εξακρίβωση ότι τα πιστοποιητικά, που εκδόθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό 12 ή τον κανονισμό 13 αυτού του κεφαλαίου, είναι σε ισχύ.

β) Τα πιστοποιητικά αυτά, αν είναι σε ισχύ, θα γίνονται αποδεκτά εκτός αν υπάρχουν φανερές ενδείξεις που να πείθουν ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις ενδείξεις οποιουδήποτε από τα πιστοποιητικά ή ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του δεν είναι σύμφωνος με τις διατάξεις του κανονισμού 11 (α) και (β) αυτού του κεφαλαίου.

β) Στις περιπτώσεις που δίδονται στην παράγραφο (β) αυτού του κανονισμού ή όταν ένα πιστοποιητικό έχει λήξει ή έπαυσε να ισχύει το όργανο που διενεργεί τον έλεγχο θα λάβει τ' αναγκαία μέτρα, ώστε να εξασφαλιστεί ότι το πλοίο δεν θ' αποπλεύσει μέχρις ότου αυτό καταστεί ικανό να ταξιδεύσει ή να εγκαταλείψει το λιμάνι προκειμένου να καταπλεύσει σε κατάλληλη επισκευαστική βάση χωρίς κίνδυνο για το πλοίο ή αυτούς που επιβαίνουν σ' αυτό.

ΦΥΛΑΚΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ

3.2 Ο όρος "φυλακή μηχανής" όπως χρησιμοποιείται στα μέρη 3-2, 4-2 αυτού του τμήματος σημαίνει είτε ένα πρόσωπο, είτε προσωπικό που απαρτίζει την φυλακή ή την χρονική περίοδο ευθύνης για αξιωματικό κατά την διάρκεια της οποίας η φυσική παρουσία στους χώρους μηχανημάτων αυτού του αξιωματικού μπορεί να απαιτείται ή να μην απαιτείται.

3.3 Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής είναι ο εκπρόσωπος του πρώτου μηχανικού και είναι πάντοτε πρωταρχικά υπεύθυνος για την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία και συντήρηση των μηχανημάτων που επιδρούν στην ασφαλεία του πλοίου και είναι υπεύθυνος για την επιθεώρηση, λειτουργία και δοκιμή, όπως απαιτείται όλων των μηχανημάτων και εξοπλισμού που εμπίπτει στην ευθύνη της φυλακής μηχανής.

Ευθύνσεις φυλακής

3.4 Η σύσταση της φυλακής μηχανής θα είναι πάντοτε επαρκής για να εξασφαλισθεί η ασφαλής λειτουργία όλων των μηχανημάτων που επιδρούν στην λειτουργία του πλοίου, είτε αυτό είναι σε αυτόματο ή χειροκίνητο τρόπο λειτουργίας και θα είναι η κατάλληλη για τις επικρατούσες καταστάσεις και συνθήκες.

3.5 Όταν αποφασίζεται η σύσταση της φυλακής μηχανής, που μπορεί να περιλαμβάνει κατάλληλα προσοντούχα μέλη του πληρώματος, θα λαμβάνονται υπόψη μεταξύ των άλλων τα παρακάτω κριτήρια.

1.ο τύπος του πλοίου και ο τύπος και κατάσταση των μηχανημάτων

2.η επαρκής πάντοτε επιτήρηση των μηχανημάτων που

επιδρουν στην ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

3. οποιοδήποτε ειδικοί τρόποι λειτουργίας επιβάλλονται από συνθήκες όπως ο καιρός, πάγος, μολυσμένο νερό, ρηχά νερά, καταστάσεις επείγουσας ανάγκης, περιορισμός ζημιών ή ελάτωσης ρύπανσης.

4. τα προσόντα και η πείρα της φυλακής μηχανής.

5. η ασφάλεια της ζωής, πλοίου, φορτίου και λιμένα και προστασία του περιβάλλοντος

6. η τήρηση των διεθνών, εθνικών και τοπικών κανονισμών και

7. διατήρηση των συνήθων λειτουργιών του πλοίου.

Παραλαβή φυλακής

3.6. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής δεν θα παραδώσει την φυλακή στον αντικαταστάτη αξιωματικό εάν έχει λόγους να πιστεύει ότι αυτός προφανώς δεν είναι σε θέση να εκτελεί τα καθήκοντα τήρησης φυλακής αποτελεσματικά, και σε τέτοια δε περίπτωση θα ενημερωθεί ο πρώτος μηχανικός.

3.7 Ο αντικαστάτης αξιωματικός της φυλακής μηχανής θα εξασφαλίσει ότι τα μέλη της αντικαθιστώσης φυλακής είναι εμφανώς πλήρως ικανά να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους αποτελεσματικά.

3.8 Προτού παραλάβουν την φυλακή μηχανής οι αντικαταστάτες αξιωματικοί θα ικανοποιούν τουλάχιστον προς τα παρακάτω:

1. τις πάγιες διαταγές και ειδικές οδηγίες του πρώτου μηχανικού που είναι σχετικές με την λειτουργία των μηχανών και συστημάτων του πλοίου.

2. τη φύση όλων των εργασιών που βρίσκονται σε εξέλιξη

σε μηχανήματα και συστήματα το προσωπικό που εμπλέκεται και τους ενδεχόμενους κινδύνους

3. το επίπεδο, και όπου ισχύει την κατάσταση του νερού η καταλοίπων στους υδροσυλέκτες, εφεδρικές δεξαμενές, δεξαμενές καταλοίπων, δεξαμενές εφεδρικές, δεξαμενές ποσίου ύδατος, δεξαμενές λιμάτων και οποιεσδήποτε ειδικές απαιτήσεις για την χρήση και διάθεση των περιεχομένων τους.

4. την κατάσταση και στάθμη καυσίμου στις εφεδρικές δεξαμενές, δεξαμενές κατακρήνησης, δεξαμενές ημερήσιας κατανάλωσης και σε άλλες ευκολίες αποθήκευσης καυσίμων.

5. οποιεσδήποτε ειδικές απαιτήσεις όσον αφορά τις απορρίψεις του συστήματος υγιεινής

6. την κατάσταση και τρόπο λειτουργίας των διαφόρων κυρίων και βοηθητικών συστημάτων, περιλαμβανομένου του συστήματος διανομής ηλεκτρικής ισχύος

7. όπου εφαρμόζεται, την κατάσταση του εξοπλισμού ελέγχου και της κονσόλας ελέγχου, και ποιά μηχανήματα δουλεύουν χειροκίνητα

8. όπου εφαρμόζεται, την κατάσταση και τρόπο λειτουργίας αυτομάτων ελέγχων του λέβητα, όπως τα συστήματα ελέγχου φλόγας, τα συστήματα ελέγχου ορίων, τα συστήματα ελέγχου καύσης, τα συστήματα ελέγχου παροχής καυσίμου και λοιπού εξοπλισμού που είναι σχετικός με την λειτουργία των ατμολεβήτων.

9. οποιεσδήποτε ενδεχόμενες δυσμενείς καταστάσεις που είναι αποτέλεσμα δυσμενών καιρικών συνθηκών, πάγου, μολυσμένων ή ρηχών νερών

10. οποιεσδήποτε ειδικούς τρόπους λειτουργίας που

υπαγορεύονται από βλάβες του εξοπλισμού ή από δυσμενείς συνθήκες στο πλοίο

11. αναφορές των μελών πληρώματος του μηχανοστασίου που είναι σχετικές με τα καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί

12. η διαθεσιμότητα συσκευών πυρόσβεσης και

12. η κατάσταση συμπληρώσεως του ημερολογίου μηχανής

Εκτέλεση φυλακής μηχανής.

3.9 Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα εξασφαλίσει ότι οι καθιερωμένες ρυθμίσεις τηρήσεως φυλακής διατηρούνται και ότι την διοίκηση, τα μέλη πληρώματος μηχανής, εάν αποτελούν μέρος της φυλακής μηχανής βοηθούν στην ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία της μηχανής πρόωσης και του βοηθητικού εξοπλισμού.

6-0. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα συνεχίζει να είναι υπεύθυνος για τις εργασίες στον χώρο μηχανημάτων παρά την παρουσία του πρώτου μηχανικού στους χώρους μηχανημάτων έως ότου συγκεκριμένα ενημερωθεί ότι ο πρώτος μηχανικός έχει αναλάβει την ευθύνη αυτή και ότι τούτο έχει γίνει αμοιβαία κατανοητό.

6-1. Όλα τα μέλη της φυλακής μηχανής θα είναι εξοικειωμένα με τα καθήκοντα τηρήσεως φυλακής που τους έχουν ανατεθεί. Πρόσθετα κάθε μέλος θα έχει γνώση επί των κατωτέρω όσον αφορά το πλοίο επί του οποίου υπηρετεί:

1. της χρήσης των καταλλήλων συστημάτων ενδοσυνεννοήσεως

2. των οδών διαφυγής από τον χώρο του μηχανοστασίου

3. των συστημάτων συναγερμού του μηχανοστασίου και να είναι σε θέση να ξεχωρίσει τους διάφορους συναγερμούς με

να έχει κατα νου ότι αλλαγές στην ταχύτητα που είναι αποτέλεσμα δυσλειτουργίας μηχανημάτων, η οποία ακυβερνησία, μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου και την ζωή στην θάλασσα. Η γέφυρα θα ενημερωθεί άμεσα, σε περίπτωση πυρκαϊάς και για όποια επικείμενη ενέργεια όπως χώρους μηχανημάτων που μπορεί να προκαλέσει την μείωση της ταχύτητας του πλοίου, επικείμενη ακυβερνησία, σταμάτημα του προωστηρίου συστήματος του πλοίου ή όποια μεταβολή στην παραγωγή ηλεκτρικής ισχύος ή παρόμοια απειλή στην ασφάλεια. Αυτή η ειδοποίηση, όπου είναι δυνατόν, θα ολοκληρώνεται πριν πραγματοποιηθούν οι αλλαγές, προκειμένου να δοθεί στην γέφυρα ο μέγιστος δυνατός χρόνος προκειμένου να λάβει τα όποια απαραίτητα μέτρα για να αποφευχθεί ενδεχόμενο ναυτικό ατύχημα.

7.7. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα ενημερώνει τον πρώτο μηχανικό χωρίς καθυστέρηση:

1. όταν συμβεί ζημία ή δυσλειτουργία της μηχανής που μπορεί να είναι τέτοιας φύσεως ώστε να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

2. όταν συμβαίνει όποια δυσλειτουργία η οποία πιστεύεται μπορεί να προκαλέσει ζημία ή εκτεταμένη ζημία της μηχανής προώσεως, βοηθητικών μηχανημάτων ή συστημάτων παρακολούθησης και διακυβέρνησης και

3. σε οποιαδήποτε κατάσταση ανάγκης, ή εάν βρίσκεται σε αμφιβολία ως προς την απόσταση ή τα μέτρα που θα πάρει

7.8 Παρά την απαίτηση να ενημερωθεί ο πρώτος μηχανικός στις παραπάνω καταστάσεις, ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής δεν θα διστάσει να λάβει άμεσα μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου των μηχανών του και του πληρώμα-

τος ως οι συνθήκες το απαιτούν.

7.9 Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα δώσει στο προσωπικό φυλακής όλες τις κατάλληλες οδηγίες και πληροφορίες που θα εξασφαλίσουν την τήρηση ασφαλούς φυλακής μηχανής. Η συνήθης συντήρηση μηχανημάτων που πραγματοποιείται υπό μορφή εργασιών ως μέρους τήρησης ασφαλούς φυλακής καθορίζονται ως αναπόσπαστο μέρος της συνήθους φυλακής. Λεπτομερής συντήρηση επισκευών που περιλαμβάνει, επισκευές ηλεκτρικού, μηχανολογικού, υδραυλικού, πνευματικού ή εφαρμοστέου ηλεκτρονικού εξοπλισμού σε όλο το πλοίο θα πραγματοποιείται εν γνώση του αξιωματικού υπεύθυνου φυλακής μηχανής και του πρώτου μηχανικού. Αυτές οι επισκευές θα καταγράφονται.

" Τήρηση φυλακής μηχανοστασίου υπό διαφορετικές συνθήκες και σε διαφορετικές περιοχές."

α) " Περιορισμένη ορατότητα"

8.0 Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα εξασφαλίσει ότι είναι διαθέσιμη μόνιμη πίεση αέρα ή ατμού για τα ηχητικά σήματα ομίχλης και ότι πάντοτε οι εντολές της γέφυρας που αφορούν σε αλλαγές στην ταχύτητα και διαχείριση λειτουργίας εφαρμόζονται αμέσως και πρόσθετα, ότι τα βοηθητικά μηχανήματα που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση ελλειγμών είναι άμεσα διαθέσιμα.

Παράκτιες και συνωστισμένες περιοχές.

8.1 Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα εξασφαλίσει ότι όλα τα μηχανήματα που εμπλέκονται στους ελλειγμούς του πλοίου μπορούν άμεσα να τεθούν σε χειροκίνητο τρόπο λειτουργίας όταν ενημερώνεται ότι το πλοίο είναι σε περιοχή που έχει συνωστισμό. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυ-

λακής μηχανής θα εξασφαλίσει επίσης ότι είναι διαθέσιμη επαρκής εφεδρική ισχύς για πηδαλουργία και για άλλες απαιτήσεις ελιγμών. Πηδαλουργία ανάγκης και λοιπός βοηθητικός εξοπλισμός θα είναι διαθέσιμος για άμεση λειτουργία.

β) Πλοία αγκυροβολημένα

8.2. Σε μη προστατευμένα αγκυροβόλια ο πρώτος μηχανικός θα συμβουλευθεί τον πλοίαρχο όσον αφορά το αν θα ή αν δεν θα διατηρήσει την ίδια φυλακή όπως εν πλω.

8.3. Όταν ένα πλοίο είναι αγκυροβολημένο σε ανοικτά αγκυροβόλια όπως ή σε οποιαδήποτε άλλη κατάσταση που ισοδυναμεί με κατάσταση " εν πλω" ο αξιωματικός μηχανής υπεύθυνος φυλακής θα εξασφαλίσει ότι :

1. τηρείται αποτελεσματική φυλακή
2. γίνεται επιθεώρηση όλων των μηχανημάτων τα οποία βρίσκονται σε λειτουργία και σε κατάσταση ετοιμότητας
3. η κύρια μηχανή και τα βοηθητικά μηχανήματα τηρούνται σε κατάσταση ετοιμότητας σύμφωνα με τις διαταγές από την γέφυρα
4. λαμβάνονται μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος από ρύπανση από τα πλοία και υπάρχει συμμόρφωση με τους εφαρμοζόμενους κανονισμούς πρόληψης ρύπανσης και
5. όλα τα συστήματα ελέγχου ζημιών και πυρόσβεσης βρίσκονται σε ετοιμότητα.

Η S.T.C.W., όπως αυτή ισχύει, περιέχει και άλλα κεφάλαια τα οποία αφορούν ξεχωριστά, κάθε τμήμα του πλοίου και του προσωπικού αυτών, όμως εν προκειμένω δεν είναι δυνατή η αναφορά σ' αυτά λόγω της μεγάλης εκτάσεως της ύλης.

Αναλογος περιεχομενο έχουν και οι κανονισμοι Εργασίας,

οι οποίοι προισχύουν της S.T.C.W. Εάν τυχόν περιέχουν αντίθετες διατάξεις από αυτές της S.T.C.W., υπερισχύουν οι τελευταίες.

Καθίσταται πλέον επιτακτικοί η ανάγκη θέσεως σε εφαρμογή Κανονισμών Εργασίας αναθεωρημένων και προσαρμοσμένων με τις Διεθνείς Συμβάσεις που ήδη ισχύουν.

Προεδρικό Διάταγμα (Π.Δ.) 287/1998

Η Ελλάδα εις εκτέλεση της επιταγής της STCW, (βλ. πιο πάνω Κανονισμοί VIII/1 Τμήμα A-VIII/1- Καταλληλότητα για υπηρεσία), εξέδωσε Προεδρικό Διάταγμα (υπ' αριθμ. 287/1998) περί Εφαρμογής Απαιτήσεων για τήρηση φυλακής των ναυτικών, το οποίο έχει ως εξής:

Άρθρο 1

Τα διαστήματα ανάπαυσης για το προσωπικό που εκτελεί φυλακή καθορίζονται σύμφωνα με το Τμήμα AVIII/1 του μέρους Α του Κώδικα της Διεθνούς Σύμβασης STCW και συγκεκριμένα:

1. Σε όλα τα πρόσωπα στα οποία ανατίθενται καθήκοντα αξιωματικού υπεύθυνου φυλακής θα διατίθεται τουλάχιστον 10ωρη ανάπαυση κάθε 24ωρο χρονικό διάστημα

2.Οι ώρες ανάπαυσης είναι δυνατόν να διαιρούνται σε δύο το πολύ χρονικές περιόδους, μία εκ των οποίων θα είναι τουλάχιστον 6ωρης διάρκειας.

3.Οι απαιτήσεις για τις περιόδους ανάπαυσης που καθορίζονται στις παραγράφους 1 και 2 δεν είναι απαραίτητο να τηρούνται σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης ή γυμνασίου ή κάτω από άλλες υπερισχύουσες επιχειρησιακές συνθήκες

4.Ανεξαρτήτως από τις διατάξεις των παραγράφων 1 και

2, το ελάχιστο χρονικό διάστημα των 10 ωρών μπορεί να μειωθεί σε τουλάχιστον 6 συνεχόμενες ώρες με την προϋπόθεση ότι η οποιαδήποτε τέτοια μείωση δεν παρατείνεται πέραν των 2 ημερών και δίδονται τουλάχιστον 70 ώρες ανάπαυσης σε κάθε χρονική περίοδο επτά ημερών.

Άρθρο 2

Για την εφαρμογή της απαίτησης για διαστήματα ανάπαυσης με το άρθρο 1:

1.α) Ο πλοίαρχος σε συνεργασία με τους αξιωματικούς προϊσταμένους των υπηρεσιών καταστρώματος και μηχανής, μεριμνά για την κατάρτιση " προγράμματος τήρησης φυλακών"

β) Το πρόγραμμα περιέχει τα ακόλουθα, για κάθε ένα από τους ναυτικούς που υπηρετούν στο πλοίο και μετέχει σε φυλακές τόσο όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλώ όσο και σε λιμένα

-το ονοματεπώνυμό του

-την ειδικότητά του

-τα χρονικά διαστήματα κατά τα οποία έχει υποχρέωση εκτέλεσης φυλακής.

γ) Το πρωτότυπο του προγράμματος φέρει υπογραφή του πλοίαρχου και σφραγίδα του πλοίου και κρατείται από τον πλοίαρχο.

δ) Αντίγραφο του προγράμματος αναρτάται σε ένα τουλάχιστον πίνακα που βρίσκεται σε σημείο του πλοίου όπου έχουν πρόσβαση όλα τα μέλη του πληρώματος που μετέχουν σε φυλακές

2α) Οι αξιωματικοί προϊστάμενοι υπηρεσίας καταστρώματος και μηχανής, υπό την εποπτεία του πλοίαρχου, τηρούν όσον αφορά τον κλάδο τους για κάθε μέλος του πληρώματος

που μετέχει σε φυλακές " αρχείο ημερήσιων ωρών εργασίας ή ανάπαυσης"

β) Στο αρχείο σημειώνονται για κάθε εικοσιτετράωρο και ανεξαρτήτως αν το πλοίο βρίσκεται εν πλω ή σε λιμένα η ώρα έναρξης και λήξης των διαστημάτων οποιαδήποτε εργασίας , ή η ώρα έναρξης και λήξης των διαστημάτων ανάπαυσης του ναυτικού και υπογράφεται από τον τηρούντα αυτό αξιωματικό, τον ναυτικό που αφορά και θεωρείται από τον πλοίαρχο

γ) Το αρχείο των οκτώ προηγούμενων ημερών και σε κάθε περίπτωση το αρχείο που αντιστοιχεί στο χρονικό διάστημα από τον απόπλου από λιμένα έως τον απόπλου από τον επόμενο λιμένα, κρατείται από τον πλοίαρχο και είναι διαθέσιμο σε περίπτωση ελέγχου από τις αρμόδιες Αρχές.

3. Το πρόγραμμα και το αρχείο συντάσσονται στην Ελληνική και την Αγγλική.

4. Για πλοία που εκτελούν πλόες σε περιοχές που ισχύει η ίδια η τοπική ώρα, οι ώρες και τα χρονικά διαστήματα του παρόντος άρθρου καταχωρούνται σε τοπική ώρα και για πλοία που εκτελούν πλόες σε περιοχές όπου η τοπική ώρα αλλάζει, καταχωρούνται σε " παγκόσμιο χρόνο συνοστισμού" (UTC).

Άρθρο 3

Σε περίπτωση κατά την οποία ναυτικός που μετέχει σε φυλακές συμμετέχει ή απασχολείται σε περιστατικό:

- α) επείγουσας ανάγκης (emergency)
- β) γυμνασίου (drill)
- γ) υπερισχυσών επιχειρησιακών συνθηκών (overriding operational conditions), δηλαδή ουσιαδων εργασιων επί του

πλοίου. Πριν αρνηθεί τον καταπλου ή προβεί σε τέτοιες ενέργειες το Μέρος μπορεί να συμβουλευθεί την Αρχή του ενδιαφερομένου πλοίου. Πληροφορίες πρέπει να δίνονται επίσης προς την Αρχή όταν το πλοίο δεν φέρει σε ισχύ ένα πιστοποιητικό σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών.

4) Όσον αφορά τα πλοία των χωρών μη-Μερών της Σύμβασης, τα Μέρη θα εφαρμόζουν τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης, όσο αυτό είναι αναγκαίο, για να εξασφαλίζεται ότι δεν γίνεται ευνοικότερη μεταχείριση αυτών.

Άρθρο 6

Διαπίστωση των παραβάσεων και εφαρμογή της Σύμβασης.

1) Τα Μέρη της Σύμβασης θα συνεργάζονται για τη διαπίστωση των παραβάσεων και την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης, χρησιμοποιώντας όλα τα κατάλληλα και πρακτικά μέτρα διαπίστωσης και περιβαλλοντικής παρακολούθησης καθώς και επαρκείς διαδικασίες για την αναφορά και συγκέντρωση των αποδείξεων:

2) Πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση δύναται, σε κάθε λιμάνι ή τερματικό σταθμό που ανήκει στη δικαιοδοσία Μέρους, να υπόκειται σε επιθεώρηση από αξιωματούχους που διορίζονται ή εξουσιοδοτούνται για το σκοπό αυτό από το Μέρος για την εξακρίβωση αν το πλοίο απέρριψε επιβλαβείς ουσίες κατά παράβαση των διατάξεων των κανονισμών. Αν μια επιθεώρηση δείξει παραβίαση της Σύμβασης, μια αναφορά θα υποβάλλεται προς την Αρχή για κάθε κατάλληλη ενέργεια.

3) Κάθε Μέρος θα παρέχει στην Αρχή στοιχεία, αν υπάρχουν, ότι το πλοίο έχει απορρίψει επιβλαβείς ουσίες ή απόβλητα που περιέχουν τέτοιες ουσίες κατά παράβαση των

διατάξεων των κανονισμών. Αν είναι πρακτικά δυνατό η αρμόδια Αρχή του προηγούμενου Μέρους θα γνωστοποιεί στον Πλοίαρχο του πλοίου για τη σε βάρος του καταγγελία.

4) Με τη γνωστοποίηση των στοιχείων η Αρχή που τα πληροφορείται θα προβαίνει σε διερεύνηση του θέματος και δυνατόν να ζητήσει από το άλλο Μέρος την παροχή και άλλων ή καλύτερων αποδείξεων για την κατηγορία της παράβασης. Αν η Αρχή ικανοποιείται ότι είναι διαθέσιμες επαρκείς αποδείξεις για να κινήσει τη διαδικασία σε σχέση με την αποδιδόμενη κατηγορία θα κινήσει αυτή τη διαδικασία σύμφωνα με το δίκαιό της το ταχύτερο δυνατό. Η Αρχή προθύμως θα ενημερώνει το Μέρος το οποίο ανέφερε την παράβαση καθώς επίσης και τον Οργανισμό για τις ενέργειές της.

5) Μέρος δυνατόν επίσης να επιθεωρεί ένα πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται η Σύμβαση αυτή, όταν αυτό καταπλέει στα λιμάνια του ή στους τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται υπό τη δικαιοδοσία του, αν του ζητηθεί η έρευνα από οποιοδήποτε Μέρος μαζί με επαρκή στοιχεία ότι το πλοίο έχει απορρίψει επιβλαβείς ουσίες ή απόβλητα που περιέχουν τέτοιες ουσίες σε οποιαδήποτε θέση. Η έκθεση τέτοιας έρευνας θα διαβιβάζεται στο Μέρος που τη ζήτησε και στην Αρχή έτσι ώστε να γίνει δυνατή η λήψη μέτρων σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Άρθρο 8

Αναφορές που περιλαμβάνουν επιβλαβείς ουσίες

1) Η αναφορά για ένα περιστατικό πρέπει να γίνεται χωρίς καθυστέρηση στην πληρέστερη δυνατή έκταση σύμφωνα με τις διατάξεις του Πρωτοκόλλου I της παρούσας Σύμβασης.

2) Κάθε Μέρος της Σύμβασης πρέπει να:

α) πραγματοποιεί όλες τις αναγκαίες διευθετήσεις για ένα κατάλληλο αξιωματούχο ή υπηρεσία προκειμένου να λαμβάνει και να επεξεργάζεται όλες τις αναφορές για περιστατικά και

β) ενημερώνει τον Οργανισμό με πλήρεις λεπτομέρειες αυτών των διευθετήσεων για κοινοποίηση στα άλλα Μέρη και Κράτη Μέλη του Οργανισμού.

3) Οποτεδήποτε ένα Μέρος λαμβάνει μία αναφορά σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, το Μέρος αυτό θα διαβιβάζει την αναφορά χωρίς καθυστέρηση:

α) Στην Αρχή του εμπλεκόμενου πλοίου, και

β) σε κάθε άλλο Κράτος το οποίο δυνατόν να επηρεάζεται.

4) Κάθε Μέρος της Σύμβασης αναλαμβάνει την υποχρέωση να προβεί στην έκδοση οδηγιών στις υπηρεσίες που επιθεωρούν πλοία και αεροσκάφη και στις λοιπές αρμόδιες υπηρεσίες για να αναφέρουν στις Αρχές οποιοδήποτε περιστατικό που αναφέρεται στο Πρωτόκολλο Ι της παρούσας Σύμβασης. Το Μέρος αυτό αν το θεωρεί σκόπιμο, θα αναφέρει σχετικά στον Οργανισμό καθώς και σε οποιοδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο Μέρος.>>

Ακολουθούν τα άρθρα 9 έως 20, τα οποία αναφέρονται στον τρόπο εφαρμογής της Δ.Σ και δίδει οδηγίες προς το σκοπό αυτό στα συμβαλλόμενα μέρη.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ του 1978 ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973,

ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

1) ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι ΤΗΣ MARPOL 73/78

(Περιλαμβάνει τροποποιήσεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

ΚΑΙ

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι

Πρωτόκολλο Ι

Διατάξεις που αφορούν Αναφορές περιστατικών με επιβλαβείς ουσίες (σύμφωνα με το άρθρο 8 της Σύμβασης).

ΑΡΘΡΟ Ι

Υποχρέωση υποβολής αναφοράς

1) Ο Πλοίαρχος ή άλλο άτομο που έχει φυλακή σε οποιοδήποτε πλοίο που εμπλέκεται σε ένα περιστατικό το οποίο αναφέρεται στο άρθρο II αυτού του Πρωτοκόλλου θα αναφέρει τις λεπτομέρειες ενός τέτοιου περιστατικού χωρίς καθυστέρηση και στην πληρέστερη δυνατή έκταση σύμφωνα με τις διατάξεις του Πρωτοκόλλου.

2) Στην περίπτωση ενός πλοίου που αναφέρεται στην παράγραφο (1) αυτού του άρθρου και το οποίο εγκαταλείπεται ή στην περίπτωση αναφοράς από ένα τέτοιο πλοίο που δεν είναι πλήρης ή δεν είναι δυνατόν να ληφθεί, ο πλοιοκτήτης, ο ναυλωτής, ο διαχειριστής ή ο διευθυντής του πλοίου ή ο πράκτοράς τους, πρέπει στην πληρέστερη δυνατή έκταση να αναλάβουν τις υποχρεώσεις που έχει ο πλοίαρχος σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του Πρωτοκόλλου.

Άρθρο II

Πότε θα γίνονται αναφορές.

ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του παραμένουν από κάθε άποψη σε ικανοποιητική κατάσταση για τη λειτουργία που προορίζεται το πλοίο. Αυτές οι επιθεωρήσεις μπορούν να διενεργούνται από κρατικές υπηρεσίες ελέγχου ή από εξουσιοδοτημένους επιθεωρητές ή από αναγνωρισμένους οργανισμούς ή από άλλα Μέρη κατόπιν αιτήσεως της Αρχής. Οπου η Αρχή, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (1) αυτού του κανονισμού, καθιερώνει ετήσιες υποχρεωτικές επιθεωρήσεις, οι παραπάνω έκτακτοι έλεγχοι δεν είναι υποχρεωτικοί.

γ) Αρχή που διορίζει επιθεωρητές ή αναγνωρισμένους οργανισμούς να εκτελούν επιθεωρήσεις και ελέγχους όπως αναπτύσσεται στις υποπαραγράφους (α) και (β) αυτής της παραγράφου, θα εξουσιοδοτεί τουλάχιστον κάθε διορισμένο επιθεωρητή ή αναγνωρισμένο οργανισμό:

ι) να απαιτεί επισκευές σ' ένα πλοίο και

ιι) να διενεργεί επιθεωρήσεις και ελέγχους αν ζητηθούν από τις αρμόδιες αρχές λιμένα κατάπλου του πλοίου.

Η Αρχή θα γνωστοποιεί στον Οργανισμό τις ειδικές ευθύνες και προϋποθέσεις της εξουσιοδότησης που δίδονται στους διορισμένους επιθεωρητές ή αναγνωρισμένους οργανισμούς για κοινοποίηση στα Μέρη αυτού του Πρωτοκόλλου για την ενημέρωση των οργάνων τους.

δ) Όταν ένας διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός κρίνει ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά με τα στοιχεία του Πιστοποιητικού ή είναι τέτοια ώστε το πλοίο να μην δύναται να ταξιδεύσει χωρίς να αποτελεί αδικαιολόγητη απειλή κινδύνου στο θαλάσσιο περιβάλλον τότε ο επιθεωρη-

τής αυτός ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός θα εξασφαλίζει αμέσως ότι έλαβαν χώρα ενέργειες αποκατάστασης και θα ενημερώνει στον κατάλληλο χρόνο την Αρχή. Αν οι ενέργειες για την αποκατάσταση δεν γίνουν το πιστοποιητικό πρέπει να αποσύρεται και θα πρέπει να ενημερώνεται αμέσως η Αρχή. Αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι άλλου Μερους, θα πρέπει επίσης να ενημερώνονται αμέσως οι αρμόδιες αρχές του λιμένα κατάπλου. Όταν ένα όργανο της Αρχής, διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός έχουν ενημερώσει τις αρμόδιες αρχές του λιμένα κατάπλου, η ενδιαφερόμενη Κυβέρνηση του λιμένα κατάπλου θα παρέχει στο όργανο αυτό, επιθεωρητή ή οργανισμό κάθε αναγκαία βοήθεια για να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με αυτό τον κανονισμό. Όταν είναι δυνατόν, η ενδιαφερόμενη Κυβέρνηση του λιμένα κατάπλου θα λάβει τέτοια μέτρα ώστε θα εξασφαλίζεται ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει μέχρις ότου αυτό μπορεί να ταξιδεύσει ή να αποπλεύσει από το λιμάνι για να κατευθυνθεί στην πλησιέστερη κατάλληλη διαθέσιμη επισκευαστική βάση χωρίς να προκαλέσει αδικαιολόγητη απειλή κινδύνου στο θαλάσσιο περιβάλλον.

ε) Σε κάθε περίπτωση η ενδιαφερόμενη Αρχή θα εγγυάται πλήρως την πληρότητα και αποτελεσματικότητα της επιθεώρησης και ελέγχου και θα αναλαμβάνει να εξασφαλίζει τις απαραίτητες διευθετήσεις για την ικανοποίηση αυτής της υποχρέωσης.

4)α) Η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του θα πρέπει να διατηρείται σύμφωνη με τις διατάξεις αυτής της Σύμβασης, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το πλοίο από κάθε άποψη θα παραμένει ικανό να ταξιδεύσει χωρίς να προκαλέ-

σει αδικαιολόγητη απειλή βλάβης στο θαλάσσιο περιβάλλον.

β) Μετά το πέρας κάθε επιθεώρησης του πλοίου σύμφωνα με την παράγραφο (1) αυτού του κανονισμού δεν θα πρέπει να γίνεται καμμία αλλαγή στην κατασκευή, τον εξοπλισμό, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, τις διατάξεις ή τα υλικά που καλύπτονται από την επιθεώρηση χωρίς την έγκριση της Αρχής, εκτός από την άμεση αντικατάσταση του σχετικού εξοπλισμού και εξαρτημάτων.

γ) Όταν συμβεί ατύχημα σ' ένα πλοίο ή διαπιστωθεί βλάβη η οποία ουσιαστικά επηρεάζει την ακεραιότητα του πλοίου ή την αποτελεσματικότητα ή την πληρότητα του εξοπλισμού του που καλύπτεται από αυτό το Παράρτημα, ο Πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης θα αναφέρει με την πρώτη ευκαιρία στην Αρχή, ή στον αναγνωρισμένο Οργανισμό ή το διορισμένο επιθεωρητή τον υπεύθυνο για την έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού ο οποίος με πρωτοβουλία του θα διενεργεί έρευνες για να αποφασίσει αν είναι αναγκαία μια επιθεώρηση όπως αυτή που απαιτείται από την παράγραφο (1) αυτού του κανονισμού. Αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι άλλου Μέρους, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης επίσης θα αναφέρει αμέσως στις αρμόδιες Αρχές του λιμένα κατάπλου και ο διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος Οργανισμός θα εξακριβώνει ότι έχει γίνει τέτοια αναφορά.

Κανονισμός 5

ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

1) Διεθνές Πιστοποιητικό για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πετρέλαιο θα εκδίδεται μετά την επιθεώρηση σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 4 αυτού του Παραρτήματος σε κάθε πετρελαιοφόρο ολικής χωρητικότητας 150 κόνων και πά-

νω και σε κάθε άλλο πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και πάνω, το οποίο εκτελεί ταξίδια σε λιμάνια ή σε τερματικές εγκαταστάσεις πέραν της ακτής, που βρίσκονται στη δικαιοδοσία άλλων Μερών της Σύμβασης. Στην περίπτωση των υπαρχόντων πλοίων αυτή η απαίτηση θα εφαρμόζεται δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ αυτής της Σύμβασης.

2) Ένα τέτοιο Πιστοποιητικό θα πρέπει να εκδίδεται από την Αρχή ή από κάθε πρόσωπο ή Οργανισμό αρμοδίως εξουσιοδοτημένο από αυτή. Σε κάθε περίπτωση η Αρχή αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη για το πιστοποιητικό.>>

Στη συνέχεια αναφέρονται στον Κανονισμό 5 παρ 2-1 ο χαρακτηρισμός του τύπου των πετρελαιοφόρων (Π/Φ) ,στην παράγραφο 2-2 προβλέπεται εφοδιασμός πιστοποιητικού ΙΟΡΡ για τα υπάρχοντα πετρελαιοφόρα κατά την θέση σε ισχύ της συμβάσεως, καθώς και για την ισχύ του Πιστοποιητικού ΙΟΡΡ που εκδόθηκε πριν την έναρξη ισχύος της Συμβάσεως (παρ. 2-3) .

Επίσης για την έκδοση πιστοποιητικού ΙΟΡΡ για τα Π/Φ που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο / προϊόντα με CBT και COW (2-4)

Ο Κανονισμός 6 προβλέπει σχετικά με την έκδοση ενός πιστοποιητικού από άλλη Κυβέρνηση .

Στον Κανονισμό 7 προβλέπεται ο τύπος του πιστοποιητικού.

Ο Κανονισμός 8 έχει ως εξής:

<<Κανονισμός 8

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

1) Ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρυπανσης από

Πετρέλαιο θα εκδίδεται για περίοδο που καθορίζεται από την Αρχή, η οποία δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία της έκδοσης, υπό την προϋπόθεση ότι στην περίπτωση ενός πετρελαιοφόρου που λειτουργεί με δεξαμενές καθαρού έρματος για μια περιορισμένη περίοδο που καθορίζεται στον κανονισμό 13 (9) αυτού του Παραρτήματος, η χρονική περίοδος ισχύος του Πιστοποιητικού δεν θα υπερβαίνει αυτή την καθοριζόμενη χρονική περίοδο.

2) Ένα πιστοποιητικό θα παύσει να ισχύει αν έχουν γίνει σημαντικές μεταβολές στην κατασκευή, τον εξοπλισμό, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, τις διατάξεις ή τα υλικά που απαιτούνται, χωρίς την έγκριση της Αρχής, εκτός από την άμεση αντικατάσταση τέτοιου εξοπλισμού ή εξαρτημάτων ή αν δεν έχουν πραγματοποιηθεί οι ενδιάμεσες επιθεωρήσεις όπως καθορίζονται από την Αρχή σύμφωνα με τον κανονισμό 4 (1) (γ) αυτού του Παραρτήματος.

3) Ένα Πιστοποιητικό που εκδόθηκε σε πλοίο θα παύσει επίσης να ισχύει με την αλλαγή της σημαίας του πλοίου στη σημαία άλλου Κράτους. Νέο Πιστοποιητικό θα εκδοθεί μόνον όταν η Κυβέρνηση που εκδίδει το νέο Πιστοποιητικό είναι απόλυτα ικανοποιημένη ότι το πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με τις απαιτήσεις του κανονισμού 4(4) (α) και (β) αυτού του Παραρτήματος. Στην περίπτωση αλλαγής της σημαίας μεταξύ Μερών, αν ζητηθεί εντός τριών μηνών αφότου πραγματοποιήθηκε η αλλαγή, η Κυβέρνηση του Μέρους του οποίου τη σημαία έφερε το πλοίο προηγούμενα, θα διαβιβάσει το ταχύτερο δυνατόν στην Αρχή αντίγραφο του Πιστοποιητικού που έφερε το πλοίο πριν την αλλαγή σημαίας και αν είναι διαθέσιμο αντίγραφο της σχετικής έκθεσης επιθεώρησης.

Καν. 8

2.5 Επανίσχυση ενός Πιστοποιητικού ΙΟΡΡ

2.5.1 Όταν η επιθεώρηση που απαιτείται στον κανονισμό 4 του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78 δεν πραγματοποιείται εντός της χρονικής περιόδου που καθορίζεται σε εκείνον τον κανονισμό, το Πιστοποιητικό ΙΟΡΡ παύει να ισχύει. Όταν πραγματοποιείται στη συνέχεια μια επιθεώρηση αντίστοιχης εκείνης που απαιτείται, η ισχύς του Πιστοποιητικού μπορεί να αποκατασταθεί χωρίς την αλλαγή της ημερομηνίας λήξης του αρχικού Πιστοποιητικού και το Πιστοποιητικό οπισθογραφείται για το σκοπό αυτό. Η ακρίβεια και η αυστηρότητα μιας τέτοιας επιθεωρήσεως θα εξαρτάται από τη χρονική περίοδο, η οποία παρήλθε για την περιγραφόμενη επιθεώρηση και την κατάσταση του πλοίου.>>

ΣΤ) Στο Κεφάλαιο II της ΔΣ περιέχονται ο Κανονισμός 9, ο οποίος αναφέρεται στον έλεγχο της απόρριψης του πετρελαίου και της απαγορεύσεως απορρίψεως, αναφέροντας τις εξαιρέσεις που επιτρέπεται να γίνουν, όπως: στίγμα πλοίου, απόσταση μεγαλύτερη των 50 μιλίων από την ακτή, στιγμιαίος ρυθμός απόρριψης, συνολική ποσότητα πετρελαίου που απορρίπτεται κλπ.

Αναφέρεται για την δυνατότητα απόρριψης πετρελαίου από πλοίου ΚΟΧ 400 και άνω, αλλά και μικρότερων των 10.000 τόρων εντός 12 μιλίων από την ακτή.

Στον Κανονισμό 10 προβλέπονται οι μέθοδοι για την πρόληψη της ρύπανσης από Πετρέλαιο από πλοία που ταξιδεύουν εντός των ειδικών περιοχών.

Στον κανονισμό II προβλέπονται οι εξαιρέσεις μη εφαρμογής του κανονισμού 9 και 10 δηλαδή ότι κατ' εξαίρεση

πλοία λειτουργούν κάτω από ένα ευρύ φάσμα διαφορετικών συνθηκών ο Κώδικας βασίζεται σε γενικές αρχές και στόχους.

5.0 Κώδικας εκφράζεται με γενικούς όρους ώστε να μπορεί να έχει μια ευρύτερη εφαρμογή. Είναι προφανές ότι διαφορετικά επίπεδα διαχείρισης, είτε αφορούν σε εταιρείες ξηράς, είτε σε πλοία, απαιτούν διάφορα επίπεδα γνώσης και ενημέρωσης στα θέματα που αναφέρονται στον Κώδικα.

6.0 ακρογωνιαίος λίθος μιας καλής ασφαλούς διαχείρισης είναι η δέσμευση της κορυφής της ιεραρχίας. Σε ζητήματα ασφάλειας και πρόληψης ρύπανσης η συνέπεια, η ικανότητα, η συμπεριφορά, η ενεργοποίηση των ατόμων σε όλα τα επίπεδα καθορίζουν το τελικό αποτέλεσμα . . .

1 ΓΕΝΙΚΑ

1.1.1 <<Διεθνής κώδικας ασφαλούς διαχείρισης (ISM) >>:

Είναι ο διεθνής κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη ρύπανσης όπως υιοθετήθηκε από τη Συνέλευση και όπως μπορεί στο μέλλον να τροποποιηθεί από τον Οργανισμό .

1.1.2 <<Εταιρεία>>: Είναι ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος Οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη της λειτουργίας του πλοίου από τον πλοιοκτήτη και ο οποίος αναλαμβάνοντας τέτοια ευθύνη έχει συμφωνήσει να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον κώδικα.

1.1.3 <<Αρχή >>: Είναι η κυβέρνηση του κράτους τη σημαία του οποίου δικαιούται να φέρει το πλοίο.

1.2 Στόχοι

1.2.1 Οι στόχοι του κώδικα είναι η διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, της πρόληψης ανθρώπινου τραυματισμού ή απώλειας ζωής και της αποφυγής βλάβης στο περιβάλλον, ιδιαίτερα στο θαλάσσιο περιβάλλον και στη περιουσία.

1.2.2 Οι στόχοι της ασφαλούς διαχείρισης της εταιρείας πρέπει, μεταξύ άλλων, να:

1.1 καθορίζουν ασφαλείας πρακτικές στην λειτουργία του πλοίου και ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον.

1.2 καθιερώνουν μέτρα προστασίας για όλους τους συγκεκριμένους κινδύνους και να

1.3 βελτιώνουν συνεχώς τις ικανότητες ασφαλούς διαχείρισης του προσωπικού στην ξηρά και στη θάλασσα, περιλαμβανομένης της προετοιμασίας για αντιμετώπιση καταστάσεων ανάγκης, που σχετίζονται με την ασφάλεια και με την προστασία του περιβάλλοντος.

1.2.3 Το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης πρέπει να διασφαλίζει :

1.1 τη συμμόρφωση με υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς και

1.2 ότι λαμβάνονται υπόψη οι σχετικοί κώδικες, οδηγίες και πρότυπα που συνιστώνται από τον οργανισμό, τις αρχές, τους νηογνώμονες και τους οργανισμούς της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

1.3 Εφαρμογή

Οι απαιτήσεις αυτού του κώδικα μπορούν να εφαρμοστούν σε όλα τα πλοία.

1.4 Λειτουργικές απαιτήσεις για ένα σύστημα ασφαλούς

Διαχείρισης (ΣΑΔ).

Κάθε εταιρεία πρέπει να αναπτύσσει, εφαρμόζει και να διατηρεί ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (ΣΑΔ), το οποίο να περιλαμβάνει τις ακόλουθες λειτουργικές απαιτήσεις:

1.1 την πολιτική της εταιρείας σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

1.2 τις οδηγίες και διαδικασίες για τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων και της προστασίας του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τη σχετική διεθνή και εθνική νομοθεσία.

1.3 τα καθορισμένα επίπεδα αρμοδιοτήτων και τρόπους επικοινωνίας του προσωπικού της ξηράς, του προσωπικού του πλοίου και μεταξύ τους.

1.4 τις διαδικασίες αναφοράς ατυχημάτων και για τις μη συμμορφώσεις με τις διατάξεις του κώδικα

1.5 διαδικασίες προετοιμασίας και ανταπόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και

1.6 διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων και αναθεώρησης του συστήματος διαχείρισης.

2. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

2.1 Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει μια πολιτική ασφαλείας και προστασίας περιβάλλοντος, η οποία να περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο θα πραγματοποιηθούν οι στόχοι που τίθενται στην παράγραφο 1.2 .

2.2 Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίζει ότι η πολιτική της εφαρμόζεται και διατηρείται σε όλα τα επίπεδα οργάνωσης, τόσο στην ξηρά όσο και στο πλοίο.

3. ΕΥΘΥΝΕΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

3.1 Εάν ο υπεύθυνος για τη λειτουργία του πλοίου είναι άλλος εκτός του πλοιοκτήτη, ο πλοιοκτήτης πρέπει να αναφέρει το πλήρες όνομα και τα λεπτομερή στοιχεία του υπευθύνου αυτού στην Αρχή.

3.2 Η εταιρεία πρέπει να καθορίσει και τεκμηριώσει την ευθύνη, αρμοδιότητα και διασύνδεση όλου του προσωπικού που διαχειρίζεται, εκτελεί και ελέγχει εργασίες που σχετίζονται και επηρεάζουν την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

3.3 Η εταιρεία είναι υπεύθυνη να διασφαλίζει ότι παρέχονται επαρκή μέσα και υποστήριξη ξηράς, ώστε το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο (ή πρόσωπα) να μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του.

4. ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΟ (Η ΠΡΟΣΩΠΑ).

Για τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας κάθε πλοίου, και για το καθορισμό συνδέσμου μεταξύ της εταιρείας και του προσωπικού του πλοίου, κάθε εταιρεία, ανάλογα με την περίπτωση, πρέπει να ορίσει ένα πρόσωπο (ή πρόσωπα) στην ξηρά που να έχει απ' ευθείας πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο διαχείρισης. Η ευθύνη και η αρμοδιότητα του εξουσιοδοτημένου προσώπου πρέπει να περιλαμβάνει την παρακολούθηση θεμάτων που αφορούν στην ασφάλεια και πρόληψη ρύπανσης από τη λειτουργία κάθε πλοίου και να διασφαλίζει ότι παρέχονται τ' απαραίτητα μέσα και η υποστήριξη ξηράς, όπως απαιτείται.

5. ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ.

5.1 Η εταιρεία πρέπει να καθορίσει σαφώς και να τεκμηριώσει την ευθύνη του Πλοιάρχου αναφορικά με:

.1 την εφαρμογή της πολιτικής της εταιρείας σε θέμα-

τα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος,

.2 την ενεργοποίηση του πληρώματος για την τήρηση της πολιτικής αυτής,

.3 την έκδοση των κατάλληλων διαταγών και οδηγιών με σαφή και απλό τρόπο,

.4 τον έλεγχο της τήρησης των συγκεκριμένων απαιτήσεων και

.5 την αναθεώρηση του ΣΑΔ και την αναφορά των ελλείψεων του στη διαχείριση της εταιρείας στην ξηρά.

5.2 Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίζει ότι το ΣΑΔ που λειτουργεί στο πλοίο περιέχει μια σαφή δήλωση, η οποία να επισημαίνει την αρμοδιότητα του Πλοιάρχου. Η εταιρεία πρέπει να καθορίζει στο ΣΑΔ ότι ο Πλοίαρχος έχει την υπερισχύουσα αρμοδιότητα και ευθύνη στη λήψη αποφάσεων σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης καθώς και να ζητά τη βοήθεια της εταιρείας όταν αυτό είναι απαραίτητο.

6. ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ.

6.1 Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίζει ότι ο Πλοίαρχος:

.1 διαθέτει κατάλληλα προσόντα για διοίκηση,

.2 έχει πλήρη γνώση του ΣΑΔ της εταιρείας και

.3 έχει την απαραίτητη υποστήριξη έτσι ώστε να μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του με ασφάλεια.

6.2 Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίζει ότι κάθε πλοίο είναι επανδρωμένο με ναυτικούς που έχουν τα κατάλληλα προσόντα, τα απαραίτητα πιστοποιητικά και είναι υγιείς, σύμφωνα με τις διεθνείς και εθνικές απαιτήσεις.

6.3 Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες που να διασφαλίζουν ότι το νέο προσωπικό και το προσωπικό που

αναλαμβάνει νέα καθήκοντα, τα οποία σχετίζονται με ασφάλεια και προστασία περιβάλλοντος, έχει την απαραίτητη εξοικείωση με τα καθήκοντά του. Οι οδηγίες, που είναι απαραίτητο να παρέχονται πριν την αναχώρηση του πλοίου, πρέπει να έχουν καθορισθεί, τεκμηριωθεί και να παραδίδονται γραπτά.

6.4 Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίσει ότι όλο το προσωπικό που εμπλέκεται στο ΣΑΔ της εταιρείας έχει επαρκή κατανόηση των σχετικών κανόνων, κανονισμών, κωδίκων και οδηγιών.

6.5 Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει και να διατηρεί διαδικασίες για τον προσδιορισμό της εκπαίδευσης που τυχόν απαιτείται για την υποστήριξη του ΣΑΔ και να διασφαλίσει ότι η εκπαίδευση αυτή παρέχεται σε όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό.

6.6 Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες με τις οποίες το προσωπικό του πλοίου λαμβάνει πληροφορίες σχετικές με το ΣΑΔ στη γλώσσα εφαρμογής, ή σε γλώσσες που μπορεί να καταλάβει.

6.7 Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίσει ότι το προσωπικό του πλοίου μπορεί να επικοινωνεί ικανοποιητικά κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, που σχετίζονται με το ΣΑΔ.

7. ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΩΝ ΓΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ.

Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για την προετοιμασία σχεδίων και οδηγιών συμπεριλαμβανομένων καταλόγων ελέγχου για σημαντικές λειτουργίες στο πλοίο, που αφορούν στην ασφάλεια του πλοίου και στη πρόληψη της ρύπανσης. Οι σχετικές αρμοδιότητες πρέπει να καθορίζονται και να ανατίθενται σε εξειδικευμένο προσωπικό.

ζει συγκεκριμένα μέτρα που να στοχεύουν στη βελτίωση της αξιοπιστίας αυτών των εξοπλισμών ή συστημάτων. Τα μέτρα αυτά πρέπει να περιλαμβάνουν τον τακτικό έλεγχο των εφεδρικών διατάξεων και εξοπλισμών ή των τεχνικών συστημάτων που δεν βρίσκονται σε συνεχή χρήση.

10.4 Οι επιθεωρήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 10.2 καθώς και τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 10.3, πρέπει να ενσωματωθούν στη διαδικασία της λειτουργικής συντήρησης του πλοίου.

11. ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

11.1 Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει και να διατηρεί διαδικασίες ελέγχου όλων των εγγράφων και στοιχείων, που σχετίζονται με το ΣΑΔ.

11.2 Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίζει ότι:

.1 τα ισχύοντα έγγραφα βρίσκονται διαθέσιμα σε όλες τις προβλεπόμενες θέσεις,

.2 αλλαγές στα έγγραφα πραγματοποιούνται και εγκρίνονται από εξουσιοδοτημένο προσωπικό και

.3 τα μη ισχύοντα έγγραφα αποσύρονται άμεσα.

11.3 Τα έγγραφα που χρησιμοποιούνται για να περιγράψουν και να εφαρμόσουν το ΣΑΔ μπορούν να αναφέρονται σαν << Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης >>. Τα έγγραφα και στοιχεία πρέπει να τηρούνται σε μορφή που η εταιρεία θεωρεί περισσότερο αποτελεσματική. Κάθε πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με όλα τα αναφερόμενα σ' αυτό έγγραφα και εγχειρίδια.

12. ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΗ, ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ.

12.1 Η εταιρεία πρέπει να διενεργεί εσωτερικούς ελέγ-

χους ασφαλούς διαχείρισης για να διαπιστώνει αν οι δραστηριότητες σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης πληρούν τις απαιτήσεις του ΣΑΔ.

12.2 Η εταιρεία πρέπει περιοδικά να αξιολογεί την αποτελεσματικότητα του ΣΑΔ και όταν απαιτείται να το αναθεωρεί, σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθιερώθηκαν από την ίδια.

12.3 Οι έλεγχοι και οι πιθανές διορθωτικές ενέργειες πρέπει να διενεργούνται σύμφωνα με τις καθορισμένες έγγραφες διαδικασίες.

12.4 Το προσωπικό που διενεργεί ελέγχους πρέπει να είναι ανεξάρτητο από τους τομείς που ελέγχονται, εκτός αν αυτό δεν είναι πρακτικά δυνατό εξ αιτίας του μεγέθους και της μορφής της εταιρείας.

12.5 Τα αποτελέσματα των ελέγχων και αναθεωρήσεων πρέπει να τίθενται υπόψη όλου του προσωπικού, που έχει αρμοδιότητα στο τμήμα αυτό.

12.8 Το διευθυντικό προσωπικό που είναι υπεύθυνο για το τμήμα αυτό, πρέπει να εκτελεί έγκαιρα διορθωτικές ενέργειες για τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν.

13. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ, ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ.

13.1 Το πλοίο πρέπει να διαχειρίζεται από εταιρεία που έχει εφοδιασθεί με πιστοποιητικό συμμόρφωσης, σχετικό με το πλοίο αυτό.

13.2 Πιστοποιητικό συμμόρφωσης πρέπει να εκδίδεται για κάθε εταιρεία που συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης από την Αρχή, από οργανισμό αναγνωρισμένο από την Αρχή ή από την Κυβέρνηση της χώρας, ύστερα από αίτηση της Αρχής, στην οποία η

τερικής καύσεως, η παράδοση και η παραλαβή της κύριας μηχανής και των μηχανημάτων γίνεται τιθεμένων αυτών όσο είναι δυνατόν σε λειτουργία παρουσία αυτού που τα παραδίδει, ο οποίος και παρέχει σ' αυτόν που τα παραλαμβάνει κάθε χρήσιμη πληροφορία.

4. Κάθε φορά που οι συνθήκες αναλήψεως της διεύθυνσης υπηρεσίας της μηχανής, καθιστούν αδύνατη την υπογραφή την στην παράγραφο 1 εδ.α' του πρωτοκόλλου παραλαβής, συντάσσεται αυτό υπογραφόμενο μόνο από αυτόν που το παραλαμβάνει Α' Μηχανικό, επισυνάπτεται όμως σ' αυτό ενυπόγραφη συνοπτική έκθεση του Α' - Β' ή Β' Μηχανικού.

Άρθρο 68. Καθήκοντα μετά την παραλαβή.

1. Ο Α' Μηχανικός μετά την παραλαβή της μηχανής:

α) Βεβαιώνεται όσο γίνεται για την ικανότητα του προσωπικού μηχανής με τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η από όλους εκτέλεση των χειρισμών λειτουργίας και κάθε άλλης διαταγής.

β) Εξακριβώνει τις ανάγκες της μηχανής σε υλικά συντηρήσεως και κινήσεως αυτής μέχρι το τέλος του αναληφθέντος πλου, αιτείται την συμπλήρωση των αποθηκών και αναφέρει στον Πλοίαρχο κάθε έλλειψη.

γ) Εξετάζει τα εργαλεία τα αναγκαία για την εκτέλεση κάθε φύσεως εργασίας που δύναται να εκτελεστεί στο πλοίο από το προσωπικό μηχανής.

δ) Καθιστά όλους ενήμερους σε ό,τι αφορά το δίκτυο σωληνώσεων πυρκαγιάς και στεγανών θυρών.

ε) Καταστρώνει πίνακα των εκτελεστέων εκάστοτε επιθεωρήσεων και λύσεων των μηχανημάτων της δικαιοδοσίας του με σκοπό αυτά να συντηρούνται κανονικά και να προλαμβάνε-

ται έγκυρα κάθε φθορά από πλημμελή λειτουργία ή ανωμαλία αυτών, επιμελούμενος προσωπικά την εκτέλεση των εργασιών αυτών.

2. Εντός διμήνου από της αναλήψεως της διευθύνσεως της υπηρεσίας μηχανής ο Α' Μηχανικός οφείλει όπως, μετά από λεπτομερή επιθεώρηση των διαμερισμάτων και των εγκαταστάσεων της δικαιοδοσίας του να καταρτίσει σχετική έκθεση υποβαλλόμενη μέσω του πλοίαρχου στον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή.

Άρθρο 69. Καθήκοντα εν πλω.

1. Ο Α' Μηχανικός κατά τη διάρκεια του πλου οφείλει:

α) Να βεβαιούται ότι οι αξιωματικοί και το κατώτερο προσωπικό μηχανής εκτελούν ανελλιπώς τη φυλακή τους στο μηχανοστάσιο και λεβητοστάσιο και να επιβλέπει για την καλή λειτουργία των μηχανών, μηχανημάτων και λεβήτων καθώς και για κάθε δυνατή οικονομία των υλικών κινήσεως.

β) Να βρίσκεται πάντοτε στο μηχανοστάσιο κατά τον έκπλου και είσπλου σε λιμάνια, όρμους, διώρυγες, διαύλους και άλλους επικίνδυνους τόπους διόδου και αγκυροβολίας του πλοίου, σε κρίσιμες περιστάσεις, κατά την εκτέλεση χειρισμών ακόμη δε και όποτε κρίνει αυτό αναγκαίο, ώστε να παρακολουθεί και εποπτεύει υπεύθυνα για την άμεση και ακριβή εκτέλεση των παραγγελμάτων από τη γέφυρα.

γ) Να τηρεί ανά 24ωρο ακριβή πίνακα των καταναλωθέντων καυσίμων, λιπαντικών και υλικών μηχανοστασίου.

δ) Να ελέγχει το πρόχειρο ημερολόγιο μηχανής το οποίο τηρεί ο αξιωματικός φυλακής και να το θεωρεί.

ε) Να παραλαμβάνει από τον πλοίαρχο "καθ' εκάστην μεσημβριάν" ενυπόγραφο σημείωμα που να εμφανίζει το στίγμα

παραδίδει στον Πλοίαρχο κάθε μεσημβρία. Αντίγραφο του εν λόγω δελτίου κρατείται και από τον Α' Μηχανικό.

3. Ο Α' Μηχανικός δε δικαιούται να προβεί σε ολική ή μερική πλήρωση ή εκκένωση των δεξαμενών υδατοτέρματος και ποσίμου ύδατος, των διπυθμένων, των αποθηκών καυσίμων ή άλλων σχετικών χώρων εν γένει, άνευ ειδικής εγκρίσεως του πλοίαρχου ή σε απουσία ή κώλυμα αυτού του Υποπλοίαρχου.

4. Ο χρόνος και η περιοχή απορρίψεως των υπολειμμάτων υγρών καυσίμων καθορίζεται εγκαίρως από τον Α' Μηχανικό κατόπιν συνεννοήσεώς του με τον πλοίαρχο απαγορευόμενης της απορρίψεως αυτής σε περιοχές και αποστάσεις από τις ακτές αποκλειόμενες από την κείμενη νομοθεσία και τις συναφείς διεθνείς συμβάσεις.

Άρθρο 77. Ευθύνη δια το προσωπικό μηχανής.

1. Ο Α' Μηχανικός κατανέμει το προσωπικό μηχανής στις διάφορες εργασίες και είναι υπεύθυνος για την εργασία, απόδοση, συμπεριφορά, διαγωγή, πειθαρχία και καλή εν γένει διοίκηση αυτού.

2. Ακούει προθύμως και θεραπεύει κατά το δυνατόν κάθε εύλογο παράπονο υποβαλλόμενο εκ μέρους των υφισταμένων του.

3. Ευθύνεται για τη λήψη των εκάστοτε ενδεικνυομένων μέτρων αερισμού, φωτισμού και ασφαλείας εν γένει της εργασίας, με τρόπο ώστε οι κατά τη διάρκεια της ημέρας ή της νύκτας εργαζόμενοι να προφυλάσσονται πλήρως από κάθε κίνδυνο, δυναμένου να προέλθη από δηλητηριώδη αέρια όπως και εκ θραύσεως, εμπλοκής, αποσυνθέσεως ή πλημμελούς εν γένει λειτουργίας των μηχανών, μηχανημάτων και εξαρτημάτων της δικαιοδοσίας του.

Άρθρο 78. Βιβλία μηχανής.

1. Ο Α' Μηχανικός πρέπει να επιμελήται με ιδιαίτερη προσοχή της κανονικής και λεπτομερούς συμπληρώσεως του ημερολογίου μηχανής κατά τις οικείες στήλες πιέσεων, θερμοκρασιών, στροφών κλπ, σημείων και τις ώρες λειτουργίας της μηχανής, μεριμνώντας συγχρόνως για την έγκαιρη από τις αρμόδιες Αρχές θεώρηση του ημερολογίου κατά τις κείμενες διατάξεις.

2. Κατά τη σύνταξη του ημερολογίου μηχανής συμβουλεύεται το αντίστοιχο πρόχειρο ημερολόγιο το οποίο τηρεί ο αξιωματικός φυλακής μηχανής και θεωρεί αυτό καθημερινά.

3. Κάθε εντολή, οδηγία ή παρατήρηση αναγκαία για τον αξιωματικό φυλακής μηχανής για την καλύτερη άσκηση των καθηκόντων του, καταχωρεί σε ειδικό βιβλίο διαταγών Μηχανής.

4. Προς αποφυγή καταχωρήσεως συμβάντων εις τα ημερολόγια γέφυρας και μηχανής σε διαφορετική ώρα ο Α' Μηχανικός ελέγχει τη ρύθμιση του ωρολογίου μηχανής, με τρόπο ώστε να συμβαδίζει αυτό με της γέφυρας.

ΑΒ' Μηχανικός

Άρθρο 79. Καθήκοντα εν γένει.

1. Ο επί του πλοίου τυχόν ναυτολογημένος ΑΒ' Μηχανικός (πρωτοδεύτερος) είναι ο άμεσος βοηθός του Α' Μηχανικού και εκτελεί όλα τα στο άρθρο 80 καθοριζόμενα καθήκοντα του Β' Μηχανικού.

2. Η ενάσκηση των εν λόγω καθηκόντων από τον ΑΒ' Μηχανικό συντελείται πάντοτε υπό την εποπτεία του Α' Μηχανικού και κατά τις οδηγίες αυτού.

Β' Μηχανικός

Άρθρο 80. Καθήκοντα εν γένει.

1. Ο Β' Μηχανικός είναι ο άμεσος βοηθός του Α' Μηχανικού, υπό την εποπτεία δε και κατά τις οδηγίες αυτού πρέπει να μεριμνά:

α) Για την κατανομή του προσωπικού μηχανής σε φυλακές και γενικές εργασίες μηχανής.

β) Για την καλή συντήρηση και λειτουργία των κινητηρίων, ηλεκτρικών και ψυκτικών μηχανών, των λεβήτων και βοηθητικών μηχανημάτων και εξαρτημάτων και δικτύων και συστημάτων αντλήσεως εν γένει και των πάσης φύσεως συναφών εγκαταστάσεων.

γ) Για τη διαφύλαξη των οιασδήποτε φύσεως υλικών μηχανής και την μετά πάσης δυνατής οικονομίας διάθεση αυτών.

δ) Για την σε κατάλληλη θέση τοποθέτηση όλων των εργαλείων και αμοιβών των, απαιτητήτων για τη λειτουργία των μηχανών και μηχανημάτων, με τρόπο ώστε να καθίσταται ευχερής η χρησιμοποίησή τους όποτε παρίσταται ανάγκη.

ε) Για την τάξη και καθαριότητα στα διαμερίσματα μηχανής.

2. Ο Β' Μηχανικός εκτελεί αυτοπροσώπως τα εκ της γέφυρας μεταβιβαζόμενα παραγγέλματα χειρισμού των μηχανών, κατά τον είσπλυν και έκπλυν σε λιμάνια, όρμους, διώρυγες και τόπους αγκυροβολίας πλοίων.

3. Ο Β' Μηχανικός μετέχει των κατά το άρθρο 72 εκτελούμενων επισκευών μηχανικής φύσεως.

4. Λαμβάνει επίσης μέρος σε εργασίες παραλαβής καυσίμων κατά τα ειδικότερον εκάστοτε οριζόμενα από τον Α' Μηχανικό.

5. Ο Β' Μηχανικός μεριμνά, υπό την άμεση ευθυνη και εποπτεία του Α' Μηχανικού για τον κατά τους οικείους κανονισμούς έλεγχο και παρακολούθηση της άριστης καταστάσεως, συντηρήσεως, λειτουργίας και ετοιμότητας προς χρήση όλων των ευρισκομένων εις τα διαμερίσματα μηχανής πυροσβεστικών συσκευών και μέσων καταπολεμήσεως του πυρός, όπως και για την εξασφάλιση της καλής λειτουργίας των διακοπών απομονώσεως της κυρίας μηχανής και των Settling Tanks (δεξαμενές ημερήσιας καταναλώσεως) εκ του κασταστρώματος σε περίπτωση εκδηλώσεως πυρκαϊάς.

6. Εφ' όσον επί του πλοίου υπηρετεί ΑΒ' Μηχανικός, ο Β' Μηχανικός περιορίζεται εις την εκτέλεση των ανατιθέμενων εις αυτόν από τον Β' Μηχανικό καθηκόντων.

Γ' Μηχανικοί

Άρθρο 81. Καθήκοντα εν γένει.

1. Οι Γ' Μηχανικοί εκτελούν φυλακή και οποιαδήποτε άλλη εργασία σχετική προς την ειδικότητά τους, ανατιθέμενη εις αυτούς από τον Β' Μηχανικό.

2. Έχουν την επιμέλεια συντηρήσεως των βοηθητικών μηχανημάτων, σωληνώσεων, οργάνων, εργαλείων και αμοιβών αυτών υπό τις οδηγίες του Β' Μηχανικού και την εποπτεία του Α' Μηχανικού.

3. Οφείλουν να εκτελούν περιοδική επιθεώρηση όλων των σωληνώσεων και να επισκευάζουν τις διαφυγές αυτών ειδοποιώντας περί τούτου καθώς και για κάθε άλλη τυχόν ανωμαλία τον Β' Μηχανικό.

4. Μετέχουν των κατά το άρθρο 72 επισκευών μηχανικής φύσεως.

5. Λαμβάνουν επίσης μέρος σε εργασίες παραλαβής και-

7. Εάν συνυπηρετούν τυχόν επί του πλοίου περισσότεροι ηλεκτρολόγοι τα κατά το παρελθόν άρθρο καθήκοντα κατανέμονται μεταξύ αυτών από τον Β' Μηχανικό. Σε περίπτωση ελλείψεως ηλεκτρολόγου, τα καθήκοντά του ασκούνται από τον Β' Μηχανικό.

Δόκιμος Μηχανικός

Άρθρο 84. Καθήκοντα εν γένει

1. Ο υπηρετών επί του πλοίου δόκιμος μηχανικός έχει τα παρακάτω καθήκοντα:

α) Ασκείται υπό την επίβλεψη και τις οδηγίες των αξιωματικών μηχανής σε πάν ό,τι αφορά την υπηρεσία μηχανής.

β) Μετέχει όλων των εργασιών μηχανής.

γ) Μετέχει των φυλακών μηχανής ως βοηθός αξιωματικού φυλακής.

δ) Μετέχει των κατά το άρθρο 72 επισκευών, όπως και των εργασιών παραλαβής καυσίμων κατά τα ειδικότερα εκάστοτε οριζόμενα από τον Α' Μηχανικό.

2. Ο δόκιμος πρέπει για την επίλυση οποιασδήποτε τεχνικής φύσεως απορίας του να απευθύνεται προς τους εν τω πλοίω υπηρετούντες αξιωματικούς μηχανής. Αυτοί υποχρεούνται όπως ακόμη και με δική τους πρωτοβουλία να επωφελούνται οποιασδήποτε παρουσιαζόμενης κατάλληλης ευκαιρίας προς παροχή στο δόκιμο μηχανικό κάθε χρήσιμης τεχνικής διευκρινίσεως ή επεξηγήσεως για την όσο το δυνατόν πληρέστερη επαγγελματική του κατάρτιση.

Άρθρο 85. Συσσίτια - Ενδιαίτησις.

Ο δόκιμος μηχανικός συσσιτεί στο εστιατόριο των αξιωματικών, ενδιαίτταται δε σε ιδιαίτερο κοιτώνα ή διαμέρισμα δοκιμών αξιωματικών, εφ' όσον διατίθεται στο πλοίο επιμε-

λούμενος αυτοπροσώπως της καθαριότητας αυτού.

Αρχιθερμαστής

Άρθρο 86. Καθήκοντα εν γένει.

1. Ο αρχιθερμαστής είναι ο υπαξιωματικός υπόλογος για την υπηρεσία μηχανής και το κατώτερο προσωπικό αυτής.

2. Τελεί υπό τις διαταγές και τον έλεγχο του Β' Μηχανικού και βοηθά αυτόν και τους λοιπούς αξιωματικούς μηχανής στα καθήκοντά του.

Άρθρο 87. Ειδικά καθήκοντα.

1. Ειδικότερα ο αρχιθερμαστής είναι υπεύθυνος:

α) Για την καθαριότητα και τάξη του μηχανολεβητοστασίου και των ενδιαιτημάτων του κατωτέρου προσωπικού μηχανής.

β) Για τη διατήρηση της πειθαρχίας του κατωτέρου προσωπικού μηχανής και για την παρακολούθηση αυτού κατά την εκτέλεση της εργασίας.

γ) Για την καλή συντήρηση των εργαλείων και συσκευών και την φύλαξη των υλικών μηχανής.

δ) Για την παρακολούθηση της απορρίψεως στη θάλασσα των υπολειμμάτων καύσεως των πετρελαίων, διαχωριστήρων ελαίου και πετρελαίου, καθώς και πάσης φύσεως απορριμάτων μηχανολεβητοστασίου, συνεννούμενος όσον αφορά την περιοχή απορρίψεως με τον υποπλοίαρχο.

2. Μετέχει των κατά το άρθρο 72 επισκευών μηχανικής φύσεως καθώς και των εργασιών παραλαβής καυσίμων κατά τα εκάστοτε οριζόμενα υπό του Α' Μηχανικού.

Μηχανοδηγός Α'

Άρθρο 88.

Προκειμένου περί πλοίου κινουμένου με μηχανή εσωτερι-

ιδ) Να εισαγάγει στο πλοίο, χωρίς άδεια του πλοιάρχου δηλητηριώδεις, εύλεκτες και εκρηκτικές ύλες και όπλα σε οποιαδήποτε ποσότητα. Ομοίως να εισάγει στο πλοίο χωρίς άδεια του πλοιάρχου οινοπνευματώδη ποτά, επιτρεπόμενη μόνο λογικώς περιορισμένη ποσότητα για ατομική χρήση.

ιε) Να προσκαλεί και να δέχεται στο πλοίο επισκέπτες και εν γένει πρόσωπα ξένα προς το προσωπικό του πλοίο χωρίς άδεια του πλοιάρχου.

ιστ) Να ενεργεί για δικό του λογαριασμό ή για λογαριασμό άλλου, λαθρεμπόριο.

ιζ) Να διευκολύνει την απόκρυψη λαθρεπιβατών ή να μην ενημερώνει αμέσως τον Υποπλοίαρχο για την τυχόν παρουσία αυτών στο πλοίο.

Άρθρο 111. Άδεια εξόδου από το πλοίο.

1. Σε λιμάνι ή όρμο οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος, μετά το πέρας της ημερήσιας εργασίας ή της φυλακής του και εφόσον δεν έχει άλλη υποχρέωση εσωτερικής παραμονής, δικαιούται ελεύθερη έξοδο μέχρι την επόμενη κανονισμένη φυλακή του. Κατ'εξαίρεση είναι δυνατή η αναστολή της εξόδου, εφ'όσον συντρέχουν λόγοι εφαρμογής της εκάστοτε εν ισχύ συλλογικής σύμβασης. Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου δεν επηρεάζουν την διάταξη του άρθρου 40.

2. Για την απουσία οποιουδήποτε μέλους του πληρώματος κατά τις εργάσιμες ώρες ή ώρες φυλακής, ως και για την απομάκρυνσή του από το λιμάνι ή από τον όρμο της ναυλοχίας του πλοίου απαιτείται πάντοτε προηγούμενη έγκριση του πλοιάρχου.

3. Ο πλοίαρχος διατηρεί πάντοτε το δικαίωμα απαγορεύ-

σεως της εξόδου από το πλοίο σε οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος, κάθε φορά που κατά την κρίση του συντρέχουν αποχρώντες προς τούτο λόγοι.

4. Οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος που εξέρχεται του πλοίου, οφείλει με δική του πρωτοβουλία να ενημερώνεται για την καθορισμένη ημερομηνία και ώρα απόπλου με την προς τον σκοπό αυτό ειδική πινακίδα αναρτώμενη εγκαίρως με μέριμνα του Υποπλοιάρχου σε εμφανές μέρος παρά του εξωτερική κλίμακα του πλοίου.

Άρθρο 112. Αιτήματα και παράπονα.

Τα αιτήματα και παράπονα του πληρώματος κατ' αρχήν υποβάλλονται προς τους Αξιωματικούς προϊσταμένους υπηρεσιών. Σε περίπτωση μη ικανοποίησής τους πρέπει να διατυπώνονται ατομικά και ιεραρχικά προς τον πλοίαρχο ως ακολούθως:

α) Των αξιωματικών προϊσταμένων υπηρεσιών απ' ευθείας.

β) Των λοιπών αξιωματικών απ' ευθείας μετά προηγούμενη όμως ενημέρωση του οικείου αξιωματικού προϊσταμένου υπηρεσίας.

γ) Του κατωτέρου προσωπικού κατόπιν αδείας του οικείου αξιωματικού προϊσταμένου υπηρεσίας (ήτοι του Α' Μηχανικού για το κατώτερο προσωπικό μηχανής και του Υποπλοιάρχου για όλο το υπόλοιπο προσωπικό).

2. Εάν ο οικείος αξιωματικός προϊστάμενος υπηρεσίας αρνηθεί να παράσχει την ως άνω άδεια ή αμελήσει πέραν του 24 ωρου να παρουσιάσει ενώπιον του Πλοιάρχου τον αιτούντα ή παραπονούμενο, αυτές δικαιούνται να παρουσιασθεί απ' ευθείας στον πλοίαρχο, αφού προηγουμένως εκτελέσει την τυ-

X

ΣΥΣΤΑΣΗ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΑΠΟΦΥΓΗ ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟΥΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

A) ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 134

(Η οποία κυρώθηκε με τον νόμο 486/1976)

Η σύμβαση αυτή υπογράφηκε από την γενική Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας που συνήλθε την 14-10-1970, αφού έλαβε υπ' όψιν της τις υφιστάμενες Δ.Σ. και συστάσεις οι οποίες εφαρμόζονται για την εργασία επί των πλοίων και στους λιμένες και οι οποίοι αφορούν στην πρόληψη των εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών, ιδία δε τους όρους της συστάσεως περί επιθεωρήσεως εργασίας (ναυτικών) 1926, της συστάσεως περί προλήψεως εργατικών ατυχημάτων 1920, της συμβάσεως περί προστασίας των λιμενεργατών κατά των ατυχημάτων (αναθεωρηθείσα) 1932, της συμβάσεως περί ιατρικής εξετάσεως των ναυτικών 1946, και της συμβάσεως ως και της συστάσεως περί προστασίας των μηχανών 1963.

Με την πιο πάνω σύμβαση ορίστηκε ότι :..... " ο όρος "ΕΡΓΑΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ" εφαρμόζεται στα ατυχήματα των οποίων θύματα είναι οι ναυτικοί κατά την απασχόλησή των ή εξ αιτίας αυτής.

..... Σε κάθε ναυτική χώρα, η αρμόδια Αρχή πρέπει να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, ώστε τα εργατικά ατυχήματα να αποτελέσουν αντικείμενο κατάλληλων ερευνών και εισηγήσεων και καταρτισθούν στατιστικές, για τον αριθμό, φύση, αιτία, συνέπειες αυτών.

..... Σε κάθε ναυτική χώρα, θα πρέπει να υπάρχουν εν

ισχύει διατάξεις, για την πρόληψη των ατυχημάτων.

Οι διατάξεις αυτές θα πρέπει να καθορίζουν σαφώς την υποχρέωση των εφοπλιστών, των ναυτικών και λοιπών ενδιαφερομένων προσώπων, προς συμμόρφωση σ' αυτές.

Επίσης εκάστη χώρα θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι η διδασκαλία περί προλήψεως ατυχημάτων θα περιλαμβάνεται στα προγράμματα των Κέντρων Επαγγελματικής εκπαίδευσης.

Β) Η Ελλάδα με το Π.Δ. 1349/26011/21-12-81 "περί προλήψεως εργατικών ατυχημάτων", συμμορφώθηκε με την πιο πάνω Δ.Σ., όπως βέβαια και με άλλες επιμέρους διατάξεις.

Το πιο πάνω Π.Δ. (ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΡΟΛΗΨΕΩΣ ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ) εφαρμόζεται:

α) εις τα υπό ελληνική σημαία πλοία άνω των 200 κοχ.

β) εις τα υπό ξένη σημαία πλοία 200 κοχ και άνω τα οποία ευρίσκονται σε ελληνικούς λιμένες και ανεφέρεται:

β-1. στις αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή του (Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές)

β-2. Κυρώσεις. Εφαρμόζονται οι κυρώσεις του άρθρου 45 του Κ.Δ.Ν.Δ. (Ν.Δ. 187/1973)

β-3 Στα μέτρα προλήψεως ατυχημάτων, όπως:

β3-1. Πρόσβαση επί του πλοίου (κλίμακα-δίκτυο)

β3-2. Καλύμματα ανοιγμάτων (ανθρωποθυρίδες, φρεάτια)

β3-3. Αερισμό χώρων εργασίας, κιγκλιδώματα και τρόπος κατασκευής των, προστασία από επικίνδυνα μηχανήματα, σωληνώσεις, ατμοαγωγοί κ.λ.π.), δίκτυο ηλεκτρικού ρεύματος, χρήση φορητών φώτων (ορίζει ότι απαγορεύεται η χρήση γυμνών φώτων στη νύχτα, τα φορητά φώτα φέρουν επαρκή και κατάλληλη προστασία, για να αποφεύγεται η θραύση των λαμ-

πτήρων ή επαφή αυτών με εύφλεκτα υλικά). Αναφέρεται επίσης στα σήματα ασφαλείας, που τοποθετούνται, τι αφορούν, ποιά είναι τα χαρακτηριστικά τους. Επίσης περί απαγορεύσεως καπνίσματος και γυμνής φλογός, ποιές είναι επικίνδυνες ουσίες.

β3-4. Μέσα προσωπικής εργασίας, προστατευτικός ιματισμός, συντήρηση ιματισμού.

β3-5. Ανίχνευση βλαβερών αερίων και μέριμνα προς αποφυγή συγκεντρώσεως εκρηκτικών αερίων.

Γ) Σχετική νομοθεσία στην Ελλάδα που αφορά τα ναυτικά ατυχήματα είναι επίσης:

α) Η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (κυρώθηκε με τον νόμο 4528/62, όπως ισχύει σήμερα τροποποιημένη).

β) Τα Προεδρικά Διατάγματα 13/22 Μαρτίου 1934 (ΦΕΚ 112/Α) περί υγιεινής και ασφαλείας των εργατών και υπαλλήλων των πάσης φύσεως βιομηχανικών και βιοτεχνικών εργοστασίων, εργαστηρίων κ.λ.π. (βιοτεχνική μονάδα θεωρείται και το πλοίο). Επίσης 22/29 Δεκεμβρίου 1933 (απαγόρευση χρήσεως φορητών κλιμάκων άνω των 6 μέτρων ή συνένωση μικροτέρων).

Στο πιο πάνω Π.Δ. προβλέπεται πως πρέπει να συντηρούνται τα δάπεδα, οι δίοδοι, έξοδοι, οι σταθερές και φορητές κλίμακες. Αναφέρεται στον φωτισμό και αερισμό του πλοίου.

Επίσης για τις κινητήριες μηχανές, προφύλαξη από τα κινούμενα μέρη, σήματα προς γνωστοποίηση της στάσεως ή εκκινήσεως των μηχανών, μετάδοση κινήσεως (πρόσωπα που χρησιμοποιούνται), λίπανση μηχανημάτων, κάλυψη θερμών

επιφανειών.

Επίσης αναφέρεται στα ανυψωτικά μηχανήματα (βαρούλκα, ανελκυστήρες, γερανοί, κρίκοι κ.λ.π.)

Επίσης μέτρα προφύλαξης όταν αιωρείται φορτίο, κάτω ανυψωτικής μηχανής εργαζομένων κ.λ.π.

Επίσης αναφέρεται στις πρώτες βοήθειες και στην υποχρέωση αναγγελίας ατυχημάτων από τους εργοδότες.

Τέλος αναφέρεται στην ατομική προφύλαξη των εργατών.

γ) Ο Ν. 551/1915 αναφέρεται στην προστασία του ασθενούς και υποστάντα ατύχημα ναυτικό και δίδει την έννοια του ατυχήματος. Επίσης αναφέρεται στις διάφορες μορφές πρόκλησης αναπηρίας και καθορίζει το ύψος της αποζημίωσης, μισθών ασθενείας (άρθρο 66 ΚΙΝΔ) και εξόδων νοσηλείας, που υποχρεούται ο εργοδότης να καταβάλλει στον υποστάντα ατύχημα ναυτικό.

δ) Π.Δ. 70/ 1990, όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 2224/1994 "περί υγιεινής και Ασφάλειας των εργαζομένων σε ναυπηγικές εργασίες (ΦΕΚ Α.31/14-3-90).

Οι διατάξεις του Π.Δ. αυτού εφαρμόζονται σε ναυπηγικές ή ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες και αναφέρεται:

δ-1. Στις υποχρεώσεις για τη λήψη και τήρηση μέτρων Υγιεινής και Ασφαλείας του εργολάβου-εργοδότη της μονάδας.

δ-2. Στις υποχρεώσεις του παρέχοντα τον χώρο (δηλ. το πλοίο) όπως:

- Να παρέχει κατάλληλες και ασφαλείς κλίμακες ανόδου στα πλοία σύμφωνα με το Π.Δ. 1349/81, οι οποίες έχουν μέγιστη κλίση 45 μοίρες, διαθέτουν δίκτυ προστασίας (για

ύψος άνω των 2,5 μέτρων) και φωτισμό για την νύκτα.

- Να διαθέτει κατάλληλο δίκτυο πυρόσβεσης.
- Να διαθέτει παροχές ηλεκτρικού ρεύματος σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλείας, όπως ορίζονται από τις κείμενες διατάξεις σ'όλο τον χώρο ευθύνης του κ.λ.π.

δ-3 Στο κεφάλαιο Γ3 αναφέρεται στις εργασίες σε επικίνδυνο περιβάλλον και σε κλειστούς χώρους όπως:

- Απομόνωση σωληνώσεων που μπαίνουν σε δεξαμενή
- Αφαίρεση καλυμμάτων των ανθρωποθυρίδων και των άλλων καλυμμάτων που οδηγούν σε ανοικτούς χώρους και να ασφαρίζονται στην ανοικτή θέση.
- πρόβλεψη κλιμάκων, ικριωμάτων κ.λ.π.

δ-4. Αναφέρεται με λεπτομέρεια στον καθαρισμό δεξαμενών κλειστών χώρων με επικίνδυνο περιβάλλον. Διευκρινίζει ποιοί είναι τέτοιοι χώροι. Επίσης αναφέρεται στα προληπτικά μέτρα προς αποφυγή πρόκλησης ατυχήματος. Για την έκδοση πιστοποιητικού απαλλαγής από επικίνδυνα αέρια από τον χημικό ναυτιλίας "ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟ- ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΓΙΑ ΘΕΡΜΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ (SAFE FOR MEN- SAFE FOR FIRE) και τι απαγορεύεται προ της έκδοσης του πιστοποιητικού " ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟ - ΜΗ ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΓΙΑ ΘΕΡΜΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ (NOT SAFE FOR MEN- NOT SAFE FOR FIRE) .

δ-5. Αναφέρεται στις εργασίες σε δεξαμενές ή κλειστούς χώρους που περιέχουν επικίνδυνα υλικά, προϋποθέσεις εκτελέσεως θερμών εργασιών, περί δυνατότητας εισόδου στους άνω χώρους, χωρίς πιστοποιητικό, περί της εισόδου σε χώρους με πιθανότητα ελλείψεως οξυγόνου.

δ-6. Στο κεφάλαιο Γ αναφέρεται στις εργασίες σε δεξαμενές φορτίου Δεξαμενόπλοιου και την διαδικασία που πρέ-

πει να ακολουθείται.

Επίσης προβλέπονται και αρκετά άλλα τεχνικά θέματα που αφορούν τον τρόπο εργασίας, τα προληπτικά μέτρα αποφυγής ατυχήματος, όπως: εργασίες με επικίνδυνα ερεθιστικά υλικά, στον χρωματισμό σκάφους στις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, στα ικριώματα, στα εξαρτήματα ανυψωτικών μηχανημάτων, στα μέσα ατομικής προστασίας (προστασία κεφαλής, οφθαλμών, ποδιών από πτώσεις, προστασία της αναπνευστικής οδού κ.λ.π.)

Επίσης τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται για την πρόληψη πυρκαγιών.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Αναφέροντας την πιο πάνω νομοθεσία, συμπεριέλαβα περιληπτικά, σε γενικές γραμμές το περιεχόμενο εκάστου νόμου ή Π.Δ., διότι όπως είναι αντιληπτό, δεν είναι δυνατή η αναφορά στα επι μέρους θέματα αυτών, λόγω του περιορισμένου χρόνου ωρών διδασκαλίας. Συστήνω όμως σταδιακά οι αξιωματικοί του Ε.Ν. να εφοδιάζονται με τα ΦΕΚ με τα οποία έχουν δημοσιευθεί οι νόμοι, αυτοί τουλάχιστον που έχουν αναφερθεί, έτσι ώστε με την παρουσία κάποιου προβλήματος ή ακόμα και προληπτικά να είναι δυνατή η ανεύρεση απάντησης επί πιθανού ερωτήματος, που πρέπει να απαντηθεί άμεσα, αλλά και για να έχουν άμεση πρόσβαση στις επιταγές των νόμων. Διαφορετικά θα πρέπει να απευθύνονται στο αρμόδιο φυσικό πρόσωπο εταιρείας βάσει του I.S.M. για να ζητούν πληροφορίες.

Γίνεται μνεία ότι το πιο πάνω περιεχόμενο του παρον-
τος ευρίσκεται σε πλήρη αντιστοιχία της διδακτέας ύλης
του ΚΕΣΣΕΝ για την απόκτηση διπλώματος Μηχανικού Β' Τάξεως
Ε.Ν.

Τ Ε Λ Ο Σ