

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στη
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΤΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΤΟΥΣ ΚΑΛΥΨΗ

ΑΡΓΥΡΙΟΥ ΣΤΥΛΙΑΝΗ

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία.

Πειραιάς
Σεπτέμβριος 2014

Copyright

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Παζαρζής Μιχαήλ (Επιβλέπων Καθηγητής)
- Σαμιώτης Γεώργιος (Επικ. Καθηγητής)
- Τσελέντης Βασίλειος (Καθηγητής)

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα».

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η φυσική διαμόρφωση του πλανήτη μας, δίνει πρωτεύουσα σημασία στο θαλάσσιο μέσο μεταφοράς, πλοίο, εφόσον, τα τρία τέταρτα περίπου, της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσες και λίμνες. Μόνο χάρη στην ύπαρξη του εμπορικού πλοίου, είναι τεχνικά αλλά και οικονομικά δυνατή η μαζική μεταφορά αγαθών, ιδίως όταν μιλάμε για μαζικά χύδην φορτία, όπως πρώτες ύλες, καύσιμα, χημικά ή πυρηνικά φορτία. Και στην περίπτωση μας, για την διακίνηση των επικίνδυνων ουσιών, η θαλάσσια οδός είναι ασφαλέστερη για την μεταφορά τους.

Χωρίς αμφιβολία, οι μεταφορές διά θαλάσσης αποτελούν το βασικό ποσοστό της παγκόσμιας αλυσίδας μεταφορών για τα διάφορα είδη φορτίων. Το θαλάσσιο εμπόριο και οι μεταφορές είναι άρρηκτα συνδεδεμένα. Ο όγκος και το εύρος των θαλάσσιων μεταφορών και δη των επικίνδυνων φορτίων, αυξάνονται συνεχώς με ταχείς ρυθμούς. Άλλωστε, η μαζική παραγωγή συνεπάγεται και τη μαζική μεταφορά και αυτή με την σειρά της εφόσον, πρόκειται για την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, υψηλό κίνδυνο για σοβαρά ατυχήματα, απώλειες ή ζημιές.

Η μελέτη αυτή απαρτίζεται από πέντε κεφάλαια, τα οποία θα εξάγουν συμπεράσματα χρήσιμα για τον τομέα της ναυτιλίας, των φορτίων, των πλοίων και της ασφαλιστικής κάλυψης αυτών. Για τον λόγο αυτόν, έχει καταβληθεί προσπάθεια, έτσι ώστε η σειρά παρουσίασης να είναι τέτοια, ώστε αφενός μεν η κατανόηση των εννοιών να γίνεται συμπληρωματικά, όπου κρίνεται απαραίτητο και αφετέρου η ανεύρεση και η προσπέλαση αυτών να γίνεται, με εύκολο τρόπο.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματοποιήθηκε στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς, στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία, κατά το έτος 2014.

Η ολοκλήρωση της μεταπτυχιακής αυτής εργασίας, θα ήταν αδύνατη χωρίς την πολύτιμη υποστήριξη του καθηγητή μου, κου Παζαρζή Μιχαήλ. Του εκφράζω ένα βαθύ ευχαριστώ για όλη τη βοήθεια και τις συμβουλές που μου προσέφερε, τους μήνες συνεργασίας μας. Ωστόσο, δεν θα πρέπει να λησμονηθεί από μέρους μου, η αρωγή του καθηγητή κου Σαμιώτη Γεωργίου, που δεν αρνήθηκε να με καθοδηγήσει έως την τελική διαμόρφωση της εργασίας αυτής. Οφείλω ακόμη, την ευγνωμοσύνη μου, στην Ομότιμη Καθηγήτρια του Παντείου Πανεπιστημίου, κα Καλτσόγια – Τουρναβίτη Ελπινίκη, για τον πολύτιμο χρόνο που διέθεσε για να μου δώσει σημαντικά στοιχεία και εξηγήσεις, σχετικά με το θέμα που επέλεξα να υποστηρίξω, αλλά και για την άψογη επιστημονική συνεργασία μας τα τρία τελευταία χρόνια.

Ευχαριστώ πολύ, τη φίλη Άννα Δουμένη (Claims Executive, της εταιρείας «The Standard») για την προθυμία και την άμεση βοήθειά της, που δε δίστασε να μου προσφέρει, με πλούσιο και εξειδικευμένο υλικό, όποτε της το ζήτησα.

Θέλω επίσης να ευχαριστήσω βαθιά την οικογένεια και τους φίλους μου, αλλά πάνω από όλους τους γονείς μου, για την άμετρη συμπαράσταση, βοήθεια και κατανόηση που έδειξαν καθ' όλη τη διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών. Υπήρξαν πάντοτε ένα ανεκτίμητο στήριγμα για μένα και στους οποίους οφείλω, όλη τη διαδρομή των σπουδών μου μέχρι σήμερα.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	4
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	5
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	9
ABSTRACT	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	11
1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ «ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ» ...	11
1.2 ΜΟΡΦΕΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ.....	12
1.2.1 Χύδην Επικίνδυνα Υγρά Φορτία	12
1.2.1.1 Αργό Πετρέλαιο	12
1.2.1.2 Προϊόντα Αργού Πετρελαίου	13
1.2.1.3 Υγροποιημένο Μεθάνιο (Ing) και Υγροποιημένα Αέρια Πετρελαίου (Lpg) ...	13
1.2.2 Χύδην Επικίνδυνα Ξηρά Φορτία	14
1.2.3 Συσκευασμένα Επικίνδυνα Φορτία	15
1.2.4 Χημικά, Πυρηνικά και Επικίνδυνα Απόβλητα	15
1.3 ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ...	20
2.1 ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΗ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΟΡΟΥ «ΠΛΟΙΟ»	20
2.2 ΤΑ ΕΙΔΗ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	21
2.2.1 Δεξαμενόπλοια	22
2.2.2 Υγραεριοφόρα πλοία	23
2.2.3 Πλοία Γενικού Φορτίου	25
2.2.4 Φορτηγά πλοία Χύδην Ξηρού Φορτίου	26
2.2.5 Πλοία Πολλαπλών Χρήσεων Ξηρού Φορτίου	27
2.2.6 Παλετοφόρα πλοία	28
2.2.7 Εμπορευματοκιβωτιοφόρα πλοία	29
2.2.8 Φορτηγίδες – Οχηματαγωγά πλοία	31
2.3 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ	32

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΝΑΥΣΠΛΟΪΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	34
3.1 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΚΛΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ	34
3.2 ΙΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ Ο ΒΑΘΜΟΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥΣ	39
3.3 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΕΙΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	42
3.4 ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΣΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	46
3.5 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ – ΠΡΟΦΥΛΑΞΕΙΣ	47
3.6 ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	58
4.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	58
4.1.1. Ασφάλιση πλοίου	59
4.1.2. Ασφάλιση φορτίου	59
4.1.2.1. Τα Είδη Θαλάσσιας Ασφάλισης Φορτίου	61
4.1.2.2. Αρχές Θαλάσσιας Ασφάλισης Φορτίου	62
4.1.2.3. Αναγκαιότητα Ασφαλιστικής Κάλυψης Επικίνδυνων Φορτίων	63
4.2 ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ	64
4.2.1 Το Ασφάλιστρο	66
4.2.2 Τα Ναυλοσύμφωνα	67
4.2.3. Ασφάλιση προς Τρίτους	69
4.3 ΤΑ PROTECTION AND INDEMNITY CLUBS	70
4.3.1. Κάλυψη φορτίου μέσω των P. & I. Clubs	73
4.3.2. Εγγυήσεις	73
4.3.3. Ο Θεσμός των Νηογνομόνων	75
4.3.4. Γενική Αβαρία	76
4.3.5. Η Ελληνική Ναυτασφαλιστική Αγορά	78
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	80
5.1 ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	80
5.1.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός IMO – Ο ρόλος του στη παγκόσμια ναυτιλία.....	80

5.1.2 Διεθνής Σύμβαση SOLAS	81
5.1.3 Διεθνής Σύμβαση MARPOL.....	82
5.1.4 Διεθνής Κώδικας IMDG.....	83
5.1.5 Διεθνής Κώδικας ISM	84
5.2 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	85
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	87
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	91
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	91
ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ	95
ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ	96
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	97
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ	97
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΕΙΔΗ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ	103
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΛΟΙΩΝ	108
ΕΙΚΟΝΕΣ	191

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Βασικός στόχος δημιουργίας της παρούσας εργασίας, όπως διαφαίνεται από τον τίτλο, είναι η παρουσίαση και η ανάπτυξη του ζητήματος της ασφαλιστικής κάλυψης των επικίνδυνων φορτίων της ναυτιλίας, τα οποία διακινούνται μέσω των θαλάσσιων οδών.

Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο, θα αναφερθούμε στην επεξήγηση του όρου «επικίνδυνα φορτία» της ναυτιλίας, κατηγοριοποιημένα ανάλογα με την φύση τους, ενώ στο δεύτερο κεφάλαιο θα γίνει λεπτομερής ανάλυση των μέσων που τα μεταφέρουν, από τον έναν τόπο στον άλλο, αλλά και στις υποχρεώσεις των πλοιάρχων σχετικά με τα επικίνδυνα αυτά υλικά. Άλλωστε όπως γνωρίζουμε, οι θαλάσσιες μεταφορές και οι θαλάσσιοι δρόμοι παραμένουν οι καλύτεροι για την οικονομία και την επικοινωνία των χωρών που συνεργάζονται μεταξύ τους.

Στο τρίτο κεφάλαιο, θα πραγματοποιηθεί η ανάλυση των βασικών διακρίσεων των επικίνδυνων φορτίων σε κλάσεις, με βάση τις ιδιότητες και τον βαθμό επικινδυνότητάς τους, όπως και των κινδύνων/ατυχημάτων που είναι ικανά να προκαλέσουν σε ανθρώπινους οργανισμούς και περιβάλλον. Προτείνονται μέτρα ασφαλείας και δίνεται πίνακας με τα απαραίτητα ναυτιλιακά έγγραφα μεταφοράς τέτοιων φορτίων. Στο τέταρτο κεφάλαιο, θα γίνει λόγος για τον θεσμό της θαλάσσιας ασφάλισης των πλοίων και των φορτίων, θα χωρίσουμε τα είδη και τα μέρη μιας ασφαλιστικής κάλυψης και θα αναλύσουμε τους βασικούς όρους αλλά και την χρονική διάρκεια ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου, όπως επισυνάπτεται και στην πραγματικότητα. Επιπλέον, θα αναφερθούμε στους θεσμούς των Protect and Indemnity Clubs και των Νηογνομόνων, της Γενικής Αβαρίας και των Εγγυήσεων.

Κλείνοντας στο τελευταίο κεφάλαιο, της μελέτης μας, θα ασχοληθούμε με τα όσα ισχύουν από νομικής πλευράς στη διεθνή και εθνική νομοθεσία για την μεταφορά των επικίνδυνων αγαθών, μέσω της παράθεσης σημαντικών κωδίκων και συμβάσεων.

Λέξεις κλειδιά : επικίνδυνα αγαθά, πλοία, μεταφορές, κίνδυνος, ασφάλεια, νομοθεσία.

ABSTRACT

The main objective of the present study, as indicated by the title, is the presentation and development of the insurance coverage issue of dangerous cargo shipping, which is handled through the sea routes.

More specifically, in the first chapter, the explanation of the term "dangerous goods" shipping will be referred and they will be categorized according to their nature, while the second chapter will include not only detailed breakdown of carrying the goods from one place to another, but also the masters' obligations regarding these dangerous materials. Besides, it is well-known that shipping waterway and shipping routes remain the best solution for the economy and the communication of countries working together.

In the third chapter, analysis of the basic discrimination of dangerous cargoes into classes will be mentioned on the basis of their properties and the degree of danger, as well as the risks / accidents which are likely to cause to human organisms and to the environment. At this point, security measures will be proposed and a table with the necessary shipping documents transferring such loads will be provided. Moving on, the fourth chapter focuses on the institution of marine insurance of ships and cargoes, on the separation of the types and parts of an insurance coverage and the analysis of the basic conditions and the duration of an insurance contract is provided, as it is observed in reality. In addition, we will refer to the institutions of Protect and Indemnity Clubs and Registers, the General Average and Warranties.

In conclusion, in the last chapter of our study we will deal with what is legally acceptable in the international and national legislation as far as transport of dangerous goods is concerned, by adding important quote codes and conventions.

Keywords: dangerous goods, ships, waterway, risk, safety, legislation.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ «ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ»

Γενικά, με τον όρο «φορτίο» νοείται κάθε συγκεκριμένο βάρος ή ποσότητα που εναποτίθεται κάπου (στη συγκεκριμένη περίπτωση κάνουμε λόγο για πλοίο) και μεταφέρεται (διά θαλάσσης)¹. Πιο συγκεκριμένα, ως φορτίο πλοίου (cargo) χαρακτηρίζεται το σύνολο των αγαθών (κατά όγκο και βάρος) που μπορεί να μεταφέρει ένα πλοίο. Βασική διάκριση των φορτίων αυτών γίνεται μεταξύ των ξηρών και των υγρών. Ωστόσο, από πλευράς ασφάλειας, υφίστανται οι γενικές διακρίσεις επικινδυνότητας που χαρακτηρίζουν τα διακινούμενα εμπορεύματα.

Ως επικίνδυνα φορτία² στην ναυτιλία, χαρακτηρίζονται συγκεκριμένα φορτία, τα οποία μεταφέρονται ως φορτία με ναύλο και των οποίων η μεταφορά μέσω διαφορετικών ειδών πλοίων απαιτεί τη λήψη ιδιαίτερων μέτρων ασφαλείας κατά τις διαδικασίες φόρτωσης, στοιβασίας, μεταφοράς και εκφόρτωσης. Επομένως, είναι εμπορεύματα από τα οποία μπορούν να προκύψουν κίνδυνοι για τη ζωή και την υγεία του κοινωνικού συνόλου, το περιβάλλον, τη δημόσια τάξη και ασφάλεια, εξαιτίας της φύσης και των ιδιοτήτων τους³.

Η διάκριση των επικίνδυνων φορτίων λαμβάνει χώρα σε τρεις μεγάλες κατηγορίες, αυτήν των υγρών φορτίων (liquid cargoes) όπως είναι τα πετρελαιοειδή, των στερεών φορτίων (solid cargoes) με κυρίαρχα τα κάρβουνα και τέλος την κατηγορία των αερίων (gas cargoes) με χαρακτηριστικό παράδειγμα την ασετιλίνη. Αυτά μπορούν να μεταφερθούν είτε συσκευασμένα σε δέματα, κιβώτια ή βαρέλια - δεξαμενές, είτε σε χύδην μορφή στα αμπάρια των πλοίων. Ωστόσο, ανάλογα με τις ιδιότητες, τις χρήσεις αλλά και τον βαθμό επικινδυνότητάς τους χωρίζονται σε κατηγορίες. Έτσι έχουμε τα εκρηκτικά, τα εύφλεκτα, τα τοξικά, τα ραδιενεργά, τα οξειδωτικά, για τα οποία θα γίνει λόγος, στην συνέχεια.

¹ <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A6%CE%BF%CF%81%CF%84%CE%AF%CE%BF>

² http://en.wikipedia.org/wiki/Dangerous_goods

³ Διακίδου Αλίκη, (2011), Ασφάλιση επικίνδυνων φορτίων στην ναυτιλία, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.

Η βιομηχανία, όπως και άλλες δραστηριότητες που σχετίζονται με τον άνθρωπο απαιτούν την καθημερινή μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων επικίνδυνων εμπορευμάτων, η διακίνηση των οποίων, μπορεί να οδηγήσει σε ιδιαίτερα σοβαρά ατυχήματα. Ακόμη και όταν οι μεταφερόμενες ποσότητες είναι μικρές, ο κίνδυνος πρόκλησης ατυχήματος μεγάλης έκτασης είναι υπαρκτός. Ωστόσο, υπάρχουν και περιπτώσεις όπου η πρόκληση ατυχήματος δεν οφείλεται σε παραλείψεις που αφορούν αυστηρά το μεταφερόμενο φορτίο, αλλά τους συνήθεις κινδύνους της κυκλοφορίας. Πολλές φορές οι άνθρωποι οι οποίοι εμπλέκονται με την διακίνηση ενός τέτοιου φορτίου δεν διαθέτουν την κατάλληλη εκπαίδευση και δεν γνωρίζουν τις ιδιομορφίες του. Είναι τόσες πολλές οι ιδιομορφίες, οι εξαιρέσεις και τόσο μεγάλοι οι κίνδυνοι που ακόμα και η ελάχιστη αμέλεια μπορεί να αποβεί μοιραία.

1.2 ΜΟΡΦΕΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

1.2.1 Χύδην Επικίνδυνα Υγρά Φορτία

1.2.1.1 Αργό Πετρέλαιο

Το ουσιαστικό πετρέλαιο⁴ προέρχεται από την σύνθεση δύο ελληνικών λέξεων «πέτρα» και «έλαιο» που σημαίνει το λάδι της πέτρας. Πρόκειται για παχύρευστο μαύρο ή βαθύ καφετί υγρό πέτρωμα, αυτός είναι και ο λόγος που στην καθομιλουμένη αποκαλείται «μαύρος χρυσός» αποτελώντας τη σπουδαιότερη σήμερα, φυσική πηγή ενέργειας αλλά και τη βάση για τη βιομηχανική ανάπτυξη κάθε χώρας. Το υγρό αυτό καύσιμο αποτελείται από εκατοντάδες ουσίες αλλά και από μικρές ποσότητες ενώσεων θείου, αζώτου και οξυγόνου. Το «ακάθαρτο» πετρέλαιο που παίρνουμε μέσω της διαδικασίας της άντλησης, ονομάζεται Αργό Πετρέλαιο. Είναι και εκείνο με τη σειρά του, υγρό πέτρωμα, μίγμα υδρογονανθράκων, με χαρακτηριστική οσμή, αδιάλυτο στο νερό και βρίσκεται στα ανώτερα στρώματα ορισμένων περιοχών του φλοιού της γης. Το σημείο ζέσης του ξεκινά από τους -160°C και φτάνει στους +400°C⁵.

⁴<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B5%CF%84%CF%81%CE%AD%CE%BB%CE%B1%CE%B9%CE%BF>

⁵<http://ebooks.edu.gr/modules/ebook/show.php/DSGL-B132/471/3118,12535/>

1.2.1.2 Προϊόντα Αργού Πετρελαίου

Για να μπορέσουμε να πάρουμε τα προϊόντα του πετρελαίου θα πρέπει να μετατρέψουμε το αργό πετρέλαιο σε εμπορεύσιμα υλικά, μέσω της διαδικασίας της διύλισης, που λαμβάνει χώρα σε ειδικές εγκαταστάσεις, τα διυλιστήρια. Το μεγαλύτερο μέρος των προϊόντων του αργού πετρελαίου χρησιμοποιείται ως πηγή ενέργειας για την κίνηση μεταφορικών μέσων, τη θέρμανση χώρων και την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Ενώ ένα άλλο μέρος των προϊόντων του χρησιμοποιείται ως πρώτη ύλη για την παρασκευή πετροχημικών ουσιών.

Συγκεκριρωατωικά, τα προϊόντα αργού πετρελαίου με την σειρά εξαγωγής τους, από την αποστακτική στήλη διύλισης είναι το υγραέριο (οικιακό και βιομηχανικό καύσιμο), η βενζίνη (καύσιμο για βενζινοκινητήρες), όπου αποτελεί και το σημαντικότερο κλάσμα διύλισης του πετρελαίου, η κηροζίνη (καύσιμο για αεροπλάνα), το πετρέλαιο diesel (για θέρμανση και κίνηση φορτηγών και λεωφορείων), το μαζούτ (καύσιμο πλοίων), τα λιπαντικά μηχανών και η άσφαλτος (για οδοποιία και στεγανοποιήσεις).

1.2.1.3 Υγροποιημένο Μεθάνιο (Lng) και Υγροποιημένα Αέρια Πετρελαίου (Lpg)

Το μεθάνιο⁶ είναι οργανική χημική ένωση μεταξύ ενός άνθρακα και τεσσάρων υδρογόνων (CH₄) και αποτελεί το 70-90% του φυσικού αερίου. Η αφθονία του, η μεγάλη ενεργειακή του απόδοση, η καθαρή καύση του αλλά και η χαμηλή του τιμή, το κάνουν πολύ ελκυστικό καύσιμο, ιδιαίτερα για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας αλλά και οικιακής θέρμανσης. Ωστόσο, επειδή το καθαρό μεθάνιο στους 25°C και υπό πίεση γίνεται αέριο και είναι δύσκολο να μεταφερθεί και να αποθηκευτεί, επιλέγονται ειδικής κατασκευής πλοία (LNG carriers) για να το μεταφέρουν σε υγροποιημένη μορφή, υπό ψύξη στους -161,6°C.

⁶<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CE%B5%CE%B8%CE%AC%CE%BD%CE%B9%CE%BF>

Από την άλλη, το υγροποιημένο αέριο πετρελαίου⁷, γνωστό και με τον διεθνή όρο LPG (liquified petroleum gas), αποτελείται από κλάσματα αργού πετρελαίου, τα οποία είναι αέρια όταν βρίσκονται υπό συνήθεις ατμοσφαιρικές συνθήκες πίεσης και θερμοκρασίας. Τα αέρια διαχωρίζονται από τα υγρά κλάσματα κατά τη διύλιση και αποθηκεύονται σε δεξαμενές για άλλες χρήσεις, ενώ τα υγρά κλάσματα χρησιμοποιούνται για την παρασκευή υγρών καυσίμων (ντίζελ, βενζίνη). Επίσης ο όρος LPG αναφέρεται σε υγρά κλάσματα, υψηλής πίεσεως, που αφαιρούνται από το φυσικό αέριο προτού αυτό οδεύσει προς κατανάλωση. Ουσιαστικά, το LPG είναι μίγμα προπανίου και βουτανίου το οποίο είτε προέρχεται από αργό πετρέλαιο είτε από την ξήρανση του φυσικού αερίου. Η μεταφορά αυτών των αερίων γίνεται από παρόμοιου τύπου πλοία με τα L.N.G. και σχετίζονται με τη μεταφορά υγροποιημένου πετρελαίου σε θερμοκρασίες από -44 έως -55 βαθμούς υπό ψύξη και πίεση. Μεταφέρεται σε ειδικές φιάλες γνωστές ως camping gaz. Στην Ελλάδα LPG παράγουν και τα διυλιστήρια των ΕΛΠΕ και τα διυλιστήρια Motor Oil, αλλά μεγάλο τμήμα του καταναλώνεται απευθείας για τις ανάγκες θέρμανσης των φυσικών και χημικών διεργασιών των διυλιστηρίων, καθώς και την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, ενώ το υπόλοιπο διατίθεται στην ελληνική αγορά ή εξάγεται.

1.2.2 Χύδην Επικίνδυνα Ξηρά Φορτία

Τα χύδην επικίνδυνα ξηρά φορτία, είναι σε θέση να χωριστούν σε δύο κατηγορίες. Από την μια, στα ξηρά φορτία, με πιθανότητα να ρευστοποιηθούν κατά την διάρκεια του ταξιδιού τους, έως ότου φτάσουν στον τελικό τους προορισμό, με κίνδυνο την ανατροπή του πλοίου που τα μεταφέρει και κατ' επέκταση του φορτίου και του πληρώματος. Από την άλλη, συναντάμε τα επικίνδυνα ξηρά υλικά που περικλείουν χημικούς κινδύνους, είτε για το πλήρωμα, είτε για το πλοίο και το θαλάσσιο περιβάλλον. Αυτές μπορεί να είναι ουσίες, τοξικές, οργανικές ή θρεπτικές όπως το άζωτο και ο φώσφορος.

⁷<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A5%CE%B3%CF%81%CE%B1%CE%AD%CF%81%CE%B9%CE%BF>

1.2.3 Συσκευασμένα Επικίνδυνα Φορτία

Όσα από τα επικίνδυνα φορτία βρίσκονται σε στερεή μορφή και είναι σε θέση να συσκευαστούν σε βυτία, δεξαμενές, βαρέλια πλαστικά ή μεταλλικά, κυλίνδρους ή βυτία υψηλής πίεσης, εμπορευματοκιβώτια, δέματα ή παλέτες, μεταφέρονται από ειδικά πλοία από τα λιμάνια φόρτωσης στα λιμάνια εκφόρτωσης τους, με επισημάνσεις ως προς τη φύση του φορτίου που μεταφέρεται κάθε φορά αλλά και υπό την παρακολούθηση ειδικού και κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού για την λήψη μέτρων προστασίας.

1.2.4 Χημικά, Πυρηνικά Φορτία και Επικίνδυνα Απόβλητα

Τα χημικά, τα βιολογικά αλλά και τα ραδιενεργά απόβλητα θεωρούνται σημαντικές πηγές μόλυνσης της ατμόσφαιρας και των υδάτων, όπως επίσης είναι υπεύθυνα για ποικίλες σοβαρές ανθρώπινες ασθένειες. Πρόκειται με άλλα λόγια για επικίνδυνα απόβλητα, όπως έλαια, καύσιμα πετρελαίου ή βενζίνης, απόβλητα απολύμανσης ή απόβλητα από τον καθαρισμό δεξαμενών μεταφοράς και αποθήκευσης πετρελαίου κ.λ.π. Σύμφωνα με το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής⁸ κεντρικό στοιχείο της νέας του πολιτικής, είναι η δημιουργία υποδομών διάθεσης των επικίνδυνων αποβλήτων, σύμφωνα με τη βασική αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», για την μείωση των οικολογικών προβλημάτων.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, τα επικίνδυνα απόβλητα θα πρέπει να συλλέγονται κατηγοριοποιημένα σύμφωνα με τη χημική τους συμβατότητα αλλά και το βαθμό επικινδυνότητάς τους, προς τους έμβιους οργανισμούς και το περιβάλλον. Επιπλέον, για λόγους ασφαλείας, κατά την αποθήκευση και μεταφορά τους σε δοχεία, σκόπιμο είναι να γεμίζονται κατά τα $\frac{3}{4}$ του όγκου τους, και όχι πλήρως.

Ως πυρηνικά απόβλητα, ο νομοθέτης ορίζει όλα εκείνα τα άχρηστα προϊόντα πυρηνικών αντιδράσεων που προκαλούνται από τις δραστηριότητες των ανθρώπων. Συνήθως, τα φορτία αυτά είναι πυρηνικά απόβλητα ουρανίου, αποτελέσματα πυρηνικών αντιδράσεων, που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή πυρηνικής ενέργειας και την κατασκευή πυρηνικών όπλων και ατομικών βομβών,

⁸ <http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=439>

δημιουργώντας παράλληλα τεράστιο οικολογικό πρόβλημα στον πλανήτη μας. Πρόκειται για εξαιρετικά επικίνδυνα υλικά, για όλους τους ζωντανούς οργανισμούς, ακριβώς για τον λόγο ότι περιέχουν ραδιενέργεια. Παράγονται από μεγάλα πυρηνικά προγράμματα οργανωμένων κρατών. Αποτελούν ίσως, τον πιο πραγματικό και καθημερινό τεράστιο κίνδυνο που συνοδεύει την εφαρμογή της πυρηνικής τεχνολογίας. Δεν καταστρέφονται εύκολα, διότι η φύση χρειάζεται χιλιάδες χρόνια για να τα αφομοιώσει. Το πιο επικίνδυνο πυρηνικό απόβλητο είναι το πλουτόνιο, διότι είναι τοξικό και ραδιενεργές υλικό ταυτόχρονα.

Πλοία και δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν τέτοιας φύσεως υλικά, σύμφωνα με τον νόμο, είναι υποχρεωμένα να συμμορφώνονται με τις διεθνείς συμβάσεις που έχουν επικυρωθεί παραδίδοντας τα πάσης φύσεως πετρελαιοειδή μίγματα, τα απορρίμματα, τα υπολείμματα φορτίου και τα κατάλοιπα επιβλαβών ουσιών στις αναγνωρισμένες ευκολίες υποδοχής καταλοίπων των οργανωμένων λιμενικών εγκαταστάσεων λαμβάνοντας όλα τα αναγκαία μέτρα για την αποφυγή των ρυπάνσεων.

Οι μεταφορές ραδιενεργών φορτίων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο αυξάνονται όλο και περισσότερο, εξαιτίας της ύπαρξης των εκατοντάδων αντιδραστήρων παγκοσμίως αλλά και της τεράστιας συνεισφοράς της ραδιενέργειας, μέσω των εφαρμογών των ραδιοϊσοτόπων στην εκπαίδευση, τη γεωργία, τη στρατιωτική βιομηχανία, αλλά και για ειρηνική χρήση στους τομείς της ιατρικής και της έρευνας γενικότερα. Κύρια παράγωγα των πυρηνικών αντιδραστήρων είναι τα πυρηνικά καύσιμα, τα οποία αποθηκεύονται σε ειδικές δεξαμενές ώστε να μειωθεί η υπερβολική τους θερμότητα και ακτινοβολία. Ύστερα μεταφέρονται οδικώς, σιδηροδρομικώς ή κατά κόρον δια θαλάσσης σε ασφαλέστερα μέρη αποθήκευσης ή περαιτέρω επεξεργασίας. Σε κάθε περίπτωση απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή. Για την προστασία της υγείας των εργαζομένων και του υπόλοιπου πληθυσμού, οι αποστολές των ραδιενεργών αποβλήτων ή πυρηνικών καυσίμων μεταξύ των κρατών υπόκεινται σε κοινό σύστημα αδειοδότησης των αποστολών.

Αναμφισβήτητα, τα ραδιενεργά υλικά αποτελούν μια νέα πραγματικότητα στις θαλάσσιες μεταφορές από την δεκαετία του '60, προσθέτοντας ένα περίπλοκο πρόβλημα και στο κομμάτι των ασφαλιστικών καλύψεων. Η θαλάσσια μεταφορά ραδιενεργών υλικών θέτει σε κίνδυνο το πλοίο, τον εξοπλισμό του, την υγεία των

πληρωμάτων αυτού, όπως επίσης και το περιβάλλον και τα οικονομικά συμφέροντα τρίτων. Έτσι στα ασφαλιστήρια συμβόλαια, αυτής της κατηγορίας, προστέθηκε η κάλυψη κινδύνου προερχόμενου από την μεταφορά ραδιενεργών υλικών. Τα συμβόλαια αυτά έχουν σχετικά υψηλότερο ασφάλιστρο σε σχέση με τα υπόλοιπα, ενώ δεν είναι βέβαιη η ασφαλιστική τους κάλυψη σε περιπτώσεις ζημιών. Πιο συγκεκριμένα, η ασφαλιστική κάλυψη της θαλάσσιας μεταφοράς ραδιενεργών υλικών αποδεικνύεται εξαιρετικά δύσκολη υπόθεση. Αρχικά, τα ίδια τα ραδιενεργά φορτία έχουν σοβαρές ιδιομορφίες και επιπτώσεις για την ανθρώπινη ζωή και υγεία. Το ίδιο το ασφαλιζόμενο φορτίο μπορεί να έχει υψηλή οικονομική αξία (π.χ. ουράνιο) ή από την άλλη πλευρά, αν πρόκειται για απόβλητα υψηλής επικινδυνότητας, να μην έχουν οικονομική αξία αλλά αποτελούν υψηλή οικονομική επιβάρυνση για τους φορτωτές. Σε πιθανό ατύχημα η επιβάρυνση του φορτωτή μετατίθεται στο περιβάλλον και το κοινωνικό σύνολο με τεράστιες βλάβες και υψηλά ποσοστά αποζημίωσης για τους υπεύθυνους.

Η επαρκής ασφαλιστική κάλυψη για πιθανή δυσλειτουργία και προβλήματα στην ομαλή και ασφαλή θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων ραδιενεργών υλικών αποτελεί επιτακτική ανάγκη λόγω της επικινδυνότητας των φορτίων και των εκτεταμένων ζημιών που προκύπτουν στην ανθρώπινη υγεία, το πλοίο, το φορτίο, το περιβάλλον, την οικονομία, κ.α.).

Για όλα τα παραπάνω, από το 1992 τίθεται σε ισχύ η σύμβαση παγκόσμιας εμπέλειας με ενεργή συμμετοχή των περισσότερων χωρών του πλανήτη, η λεγόμενη ως «Σύμβαση της Βασιλείας για τον Έλεγχο της Διασυνοριακής Μεταφοράς Επικίνδυνων Αποβλήτων και της Διάθεσής τους» (Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, 1989)⁹. Βασικός της στόχο έχει την αποθάρρυνση της διασυνοριακής διακίνησης αποβλήτων και μέσω περιορισμών και κινήτρων την προώθηση αφενός της μείωσης της παραγωγής αποβλήτων και αφετέρου της προώθησης της διαχείρισής τους, στον τόπο παραγωγής τους.

Παρ' όλα αυτά, ο πιο εξειδικευμένος κώδικας, σε κείμενο σχετικά με την ασφαλή διαχείριση των ραδιενεργών υλικών στο στάδιο της θαλάσσιας μεταφοράς

⁹ Παζαρζής Μιχαήλ, (2012), Η διεθνής θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων ραδιενεργών υλικών και το ελλιπές νομικό καθεστώς ευθύνης, αποζημίωσης και ασφαλιστικής κάλυψης, *Περιβάλλον και Δίκαιο*, Οκτ.-Δεκ., τεύχος 62, 651-657.

είναι ο «Irradiated Nuclear Fuel Code» του IMO για την Ασφαλή Μεταφορά Ραδιενεργού Καυσίμου Πλουτωνίου και υψηλού Επιπέδου Ραδιενεργών Αποβλήτων από πλοία. Εγκρίθηκε τον Μάιο του 1999 και από το 2001 είναι υποχρεωτικός για όλα τα κράτη. Ρυθμίζει ζητήματα διαχείρισης των ραδιενεργών φορτίων και κατηγοριοποιεί τα πλοία ως προς τις επιτρεπόμενες ποσότητες μεταφοράς τους, περιέχοντας ρυθμίσεις για σχέδια αντιμετώπισης πιθανών ατυχημάτων. Έτσι έχουμε τις εξής κατηγορίες:

INF1: Αφορά πλοία που έχουν άδεια να μεταφέρουν λιγότερο από 4.000 TBq¹⁰.

INF2: Αφορά πλοία πιστοποιημένα για μεταφορά ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων ή πολύ ραδιενεργών αποβλήτων με λιγότερο από 2*10⁶ TBq και πλοία μεταφοράς πλουτωνίου με λιγότερο από 2*10⁵ TBq.

INF3: Αφορά πλοία πιστοποιημένα για μεταφορά ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων ή πολύ ραδιενεργών αποβλήτων και πλοία μεταφοράς πλουτωνίου με λιγότερο από 2*10⁵ TBq.

1.3 ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Η διαδικασία φορτοεκφόρτωσης είναι μία από τις σημαντικότερες διαδικασίες που λαμβάνουν χώρα στον τομέα της ναυτιλίας, διότι πρόκειται για φορτία και δη επικίνδυνα, στη συγκεκριμένη περίπτωση, τα οποία θα αποβιβαστούν από ένα πλοίο για να τοποθετηθούν στις αποθήκες ενός τερματικού σταθμού ή ακόμη και για να μεταφορτωθούν σε άλλο μέσο μεταφοράς συνεχίζοντας την πορεία τους προς τον τελικό τους προορισμό. Για τους λόγους αυτούς, θα πρέπει να τηρούνται τα προαπαιτούμενα. Παρόλα αυτά δεν θα πρέπει να λησμονήσουμε ορισμένες καίριας σημασίας οδηγίες : Αρχικά, το προσωπικό που εμπλέκεται σε οποιοδήποτε στάδιο σχετικά με τα επικίνδυνα φορτία θα πρέπει να φέρει τον κατάλληλο εξοπλισμό

¹⁰ TBq: Tera Becquerel: μέτρηση του ποσοστού ραδιενέργειας.
<http://www.imo.org/OurWork/Safety/Cargoes/Pages/IrradiatedNuclearFuel.aspx>

ασφαλείας, όπως γάντια, γυαλιά, κράνος, ειδικά όργανα μέτρησης και κατάλληλη φόρμα εργασίας. Επίσης, θα πρέπει να γνωρίζει πολύ καλά τα καθήκοντά του και να τα εκτελεί με σεβασμό προς τους συναδέλφους και το περιβάλλον του. Να έχει την κατάλληλη εκπαίδευση ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει τυχόν έκτακτα περιστατικά, όπως πυρκαγιά ή πλημμύρα στα αμπάρια, κ.τ.λ. Τέλος, αλησμόνητη διαταγή είναι αυτή που απαγορεύει το κάπνισμα σε όλους τους χώρους των πλοίων όπως και στα τερματικά λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης των επικίνδυνων ουσιών¹¹.

Χωρίς αμφισβήτηση, ο τρόπος φορτοεκφόρτωσης είναι διαφορετικός για κάθε τύπο και κλάση φορτίου, γι' αυτόν τον λόγο χρησιμοποιούνται και διαφορετικοί τύποι συσκευασιών αλλά και διαφορετικοί τύποι πλοίων για την μεταφορά τους.

Οι φορτοεκφορτώσεις αποτελούν το σημαντικότερο τμήμα μεταφοράς των εμπορευμάτων. Γι' αυτό, κατά τις διαδικασίες αυτές, επιβάλλεται ο έλεγχος των κινητήρων των πλοίων, οι οποίοι θα πρέπει να είναι απενεργοποιημένοι, εκτός της περίπτωσης που θα κινούν γερανούς ενσωματωμένους στο κατάστρωμά τους. Επίσης, να υπάρχει ασφαλής πρόσδεση των πλοίων στις προβλήτες και να τηρούνται οι αποστάσεις ασφαλείας από χώρους βιομηχανικών εγκαταστάσεων, κατοικημένων περιοχών ή ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών, όπου μπορούν να προκληθούν ατυχήματα. Να υπάρχουν περιορισμοί σχετικά με την αποδοχή ή παραμονή των επικίνδυνων φορτίων σε λιμένες, ανάλογα με την κλάση τους, όπως επίσης και οι χώροι αυτοί να είναι καθαροί από αιχμηρά ή άλλα εύφλεκτα υλικά. Τελευταίο και σημαντικό είναι το γεγονός της επιτήρησης των τερματικών σταθμών επικίνδυνων εμπορευμάτων από έμπειρο και καλά εκπαιδευμένο προσωπικό φύλαξης – ομάδα security μέσω μηχανημάτων αντιακρηκτικού τύπου.

Κλείνοντας, επικίνδυνες ουσίες όπως ραδιενεργές και εκρηκτικές θα πρέπει να γίνονται αποδεκτές μόνο για άμεση παράδοση ή παραλαβή, διαφορετικά η παραμονή τους εντός της λιμενικής περιοχής απαιτεί εγκαταστάσεις ειδικών προδιαγραφών που δεν καλύπτονται από όλες τις χώρες¹².

¹¹ www.firesecurity.gr/Pdf/Fortia.pdf

¹² [www.mlsi.gov.cy/mlsi/dli/dli.nsf/All/248B0AD129F4F64CC2257168003765BC/\\$file/epikinduna_fortia.pdf](http://www.mlsi.gov.cy/mlsi/dli/dli.nsf/All/248B0AD129F4F64CC2257168003765BC/$file/epikinduna_fortia.pdf)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

2.1 ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΗ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΟΡΟΥ «ΠΛΟΙΟ»

Το πλοίο (ναυς στα αρχαία ελληνικά) είναι μια ειδική κατασκευή (ναυπήγημα) σχεδιασμένη να επιπλέει και να κινείται στο νερό. Κάθε πλοίο έχει την δική του νομική ταυτότητα, στοιχεία της οποίας είναι το όνομα, η χωρητικότητα μετρημένη σε κόρους, ο λιμένας νηολόγησης και ο αριθμός νηολογίου του¹³. Με άλλα λόγια, πρόκειται για ένα σύνθετο αντικείμενο, με διάφορα συστατικά μέρη (όπως μηχανές πλοίου, λέβητες, πηδάλιο, έλικες, ιστία κ.α.) αλλά και διατάξεις (όπως καύσιμα, έρμα, εφόδια, τεχνικά όργανα, αντλίες και άγκυρες). Κάθε πλοίο θα πρέπει να διαθέτει εθνικότητα, φέροντας τη σημαία κάποιου κράτους. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία¹⁴, η αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικό γίνεται με την εγγραφή του, στο νηολόγιο από την Λιμενική Αρχή στην Ελλάδα ή την Προξενική στο εξωτερικό¹⁵. Ωστόσο, ο εννοιολογικός προσδιορισμός του πλοίου είναι πολλαπλός, διότι άλλη είναι η τεχνική ή επιστημονική και άλλη η νομική έννοιά του, η οποία και πάλι διαφοροποιείται ανάλογα με τους σκοπούς στους οποίους αποβλέπουν τα διάφορα νομοθετήματα. Τα δύο βασικά νομοθετήματα που περιέχουν μεταξύ άλλων και τις θεμελιώδεις περί πλοίων διατάξεις είναι ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ, Ν. 3816/1958) και ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ, Ν. 187/1973).

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 3 του ΚΔΝΔ, προσιδιάζοντας την τεχνική έννοια του όρου, ορίζεται ότι πλοίο είναι κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται επί των υδάτων για την μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, τη ρυμούλκηση, την επιθαλάσσια αρωγή, την αλιεία, την αναψυχή, τις επιστημονικές έρευνες ή για άλλους ναυτιλιακούς σκοπούς. Ενώ κατά το άρθρο 1 του ΚΙΝΔ, πλοίο

¹³ <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF>

¹⁴ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου κεφάλαιο 1^ο, άρθρο 2 και Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου άρθρα 5-19.

¹⁵ Κουκουμής Δημήτριος, (2009), Ασφάλιση πλοίου, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.

είναι κάθε σκάφος, δηλαδή κάθε κοίλο ναυπήγημα, το οποίο έχει καθαρή χωρητικότητα δέκα τουλάχιστον κόρων, δεν περιλαμβάνονται τα πλοία, και είναι προορισμένο να κινείται στη θάλασσα, εξαιρούνται τα ποταμόπλοια, με δική του δύναμη πλεύσης, δηλαδή να κινείται αυτοδύναμα. Πλωτά μέσα που δεν συγκεντρώνουν τις παραπάνω τέσσερις ιδιότητες δεν συμπεριλαμβάνονται στην έννοια του πλοίου.

Ως προς την νομική του φύση, το πλοίο είναι πράγμα κινητό, επί του οποίου ισχύουν, κατ' αρχήν, οι περί κινητών διατάξεις του Αστικού Κώδικα. Ειδικότερα, με κριτήριο τον γενικότερο προορισμό τους διακρίνονται σε πολεμικά και εμπορικά πλοία. Ενώ με κριτήριο το αντικείμενο μεταφοράς τους διακρίνονται σε επιβατηγά (passenger ships) για την μεταφορά ανθρώπων και σε φορτηγά (cargo ships) για την μεταφορά εμπορευμάτων. Τα φορτηγά πλοία, που μας ενδιαφέρουν και στην εν λόγω εργασία, ανάλογα με το κάθε φορά μεταφερόμενο φορτίο τους, διακρίνονται σε φορτηγά ξηρού φορτίου (dry cargo ships), υγρού φορτίου (liquid cargo ships) ή δεξαμενόπλοια (tankers), μικτού φορτίου (mixed cargo ships), πολλαπλής χρήσης (multipurpose ships), εμπορευματοκιβωτίων (container ships) και φορτηγά ειδικού φορτίου (special cargoes ships).

Αναμφισβήτητα, τα εμπορικά πλοία αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του σημερινού συστήματος εμπορίου. Με μήκη 50-350 μέτρα και εκτόπισμα 15.000-550.000 τόνους, μεταφέρουν με ασφάλεια τεράστιες ποσότητες εμπορευμάτων σε όλον τον κόσμο¹⁶.

2.2 ΤΑ ΕΙΔΗ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν υψηλή θέση στα υποσυστήματα μεταφορών και διενεργούνται με διάφορων τύπων πλοία εξαιτίας τις ποικιλομορφίας των μεταφερόμενων φορτίων τους. Όσα από τα φορτία αυτά, συμπεριλαμβάνονται στην κατηγορία των «επικίνδυνων φορτίων», είναι δυνατόν να μεταφέρονται από τα λιμάνια φόρτωσης στα λιμάνια εκφόρτωσής τους, με πληθώρα εξειδικευμένων μέσων θαλάσσιας μεταφοράς, όπως θα δούμε ακολούθως.

¹⁶ Ρόκας Κ., Δελούκα Ν., Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, (1968), Ναυτικόν Δίκαιον, Εγκυκλοπαίδεια Πάπυρος Λαρούς Μπριτάνικα, (1992), λήμμα «πλοίο», εκδ. Πάπυρος, τόμ. 49, σελ. 354, 361-362.

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να διευκρινίσουμε την κύρια διαφορά μεταξύ πλοίου και δεξαμενόπλοιου. Το μεν πλοίο καλύπτει την γενική έννοια του όρου αυτοδύναμου σκάφους που κινείται στη θάλασσα με χωρητικότητα δέκα τουλάχιστον κόρων, το δε δεξαμενόπλοιο, είναι κάθε σκάφος ή πλωτό ναυπήγημα, που είναι προορισμένο με το μεγαλύτερο τμήμα των χώρων του να αποθηκεύει και να μεταφέρει αυτοδύναμα ή με ρυμούλκηση πετρέλαιο, προϊόντα αυτού και διάφορες βλαβερές χημικές ουσίες. Είναι τα απλούστερα στην ναυπήγηση και λειτουργία σκάφη.

2.2.1 Δεξαμενόπλοια

Τα δεξαμενόπλοια (Tanker Ships), είναι πλοία σχεδιασμένα να μεταφέρουν μεγάλη ποικιλία υγρών χύδην (χύμα) φορτίων. Τα πλοία αυτά ποικίλουν σε μέγεθος και ανάλογα με αυτό εξυπηρετούν άλλοτε μικρά λιμάνια ως βοηθητικά και άλλοτε χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις.

Τα πλοία αυτά είναι εξειδικευμένα στην μεταφορά επικίνδυνων ουσιών όπως : Αργό Πετρέλαιο, διάφορα προϊόντα πετρελαίου (αποκαλούμενα ως Product Carriers) και Φορτία Χημικής Βιομηχανίας (Chemical Oil Cargoes). Πρόκειται για ειδικά διαμορφωμένα πλοία με απαραίτητη εφαρμογή αυστηρών απαιτήσεων τόσο για την ασφάλεια των πληρωμάτων και των εργαζομένων τους, όσο και του περιβάλλοντος. Στην πλειοψηφία τους, τα πλοία αυτά φέρουν έναν ή δύο γερανούς στη μέση του καταστρώματος για να ανεβάζουν και να κατεβάζουν τους αγωγούς και κατά τις διαδικασίες των φορτοεκφορτώσεων χρησιμοποιούν τις δικές τους αντλίες και σωληνώσεις. Ωστόσο, τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου διαθέτουν ειδικά επικαλυμμένες δεξαμενές και ένα πολύπλοκο σύστημα άντλησης και χειρισμού του φορτίου σε σχέση με τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγρού πετρελαίου, ώστε να προστατεύουν το πλοίο από το διαβρωτικό φορτίο αλλά και να πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές του μεταφερόμενου φορτίου¹⁷.

¹⁷ Καγιά Γεωργία, (2009), Η τεχνολογική εξέλιξη των δεξαμενοπλοίων, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.



Εικόνα 1 : Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς Αργού Πετρελαίου και Προϊόντων¹⁸

Εξαιτίας της υψηλής επικινδυνότητας των φορτίων που μεταφέρουν, είναι υποχρεωμένα από τον νόμο να έχουν μόνιμα και σε ευδιάκριτο σημείο αναρτημένο το σήμα «Μπράβο» (Bravo) που σημαίνει ότι μεταφέρουν εύφλεκτες ύλες. Η ταχύτητά τους κυμαίνεται από 14 έως 16 κόμβους ανά ώρα και η πρόωσή τους επιτυγχάνεται με νηζελοκινητήρες. Χρήσιμο είναι να αναφερθεί ότι, στην 15ετία (1955-1970) ακολούθησε ξέφρενος γιγαντισμός πλοίων με συνέπεια να έχουν ναυπηγηθεί πλοία άνω των 150.000 τόνων, τα λεγόμενα «μαμούθ τάνκερ». Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιων πλοίων αποτελεί το ιαπωνικό δεξαμενόπλοιο «Tokyo Maru» που έφθανε τους 200.000 τόνους, αποκαλούμενο ως «Κολοσσός των Ωκεανών». Σήμερα ωστόσο, γίνεται λόγος και για δεξαμενόπλοια 500.000 τόνων¹⁹.

2.2.2 Υγραεριοφόρα Πλοία

Τα πλοία που είναι εξειδικευμένα να μεταφέρουν υγροποιημένο μεθάνιο αλλά και υγροποιημένα αέρια πετρελαίου καλούνται αλλιώς και Υγραεριοφόρα. Διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες : τα πλοία μεταφοράς Υγροποιημένου Μεθανίου (Liquified Natural Gas carriers) με μεταφερόμενο επικίνδυνο φορτίο, το

¹⁸<https://www.google.gr/search?q=%CE%B5%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BD%CE%B5%CF%82+%CE%B3%CE%B9%CE%B1+%CE%B4%CE%B5%CE%BE%CE%B1%CE%BC%CE%B5%CE%BD%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%B9%CE%BF+%CE%B1%CF%81%CE%B3%CE%BF%CF%85+%CF%80%CE%B5%CF%84%CF%81%CE%B5%CE%BB%CE%B1%CE%B9%CE%BF%CF%85&newwindow=1&client=firefox-a&hs=7IQ&rls=org.mozilla:el:official&channel=sb&tbn=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei=ynq1U6n3GMPx0gWovIGADQ&ved=0CCsQsAQ&biw=1366&bih=657>

¹⁹<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B5%CE%BE%CE%B1%CE%BC%CE%B5%CE%BD%CF%8C%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%B9%CE%BF>

υγροποιημένο μεθάνιο, υπό υψηλή ψύξη και πίεση και τα πλοία μεταφοράς Υγροποιημένων Αερίων Πετρελαίου (Liquified Petroleum Gas carriers) με μεταφερόμενο επικίνδυνο φορτίο, όλα τα αέρια του πετρελαίου σε υγροποιημένη μορφή υπό ψύξη και πίεση. Ωστόσο, υπάρχουν και τα πλοία μεταφοράς Μικτών Αερίων (LNG / LPG carriers) με μεταφερόμενο επικίνδυνο φορτίο, ταυτόχρονα όλων των ειδών τα υγροποιημένα αέρια.



Εικόνα 2 : Πλοία μεταφοράς Υγροποιημένων Αερίων (LNG & LPG)²⁰.

Πρόκειται, για μια ειδική κατηγορία εμπορικών πλοίων που φέρουν σφαιροειδείς δεξαμενές μεμβράνης, αντικαθιστώντας τις ορθογώνιες τραπεζοειδείς του παρελθόντος (1960), των οποίων τα άνω τμήματα υπερέχουν του κύριου καταστρώματος του πλοίου. Η μεταφορά των επικίνδυνων υγραερίων γίνεται είτε σε πολύ χαμηλές θερμοκρασίες που για ορισμένα φθάνει τους -250°F είτε σε υψηλές πιέσεις. Για τους λόγους αυτούς, τα συγκεκριμένα πλοία θεωρούνται πολύ επικίνδυνα για ατυχήματα και οι περιορισμοί για τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνουν είναι υπέρ του δέοντος σχολαστικοί. Η προσέγγιση τέτοιων πλοίων επιτρέπεται μόνο σε ειδικούς προβλήτες συναφών εγκαταστάσεων για να παρέχονται άμεσα όλα τα απαραίτητα μέσα ασφαλείας αλλά και για να αντιμετωπίζονται έκτακτες καταστάσεις.

Στο σημείο αυτό, σκόπιμο είναι να σημειωθεί ότι, μία από τις μεγαλύτερες πλοιοκτήτριες εταιρείες τέτοιου τύπου πλοίων στον κόσμο είναι η ελληνική εταιρία StealthGas του Ομίλου Βαφειά, με στόλο 40 βαποριών LPG Carriers²¹.

²⁰https://www.google.gr/search?newwindow=1&client=firefox-a&rls=org.mozilla:el:official&channel=sb&biw=1366&bih=657&tbn=isch&oq=%CE%B5%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BD%CE%B5%CF%82+%CE%B3%CE%B9%CE%B1+%CE%A0%CE%9B%CE%9F%CE%99%CE%91+LNG+LPG&gs_l=img.3...11018.16208.0.16377.9.9.0.0.0.231.1083.0j6j1.7.0...0...1c.1.48.img..9.0.0.4bzaGyTI0OE&q=%CE%B5%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BD%CE%B5%CF%82%20%CE%B3%CE%B9%CE%B1%20%CE%A0%CE%9B%CE%9F%CE%99%CE%91%20LNG%20LPG

2.2.3 Πλοία Γενικού Φορτίου

Τα πλοία Γενικού Φορτίου (General cargo vessels) μεταφέρουν οποιοδήποτε συσκευασμένο επικίνδυνο ξηρό προϊόν της βιομηχανίας που ανήκει στα χαρακτηριζόμενα επικίνδυνα σύμφωνα με τις υποδείξεις των I.M.D.G. / I.M.O. Codes. Επιπλέον, είναι σε θέση να διακινούν υγραέρια ή μικρές ποσότητες χημικών φορτίων σε φιάλες.



Εικόνα 3 : Πλοίο μεταφοράς Γενικού Φορτίου²².

Είναι πλοία που έχουν αποκλειστικά δικά τους μέσα φορτοεκφόρτωσης και μπορούν να μεταφέρουν βαρύ εξοπλισμό όπως μηχανήματα ή σιδηροτροχιές ή άλλα φορτία σε δέματα, κιβώτια ή βαρέλια. Χαρακτηριστικό τους γνώρισμα είναι η ύπαρξη ενός ενδιάμεσου καταστρώματος σε όλα ή τα περισσότερα αμπάρια για την προστασία και τον διαχωρισμό των μεταφερόμενων φορτίων. Το μέγεθός τους δεν ξεπερνά τους 20.000 τόνους και διαθέτουν μικρά βυθίσματα.

²¹<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A5%CE%B3%CF%81%CE%B1%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%BF%CF%86%CF%8C%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF>

²²https://www.google.gr/search?newwindow=1&client=firefox-a&hs=BJQ&rls=org.mozilla%3Ael%3Aofficial&channel=sb&biw=1366&bih=657&tbm=isch&sa=1&q=%CE%B5%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BD%CE%B5%CF%82+%CE%B3%CE%B9%CE%B1+%CE%A0%CE%9B%CE%9F%CE%99%CE%91+%CE%93%CE%95%CE%9D%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5+%CE%A6%CE%9F%CE%A1%CE%A4%CE%99%CE%9F%CE%A5&og=%CE%B5%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BD%CE%B5%CF%82+%CE%B3%CE%B9%CE%B1+%CE%A0%CE%9B%CE%9F%CE%99%CE%91+%CE%93%CE%95%CE%9D%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5+%CE%A6%CE%9F%CE%A1%CE%A4%CE%99%CE%9F%CE%A5&gs_l=img.3...36155.41774.0.41995.33.26.2.0.0.1.283.3176.0j14j5.19.0...0...1c.1.48.img..30.3.436.T810ZFtkig4

2.2.4 Φορτηγά πλοία Χύδην Ξηρού Φορτίου



Εικόνα 4 : Πλοίο μεταφοράς Χύδην Ξηρών Φορτίων²³

Τα φορτηγά πλοία είναι πλωτά μέσα που μεταφέρουν φορτία κάθε είδους και μορφής (στερεά-υγρά-χύμα-τυποποιημένα) με ναύλο και ανάλογα με το κάθε φορά μεταφερόμενο φορτίο τους χαρακτηρίζονται σε φορτηγά πλοία μεταφοράς Χύδην Ξηρού Φορτίου (Bulk carriers) με μεταφερόμενο επικίνδυνο φορτίο κυρίως άνθρακα αλλά και χύδην ξηρά φορτία που ρευστοποιούνται, αναφλέγονται και εμπεριέχουν χημικούς κινδύνους. Μια δεύτερη κατηγορία αφορά στα πλοία μεταφοράς Συνδυασμένων Χύδην Μεταφορών (Combined carriers) με μεταφερόμενο επικίνδυνο φορτίο ανάλογα, με τις υποκατηγορίες των πλοίων αυτού του τύπου, όπως : πλοία μεταφοράς O/O (Ore/Oil carriers) με μεταφερόμενο επικίνδυνο φορτίο το αργό πετρέλαιο ή εναλλακτικά τα παράγωγα πετρελαίου ή διάφορες μορφές σιδηρομεταλλεύματος. Πρόκειται για ειδικό τύπο φορτηγού πλοίου μεταφοράς μεταλλευμάτων, με ιδιαίτερα ισχυρή κατασκευή λόγω του χαμηλού συντελεστή στοιβασίας, τέλος, διαθέτουν ενισχυμένα διπύθμενα αμπάρια. Ακολουθούν, τα πλοία μεταφοράς B/O (Bulk/Oil carriers) με μεταφερόμενο επικίνδυνο φορτίο το αργό πετρέλαιο ή εναλλακτικά άνθρακα ή υπόλοιπα επικίνδυνα χύδην ξηρά φορτία. Και τέλος, τα πλοία μεταφοράς O/B/O (Ore/Bulk/Oil carriers) με μεταφερόμενο

²³ https://www.google.gr/search?newwindow=1&client=firefox-a&rls=org.mozilla%3Ael%3Aofficial&channel=sb&biw=1366&bih=657&tbm=isch&sa=1&q=%CE%B5%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BD%CE%B5%CF%82+%CE%B3%CE%B9%CE%B1+%CE%A0%CE%9B%CE%9F%CE%99%CE%91+%CF%87%CF%85%CE%B4%CE%B7%CE%BD+%CE%BE%CE%B7%CF%81%CE%BF%CF%85+%CF%86%CE%BF%CF%81%CF%84%CE%B9%CE%BF%CF%85&oq=%CE%B5%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BD%CE%B5%CF%82+%CE%B3%CE%B9%CE%B1+%CE%A0%CE%9B%CE%9F%CE%99%CE%91+%CF%87%CF%85%CE%B4%CE%B7%CE%BD+%CE%BE%CE%B7%CF%81%CE%BF%CF%85+%CF%86%CE%BF%CF%81%CF%84%CE%B9%CE%BF%CF%85&gs_l=img.3...228096.231393.0.231553.19.17.0.0.0.301.2033.0j5j4j1.10.0...0...1c.1.48.img..19.0.0.93ZrqMdlwGI

επικίνδυνο φορτίο το αργό πετρέλαιο ή εναλλακτικά τα παράγωγά του ή άνθρακα ή υπόλοιπα επικίνδυνα χύδην ξηρά φορτία ή διάφορες μορφές σιδηρομεταλλεύματος.



Εικόνα 5 : Πλοίο Ore/Bulk/Oil μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος/ξηρου φορτίου/πετρελαίου ταυτόχρονα²⁴

Υπάρχουν επίσης, και τα πλοία μεταφοράς Χύδην Ξηρού / Συσκευασμένου Φορτίου (Bulk / General cargo vessels) με μεταφερόμενο επικίνδυνο φορτίο τον άνθρακα ή υπόλοιπα χύδην ξηρά φορτία ή εναλλακτικά οποιοδήποτε συσκευασμένο ξηρό προϊόν της βιομηχανίας που ανήκει στα χαρακτηριζόμενα επικίνδυνα σύμφωνα με τις υποδείξεις των I.M.D.G. / I.M.O. Codes.

2.2.5 Πλοία Πολλαπλών Χρήσεων Ξηρού Φορτίου

Πολλά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων είναι κατασκευασμένα για συνδυασμένη μεταφορά πετρελαιοειδών ή ξηρών φορτίων. Διαθέτουν ενιαίο κατάστρωμα (single deck). Η φορτοεκφόρτωση των ξηρών φορτίων γίνεται με τον

²⁴ https://www.google.gr/search?newwindow=1&client=firefox-a&rls=org.mozilla%3Ael%3Aofficial&channel=sb&biw=1366&bih=657&tbm=isch&sa=1&q=%CE%B5%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BD%CE%B5%CF%82+%CE%B3%CE%B9%CE%B1+%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%B9%CE%B1+%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%BB%CE%B1%CF%80%CE%BB%CF%8E%CE%BD+%CF%87%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B5%CF%89%CE%BD&oq=%CE%B5%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BD%CE%B5%CF%82+%CE%B3%CE%B9%CE%B1+%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%B9%CE%B1+%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%BB%CE%B1%CF%80%CE%BB%CF%8E%CE%BD+%CF%87%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B5%CF%89%CE%BD&gs_l=img.3...2789.6790.0.7017.22.18.0.0.0.0.342.2373.0j8j2j2.12.0...0...1c.1.48.img..22.0.0.zvJ2gqjUWHE

εξοπλισμό των πλοίων αποκλειστικής μεταφοράς ξηρού φορτίου. Ενώ, για τα υγρά, η φορτοεκφόρτωση χρειάζεται άντληση. Είναι πλοία αυξημένης αντοχής. Στις σύγχρονες κατασκευές προβλέπεται σχεδίαση διπλών τοιχωμάτων (double hull) λόγω της μεταφοράς πετρελαιοειδών.

Ονομάζονται πλοία Πολλαπλής Χρήσης Ξηρού Φορτίου (Multipurpose ships) με μεταφερόμενο επικίνδυνο φορτίο κυρίως άνθρακα αλλά και χύδην ξηρά φορτία που ρευστοποιούνται, αναφλέγονται και εμπεριέχουν χημικούς κινδύνους. Όπως επίσης και οποιοδήποτε συσκευασμένο σε παλέτες ή εμπορευματοκιβώτια ξηρό ή υγρό προϊόν της βιομηχανίας που ανήκει στα χαρακτηριζόμενα επικίνδυνα σύμφωνα με τις υποδείξεις των I.M.D.G. / I.M.O. Codes.



Εικόνα 6 : Πλοίο Πολλαπλών Χρήσεων Ξηρού Φορτίου²⁵

2.2.6 Παλετοφόρα πλοία

Τα Παλετοφόρα Πλοία (Pallet ships), μεταφέρουν οποιοδήποτε ξηρό προϊόν της βιομηχανίας που ανήκει στα χαρακτηριζόμενα επικίνδυνα, για την περίπτωση μας, σύμφωνα με τις υποδείξεις των I.M.D.G. / I.M.O. Codes και είναι αποκλειστικά συσκευασμένο σε παλέτες.

²⁵https://www.google.gr/search?newwindow=1&client=firefox-a&rls=org.mozilla:el:official&channel=sb&biw=1366&bih=657&tbm=isch&oq=%CE%B5%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BD%CE%B5%CF%82+%CE%B3%CE%B9%CE%B1+%CE%A0%CE%9B%CE%9F%CE%99%CE%91+%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%BB%CE%B1%CF%80%CE%BB%CF%8E%CE%BD+%CF%87%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B5%CF%89%CE%BD+&gs_l=img.3...28471.28471.0.28710.1.1.0.0.0.232.232.2-1.1.0...0...1c..48.img..1.0.0.Lw4Qdg4AkFc&q=%CE%B5%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BD%CE%B5%CF%82%20%CE%B3%CE%B9%CE%B1%20%CE%A0%CE%9B%CE%9F%CE%99%CE%91%20%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%BB%CE%B1%CF%80%CE%BB%CF%8E%CE%BD%20%CF%87%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B5%CF%89%CE%BD

2.2.7 Εμπορευματοκιβωτιοφόρα πλοία

Ο τύπος, των Εμπορευματοκιβωτιών πλοίων (Container ships), διαθέτει κυψελωτή διάταξη εσωτερικών χώρων για την υποδοχή και τη στερέωση των ειδικών κιβωτιών, διεθνών προτύπων διαστάσεων 20*8*8 και 40*8*8 ποδών, για την ασφαλή τους πλεύση, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού²⁶. Τα μεγαλύτερα πλοία αυτού του τύπου μπορούν να μεταφέρουν έως και 12.000 εμπορευματοκιβώτια. Ο τρόπος αυτός διακίνησης των συσκευασμένων φορτίων έφερε την επανάσταση στη ναυτιλιακή αγορά διότι περιόρισε χρονικά στο ελάχιστο την παραμονή των πλοίων και των φορτίων τους στην αποβάθρα των λιμένων²⁷. Τα μεταφερόμενα επικίνδυνα φορτία των πλοίων αυτών διαφέρουν ανάλογα με τις κατηγορίες που υπάρχουν.

Μια πρώτη κατηγορία, είναι τα πλοία μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτιών / Χύδην Ξηρού Φορτίου (Bulk Container ships) με μεταφερόμενο επικίνδυνο φορτίο άνθρακα ή ταυτόχρονα οποιοδήποτε ξηρό προϊόν βιομηχανίας που ανήκει στα χαρακτηριζόμενα επικίνδυνα, σύμφωνα με τις υποδείξεις των I.M.D.G. / I.M.O. Codes και μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτια όπως προϊόντα πετρελαίου ή χημικά φορτία. Εξαιρούνται, φυσικά, το αργό πετρέλαιο και τα υγραέρια. Υπάρχουν τα πλοία μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτιών / Γενικού Φορτίου (General cargo / Container ships) με μεταφερόμενο επικίνδυνο φορτίο οποιοδήποτε ξηρό επικίνδυνο προϊόν βιομηχανίας που ανήκει και αυτό, στα χαρακτηριζόμενα επικίνδυνα, σύμφωνα με τις υποδείξεις των I.M.D.G. / I.M.O. Codes είτε είναι συσκευασμένο σε σάκους είτε σε εμπορευματοκιβώτια.

²⁶ Εγκυκλοπαίδεια Πάπυρος Λαρούς Μπριτάνικα, (1992), λήμμα «Πλοίο / Πλοία ειδικών τύπων / Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτιών», εκδ. Πάπυρος, том. 49, σελ. 357.

²⁷ <http://poseidon.library.tuc.gr/artemis/DT2014-0054/DT2014-0054.pdf>



Εικόνα 7 : Πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων²⁸

Ακόμη μια διάκριση περιέχει τα πλοία μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων / Ro-Ro (Container ships / Roll-on/Roll-off) με μεταφερόμενο επικίνδυνο φορτίο οποιοδήποτε ξηρό προϊόν της βιομηχανίας ή χύδην υγρά φορτία που ανήκουν στα χαρακτηριζόμενα επικίνδυνα, σύμφωνα με τις υποδείξεις των I.M.D.G. / I.M.O. Codes και μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια. Επιπλέον, λειτουργούν ως οχήματα που μεταφέρουν αποκλειστικά εύφλεκτα φορτία είτε υγρά (προϊόντα πετρελαίου) είτε υγραέρια.

Τέλος, υπάρχουν τα πλοία μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων / Οχηματαγωγών (Container / Car carriers) με μεταφερόμενο επικίνδυνο φορτίο οποιοδήποτε ξηρό προϊόν της βιομηχανίας που ανήκει στα χαρακτηριζόμενα επικίνδυνα, σύμφωνα με τις υποδείξεις των I.M.D.G. / I.M.O. Codes και μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτιο, όπως και οποιοδήποτε χύδην υγρό φορτίο είναι συσκευασμένο μέσα σε εμπορευματοκιβώτιο. (Τα οχήματα είναι επιβατηγά ή άφορτα καινούρια φορτηγά και ως εκ τούτου δεν μεταφέρουν εύφλεκτα φορτία).

²⁸ https://www.google.gr/search?newwindow=1&client=firefox-a&rls=org.mozilla%3Ael%3Aofficial&channel=sb&biw=1366&bih=657&tbm=isch&sa=1&q=%CE%B5%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BD%CE%B5%CF%82+%CE%B3%CE%B9%CE%B1+container+ships&oq=%CE%B5%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BD%CE%B5%CF%82+%CE%B3%CE%B9%CE%B1+container+ships&gs_l=img.3...4630.11311.0.11496.22.21.0.0.1.300.2441.0j11j2j1.14.0...0...1c.1.48.img..21.1.181.MjRxEguN5w4

2.2.8 Φορτηγίδες – Οχηματαγωγά πλοία

Τα πλοία αυτών των κατηγοριών αποκαλούνται «Ro-Ro» (Roll-on / Roll-off). Πρόκειται για ένα σύγχρονο τύπο πλοίου, που μοιάζει περισσότερο με κλειστά οχηματαγωγά, αλλά διαθέτουν άνοιγμα για τις φορτοεκφορτώσεις των οχημάτων, τόσο στην πλώρη όσο και στην πρύμνη. Συνήθως έχουν και πλευρικό άνοιγμα, από το οποίο εκτείνεται προς την ξηρά, επικλινές δάπεδο ή ράμπα για τις φορτοεκφορτώσεις. Τα φορτία κυλίνονται πάνω σε ειδικούς ελκυστήρες με ρυμούλκησή τους μέσα στο χώρο φόρτωσης του πλοίου από ειδικό αναδιπλούμενο καταπέλτη. Το εσωτερικό του πλοίου μοιάζει με γκαράζ πολλών ορόφων, όπου σταθμεύουν τα οχήματα²⁹.

Υπάρχουν και τα πλοία μεταφοράς Ro-Ro / ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Roll-on/Roll-off / Car Ferry ships) με μεταφερόμενο επικίνδυνο φορτίο οποιοδήποτε ξηρό προϊόν της βιομηχανίας που ανήκει στα χαρακτηριζόμενα επικίνδυνα σύμφωνα με τις υποδείξεις των I.M.D.G. / I.M.O. Codes και μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτιο, όπως και οποιοδήποτε χύδην υγρό φορτίο είναι συσκευασμένο μέσα σε εμπορευματοκιβώτιο.



Εικόνα 8 : Φορτηγίδα – Οχηματαγωγό πλοίο³⁰

²⁹ Εγκυκλοπαίδεια Πάπυρος Λαρούς Μπριτάννικα, (1992), λήμμα «Πλοίο / Πλοία ειδικών τύπων / Πλοία τύπου «Roll-on – Roll-off»», εκδ. Πάπυρος, том. 49, σελ. 357.

³⁰ https://www.google.gr/search?newwindow=1&client=firefox-a&rls=org.mozilla%3Ael%3Aofficial&channel=sb&biw=1366&bih=657&tbm=isch&sa=1&q=%CE%B5%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BD%CE%B5%CF%82+%CE%B3%CE%B9%CE%B1+%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%B9%CE%B1+%CE%BF%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1%CE%B3%CF%89%CE%B3%CE%B1&sq=%CE%B5%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BD%CE%B5%CF%82+%CE%B3%CE%B9%CE%B1+%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%B9%CE%B1+%CE%BF%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1%CE%B3%CF%89%CE%B3%CE%B1&gs_l=img_3...459795.461473.0.461669.11.9.0.0.0.307.924.0j2j0j2.4.0...0...1c.1.48.img..11.0.0.DSIH3NkhyCM

Τα πλοία μεταφοράς Φορτηγίδων (Barge carriers) με μεταφερόμενο επικίνδυνο φορτίο, οτιδήποτε μπορεί να μεταφερθεί μέσα σε φορτηγίδες πλοίων, αποτελούν μια ξεχωριστή κατηγορία. Στην ουσία πρόκειται για όλες τις κατηγορίες μεταφερόμενων εύφλεκτων φορτίων πλην αυτής των χύδην υγραερίων. Τον εμπορικό στόλο συμπληρώνουν και οι Φορτηγίδες Ανοιχτής Θαλάσσης (Sea Going Barges) με μεταφερόμενο επικίνδυνο φορτίο αποκλειστικά, άνθρακα, αργό πετρέλαιο ή προϊόντα πετρελαίου.

2.3 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Όλα τα παραπάνω είδη πλοίων και κυρίως τα δεξαμενόπλοια, ανεξαρτήτου σημαίας, είναι υποχρεωμένα να συμμορφώνονται με τις διεθνείς επικυρωμένες συμβάσεις και να φέρουν τα προβλεπόμενα, από αυτές, πιστοποιητικά έγγραφα αλλά και εξοπλισμό. Όπως επίσης και να παραδίδουν τα διαφορετικής φύσεως πετρελαιοειδή μίγματα, απορρίμματα, υπολείμματα φορτίων και κατάλοιπα επιβλαβών ουσιών στις αναγνωρισμένες ευκολίες υποδοχής καταλοίπων των λιμένων, όπου υπάρχουν.

Για όλα όσα αναφέρθηκαν, τα αρμόδια Υπουργεία Περιβάλλοντος, Χωροταξίας, Δημοσίων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας μέσω κοινών αποφάσεων καθορίζουν την ρητή απαγόρευση της απόρριψης τέτοιων ουσιών στις θάλασσες.

Κύριοι υπεύθυνοι, για την ομαλή συνύπαρξη, από την μια των πλοίων που μεταφέρουν τα επικίνδυνα φορτία στα διάφορα λιμάνια του κόσμου και από την άλλη των κανονισμών και των αποφάσεων των υπουργείων, είναι οι πλοίαρχοι των βαποριών.

Οι πλοίαρχοι των δεξαμενοπλοίων ή γενικότερα των πλοίων μεταφοράς επικίνδυνων ουσιών που προσεγγίζουν λιμάνια οφείλουν να ενημερώνουν την οικεία Αρμόδια Αρχή για κάθε ζημιά, φθορά ή ατύχημα από τα οποία μπορεί να επέλθει ρύπανση των υδάτων. Επιπλέον, οφείλουν να ειδοποιούν τις αρχές για τον επικείμενο κατάπλου, τις ποσότητες και το είδος των μεταφερόμενων επικίνδυνων φορτίων. Είναι γεγονός ότι μπορεί να απαγορευθεί η είσοδος κάποιου πλοίου εάν έχει υποστεί ζημιές και φθορές, δίχως να έχει συμμορφωθεί με τα προστατευτικά μέτρα που υποδεικνύονται από την εκάστοτε αρχή. Είναι σκόπιμο, ακόμη, να γίνεται έλεγχος

στα φορτία τέτοιων πλοίων μέσω της λήψης δειγμάτων μικρών ποσοτήτων για τον εντοπισμό υπαιτίου ρύπανσης.

Αναμφισβήτητα, στις διαδικασίες φορτοεκφορτώσεων και μεταφοράς των επικίνδυνων ειδών ή των εκρηκτικών υλών, ο πλοίαρχος κάθε πλοίου είναι υποχρεωμένος να τοποθετεί κατάλληλα ρυμουλκά για άμεση ρυμούλκηση και απομάκρυνση του πλοίου από τους λιμένες, στο λιγότερο δυνατό χρόνο. Καλό θα είναι, από την μια, να διατηρεί σε άριστη κατάσταση τα μηχανήματα που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου και να βρίσκονται σε ετοιμότητα τα κατάλληλα μέσα επικοινωνίας για την ταχεία ενημέρωση των πυροσβεστικών υπηρεσιών. Και από την άλλη, να υπάρχει ικανός αριθμός μελών του πληρώματος, ειδικά εκπαιδευμένος για την σωστή χρήση των πυροσβεστικών μέσων, προς αντιμετώπιση τυχόν έκτακτων καταστάσεων. Τέλος, να έχει ανηρτημένο το σήμα Β (κόκκινη σημαία) την ημέρα, ενώ την νύχτα να έχει αναμμένο ένα κόκκινο φανό, ορατό στον ορίζοντα και στερεωμένο σε μεγάλο ύψος, με φωτιστική ένταση δύο ναυτικών μιλίων³¹.

³¹ <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/870/1/Koilakou.pdf>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΝΑΥΣΠΛΟΪΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

3.1 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΚΛΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Όπως προαναφέρθηκε και στο πρώτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, ως επικίνδυνα εμπορεύματα ορίστηκαν εκείνα τα εμπορεύματα που μεταφέρονται ως φορτία με ναύλο και έχουν συγκεκριμένες επικίνδυνες ιδιότητες, οι οποίες εάν δεν ελεγχθούν σωστά αποτελούν, εν δυνάμει, κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια, τις υποδομές αλλά και τα μέσα μεταφοράς τους.

Η μεταφορά τέτοιων φορτίων, δεν γίνεται αυθαίρετα και δίχως τον συντονισμένο έλεγχο πληθώρας διαφορετικών ρυθμιστικών καθεστώτων,³² με ακτίνα δράσης τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Τέτοιου είδους κανονισμούς και ρυθμιστικά πλαίσια, όσον αφορά στη φύση και την επικινδυνότητα των διαφόρων φορτίων συναντά κανείς : στον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων I.M.D.G. (International Maritime Dangerous Goods) όπως και στον I.M.O. (International Maritime Organisation). Επίσης, παρόμοιες αναφορές έχουν λάβει χώρα σε συστάσεις των Ηνωμένων Εθνών για την μεταφορά επικίνδυνων ουσιών (United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods) αλλά και σε Κανονισμούς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων της I.A.T.A.³³ (Dangerous Goods Regulations of International Air Transport Association). Αν και αφορά σε αερομεταφορές, ορισμένες φόρμουλες της, ακολουθούνται και στις θαλάσσιες μεταφορές. Με άλλα λόγια, πρόκειται για όλα εκείνα τα ρυθμιστικά καθεστώτα που ελέγχουν τα μέσα με τα οποία τα επικίνδυνα εμπορεύματα αντιμετωπίζονται, συσκευάζονται, επισημαίνονται, αποθηκεύονται και μεταφέρονται από το ένα μέρος της γης στο άλλο, σύμφωνα με τις κλάσεις και τους βαθμούς επικινδυνότητάς τους.

Η συνεργασία, λοιπόν, των παραπάνω οργανισμών, έχει σαν αποτέλεσμα την κατηγοριοποίηση και ταξινόμηση των επικίνδυνων εμπορευμάτων, για όλους τους τρόπους μεταφοράς, κατά τον τύπο κινδύνου που εμπλέκεται, κάθε φορά. Την ταξινόμηση έχουν συντάξει μέλη της Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών, ειδικοί στη

³² Λιούλιου Μαρία, (2014), Ανάλυση ατυχημάτων στις θαλάσσιες μεταφορές επικίνδυνων ουσιών στη Μεσόγειο Θάλασσα, διατριβή Πολυτεχνείου Κρήτης, σχολή Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης.

³³ http://en.wikipedia.org/wiki/International_Air_Transport_Association

μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Βασισμένες σε αυτό το πλαίσιο της ομαδοποίησης και για τον σκοπό της μεταφοράς μέσω θαλάσσης, οι κλάσεις του I.M.O.³⁴, έχουν διαμορφωθεί ως ακολούθως :

Κλάση 1 : **Εκρηκτικές ουσίες** (Explosive substances) – πυρίτιδα, φυσίγγια, βεγγαλικά, κ.α.

- 1.1 : Ουσίες και αντικείμενα που έχουν μαζικό κίνδυνο έκρηξης.
- 1.2 : Ουσίες και αντικείμενα που έχουν κίνδυνο εκτόξευσης.
- 1.3 : Ουσίες και αντικείμενα που έχουν κίνδυνο πυρκαγιάς/φωτιάς και είτε μικρό κίνδυνο βίαιης έκρηξης ή μικρού κινδύνου εκτόξευσης, αλλά όχι μαζικού κινδύνου εκρήξεως.
- 1.4 : Ουσίες και αντικείμενα που παρουσιάζουν μη σημαντικό κίνδυνο.
- 1.5 : Πολύ απαθείς ουσίες που έχουν μαζικό κίνδυνο έκρηξης.
- 1.6 : Εξαιρετικά απαθή αντικείμενα που δεν έχουν μαζικό κίνδυνο έκρηξης.



³⁴ <http://sbsshopping.gr/index.php/2011-08-19-13-59-20/epikindina-fortia>

Κλάση 2 : **Αέρια** (Gasses) / Βενζίνη (Gasoline) : Συμπιεσμένα υγροποιημένα ή διαλυμένα κάτω από πίεση – άζωτο, αμμωνία, βουτάνιο, προπάνιο.

2.1 : Εύφλεκτα αέρια

2.2 : Μη-Εύφλεκτα αέρια

2.3 : Τοξικά αέρια



Κλάση 3 : **Εύφλεκτες Υγρές** (Flammable Liquids) – βενζίνη, κηροζίνη, πετρέλαιο.

3.1 : Καύσιμα

3.2 : Εύφλεκτα

3.3 : Μαζούτ

3.4 : Βενζίνη



Κλάση 4 : **Εύφλεκτες Στερεές ή Ουσίες** (Flammable Solids or substances) – κάλιο, νάτριο, ασβέστιο, φώσφορος, κατάλοιπα πετρελαίου.

4.1 : Εύφλεκτα στερεά

4.2 : Ουσίες με προδιάθεση σε αυτανάφλεξη

4.3 : Ουσίες, που σε επαφή με το νερό, εκπέμπουν εύφλεκτα αέρια



Κλάση 5 : **Οξειδωτικές ουσίες** (Oxidizing substances) – νιτρικό αμμώνιο, λιπάσματα.

5.1 : Οξειδωτικές ουσίες, οι οποίες παράγοντας οξυγόνο, αυξάνουν τον κίνδυνο και την ένταση της φωτιάς.

5.2 : Οργανικά υπεροξείδια – τα περισσότερα καίγονται άμεσα και είναι ευπαθή σε σύγκρουση ή τριβή.



Κλάση 6 : **Τοξικές και μεταδοτικές / μολυσματικές ουσίες** (Toxic substances).

6.1 : Τοξικές ουσίες

6.2 : Μολυσματικές ουσίες – κοπριά, περιττώματα.



Κλάση 7 : **Ραδιενεργές ουσίες** (Radioactive substances)

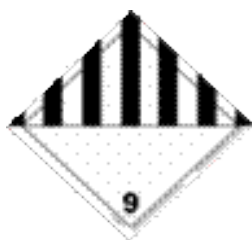


Κλάση 8 : **Διαβρωτικές ουσίες** (Corrosive substances) – καυστική σόδα, θειικό και νιτρικό οξύ.



Κλάση 9 : Άλλες **επικίνδυνες ουσίες και αντικείμενα** (Miscellaneous substances).
Θαλάσσια μολυσματικά αντικείμενα με περισσότερες από μία επικίνδυνες φύσεις – αμιάντος, μεταλλεύματα.

Υλικά επικίνδυνα μόνο όταν είναι χύμα (οι κανονισμοί και οι ρυθμίσεις για επικίνδυνα υλικά, χύμα, δεν είναι εφαρμόσιμα / κατάλληλα για τα υλικά αυτά όταν μεταφέρονται σε κλειστά ναυλωμένα εμπορευματοκιβώτια. Ωστόσο, πολλές προφυλάξεις, ίσως χρειαστεί να τηρηθούν) – ζωοτροφές.



Τα προβλήματα που αφορούν στα παραπάνω φορτία ποικίλουν μεταξύ τους, και αυτό συμβαίνει γιατί κάθε φορτίο, διαφορετικής κλάσης, αντιμετωπίζει διαφορετική μεταχείριση κατά την μεταφορική διαδικασία από την ξηρά στη θάλασσα και αντίστροφα. Ωστόσο, χρήσιμο είναι να ειπωθεί, ότι υπάρχουν φορτία που δεν μπορούν να μεταβούν από τα πλοία σε άλλα μεταφορικά μέσα λόγω του υψηλού δείκτη επικινδυνότητάς τους. Για τους παραπάνω λόγους, η Ευρωπαϊκή Ένωση επιβάλλει συνεχείς τροποποιήσεις για την ιδιαίτερη μεταχείριση των επικίνδυνων φορτίων.

Επιπλέον, για την ασφαλή διακίνηση των επικίνδυνων εμπορευμάτων, οι κλάσεις δεν επιτρέπουν την μεταφορά τέτοιων φορτίων, τα οποία δεν αναφέρονται αυστηρά σε αυτές. Σύμφωνα με τον I.M.O., κάθε συσκευασμένο φορτίο θα πρέπει να φέρει εξωτερικά από την συσκευασία του αλλά και στην μονάδα μεταφοράς του (π.χ. εμπορευματοκιβώτιο) προειδοποιητικές σημάσεις κινδύνου ανάλογα με την επικινδυνότητά του, έτσι ώστε να γίνεται άμεσα η αναγνώριση του κινδύνου που φέρει, σε όλα τα στάδια της μεταφορικής αλυσίδας των logistics.³⁵

Τέλος, επιβάλλεται οι διαδικασίες φορτοεκφορτώσεων να γίνονται υπό την εποπτεία ειδικού και εξειδικευμένου προσωπικού, πιστοποιημένο από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO).

3.2 ΙΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ Ο ΒΑΘΜΟΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥΣ

Τα επικίνδυνα υλικά διακρίνονται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες:³⁶

1. Υγρά

- A. Εύφλεκτα υγρά, όπως οινόπνευμα και βενζίνη
- B. Δηλητηριώδη – Τοξικά υγρά ή απόβλητα (όσα περιέχουν μόλυβδο)
- Γ. Διαβρωτικά υγρά – Καυστικά, όπως υδροχλωρικό και θειικό οξύ, καυστική σόδα.

³⁵ [http://www.mlsi.gov.cy/mlsi/dli/dli.nsf/All/248B0AD129F4F64CC2257168003765BC/\\$file/epikinduna_fortia.pdf](http://www.mlsi.gov.cy/mlsi/dli/dli.nsf/All/248B0AD129F4F64CC2257168003765BC/$file/epikinduna_fortia.pdf)

³⁶ <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/870/1/Koilakou.pdf>

2. Στερεά

A. Εύφλεκτα στερεά, όπως θειάφι και πριονίδι

B. Ύλες που έχουν την τάση να καούν μόνες τους, όπως ο κίτρινος φώσφορος και η πούδρα αλουμινίου.

Γ. Ύλες που σε επαφή με το νερό, βγάζουν εύφλεκτο αέριο, όπως ανθρακασβέστιο.

3. Αέρια

A. Εύφλεκτα αέρια, όπως υδρογόνο, υγραέριο και φυσικό αέριο

B. Ασφυξιογόνα αέρια, όπως άζωτο και διοξείδιο του άνθρακα

Γ. Τοξικά – Δηλητηριώδη αέρια όπως η αμμωνία.

Επιπροσθέτως, επικίνδυνα εμπορεύματα μπορεί να είναι και διάφορες άλλες επιβλαβείς ουσίες που δεν συμπεριλαμβάνονται στην παραπάνω λίστα με τις βασικότερες κλάσεις επικίνδυνων φορτίων, αρκεί να μεταφέρονται με ναύλο. Αυτές, μπορεί να είναι επιβλαβείς, σιχαμερές, ερεθιστικές, καρκινογόνες ή τερατογόνες, με άλλα λόγια να προκαλούν ζημιά σε πρόσωπα και πράγματα, να προξενούν καταστροφές σε λιμενικές εγκαταστάσεις ή ακόμη και βλάβες στα ίδια τα μεταφορικά τους μέσα. Αν εξαιρέσουμε τα καύσιμα, δηλαδή το πετρέλαιο και τα υγρά παράγωγά του, που μεταφέρονται σε χύδην μορφή, τα περισσότερα επικίνδυνα εμπορεύματα μεταφέρονται συσκευασμένα σε βυτία, βαρέλια, δεξαμενές, δοχεία ή εμπορευματοκιβώτια.

Πριν από κάθε δραστηριότητα, μεταφορά, σχεδιασμό βιομηχανικών εγκαταστάσεων ή αποθήκευση σχετική με τα επικίνδυνα υλικά, πρέπει να γίνονται γνωστά στους άμεσα εμπλεκόμενους φορείς, εκτός από την ταυτότητα και ορισμένα από τα κάτωθι χαρακτηριστικά τους. Οι ιδιότητες αυτές προκύπτουν από τον διαχωρισμό των επικίνδυνων υλικών σε κλάσεις και υποκλάσεις, όπως παρουσιάστηκαν παραπάνω.

Έτσι λοιπόν, προκύπτουν οκτώ διαφορετικές ιδιότητες,³⁷ καθεμιά οριζόμενη από το αντίστοιχο επικίνδυνο φορτίο. Η πρώτη αφορά τις εκρηκτικές ιδιότητες των φορτίων, οι οποίες προκαλούνται από εκρηκτικά βεβαίως, εμπορεύματα που ανήκουν στην πρώτη κλάση. Ακολουθούν, οι μηχανικές ιδιότητες που προκαλούνται από τα

³⁷ <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/870/1/Koilakou.pdf>

συμπιεσμένα αέρια, δεύτερης κλάσης και οι εύφλεκτες που αφορούν τριών ειδών εμπορεύματα. Υπάρχουν οι εύφλεκτες που προκαλούνται από εύφλεκτα αέρια δεύτερης κλάσης, αυτές που ευνοούνται από εύφλεκτα υγρά της τρίτης και αυτές που είναι γέννημα των εύφλεκτων στερεών της τέταρτης κλάσης.

Χωρίς αμφιβολία, οι οξειδωτικές ιδιότητες προκαλούνται από οξειδωτικές ύλες και οργανικά υπεροξειδία της πέμπτης κλάσεως, ενώ οι μολυσματικές ή νοσογόνες ιδιότητες προέρχονται από σιχαμερές ύλες που προκαλούν μολύνσεις της έκτης κλάσης. Τα ραδιενεργά υλικά της έβδομης, μας δίνουν τις ραδιενεργές τους ιδιότητες ενώ οι διαβρωτικές ύλες της όγδοης κλάσης, τις διαβρωτικές ιδιότητες. Σκόπιμο είναι να σημειωθεί ότι υπάρχουν επικίνδυνα φορτία που παρουσιάζουν περισσότερες από μιας κατηγορίας, ιδιότητες.

Παρόλα αυτά, γίνεται λόγος και για επιπρόσθετες ιδιότητες, χαρακτηριστικότερες των επικίνδυνων εμπορευμάτων. Μία από τις κυριότερες, συναντάται στο «Σημείο Ανάφλεξης», ιδιότητα που αποτελεί και τη ταυτότητα του κάθε εμπορεύματος. Το σημείο αυτό, μας επισημαίνει την χαμηλότερη θερμοκρασία στην οποία ένα υγρό υπό κανονική ατμοσφαιρική πίεση, σχηματίζει αρκετούς ατμούς, ώστε το μίγμα σε συνδυασμό με τον αέρα να γίνεται εύφλεκτο και με την παρουσία εναύσματος να δημιουργεί φλόγα. Μετριέται σε βαθμούς Κελσίου.

Συναφή με την πρώτη ιδιότητα είναι και αυτή που αναφέρεται στην «Θερμοκρασία Ανάφλεξης», δηλαδή, την χαμηλότερη θερμοκρασία στην οποία ένα εύφλεκτο αέριο ή αέριο μίγμα θα ανάψει χωρίς την παρουσία φλόγας ή σπινθήρα. Τα «Όρια Εκρηκτικότητας» είναι ακόμη μια σημαντική ιδιότητα των επικίνδυνων φορτίων. Πρόκειται για τα όρια μέσα στα οποία η περιεκτικότητα του αέρα, σε εύφλεκτα στοιχεία υπό μορφή αερίων, σχηματίζει εκρηκτικό μίγμα. Οι δύο επόμενες ιδιότητες, που ακολουθούν, έχουν να κάνουν με την «Πυκνότητα», όπου στην μεν πρώτη αφορά τα αέρια ενώ στη δεύτερη τα υγρά δείχνοντας κατά πόσον το συγκεκριμένο αέριο ή υγρό είναι ελαφρύτερο ή βαρύτερο του αέρα από την μια και από του νερού, από την άλλη.

Σημαντική ιδιότητα κάθε υλικού και δη των επικίνδυνων είναι η «Διαλυτότητά» τους, μέσω της οποίας διαφαίνεται κατά πόσο το υλικό είναι ευδιάλυτο στο νερό ή όχι και αν με τη παρουσία νερού μπορεί να προκληθεί βίαιη αντίδραση. Και τέλος, το «Σημείο Αποσύνθεσης», δηλώνει την θερμοκρασία κατά την οποία, κάθε επικίνδυνο υλικό μπορεί να αποσυντεθεί σε επιμέρους επικίνδυνα αέρια.

Συγκεφαλαιωτικά, όλα τα επικίνδυνα είδη, που έχουν το ίδιο γνώρισμα, όπως για παράδειγμα την τοξικότητα, δεν είναι το ίδιο επικίνδυνα. Έτσι, υπάρχουν εύφλεκτες τοξικές ύλες λιγότερο ή περισσότερο επικίνδυνες. Βάσει του βαθμού επικινδυνότητας,³⁸ τα επικίνδυνα φορτία διακρίνονται σε πάρα πολύ ~ πολύ ~ μέτρια ή λίγο επικίνδυνα, με οριζόμενο κάθε φορά το κατάλληλο μέτρο ασφάλειας και προστασίας που θα πρέπει να τηρείται.

Στους χώρους εργασίας όπου χρησιμοποιούνται επικίνδυνα υλικά αλλά και κατά τη μεταφορά τους, τόσο οι εργαζόμενοι όσο και τα μέλη πυροσβεστικών ομάδων θα πρέπει όχι μόνο να γνωρίζουν το βαθμό επικινδυνότητας³⁹ αυτών, αλλά και να είναι προετοιμασμένοι (κυρίως οι πυροσβεστικές ομάδες) να αντιμετωπίσουν με τον ασφαλέστερο τρόπο τυχόν έκτακτα συμβάντα που μπορεί να προκληθούν. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η συμπεριφορά των εμπορευμάτων αυτών, σε περιπτώσεις «έκτακτης ανάγκης», διαφέρει κάθε φορά.

3.3 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΕΙΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Οι κίνδυνοι, από τα επικίνδυνα εμπορεύματα είναι πολλοί και μπορούν να προκαλέσουν διαφόρων ειδών προβλήματα και δυσκολίες είτε στον άνθρωπο, είτε στο μεταφορικό μέσο με το οποίο διακινούνται ανά τον πλανήτη, ή ακόμη και στο περιβάλλον, ανάλογα κάθε φορά με τη μορφή και τη φύση τους. Εκτός όλων των άλλων θεμάτων που υπάρχουν, οι σημερινές συνθήκες, μας αναγκάζουν να κάνουμε λόγο και για επικίνδυνα απόβλητα (βιομηχανικά, ραδιενεργά ή τοξικά) εξίσου επιβλαβή για το περιβάλλον, που στην περίπτωση που μεταφέρονται με ναύλο θεωρούνται και αυτά επικίνδυνα φορτία.

Ένας τρόπος για να γίνει αντιληπτός ο κύριος κίνδυνος που φέρει ένα επικίνδυνο εμπόρευμα, είναι να αποδοθεί προσοχή στη σήμανση της συσκευασίας του. Αυτό καθίσταται απαραίτητο και αναγκαίο τόσο για τον σωστό χειρισμό του, κατά τις διαδικασίες παραλαβής, παράδοσης και μεταφοράς του, όσο και για την

³⁸ <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/870/1/Koilakou.pdf>

³⁹ <http://www.firesecurity.gr/bibliothiki/empor.htm>

αποθήκευσή του, στις τερματικές εγκαταστάσεις. Όλες οι διακινήσεις των επικίνδυνων εμπορευμάτων δια θαλάσσης ακολουθούν τους κανονισμούς του International Maritime Organization.

Παρόλα αυτά, θα πρέπει να γνωρίζουμε ότι, ανάλογα με τον χαρακτήρα κάθε επικίνδυνου φορτίου που διακινείται δια θαλάσσης, είναι δυνατόν να προκαλούνται ατυχήματα, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις και όρους. Υπάρχει περίπτωση να προκληθεί έκρηξη, καύση, τοξικότητα ή διαρροή συσκευασίας με κίνδυνο να δημιουργηθεί πυρκαγιά, δηλητηρίαση και κατά συνέπεια μόλυνση του περιβάλλοντος. Έντονα είναι ακόμη τα φαινόμενα της εμφάνισης τριβών, κρούσεων και υπερθερμάνσεων, αλλά και η επίδραση των υλικών με το νερό. Τέλος, υπάρχει το φαινόμενο της έξαρσης της ραδιενέργειας και της τοξικότητας όταν πρόκειται για δηλητηριώδες εμπόρευμα με αποτέλεσμα να δημιουργείται τεράστιο πρόβλημα για τον άνθρωπο και το περιβάλλον.

Ωστόσο, ανάλογα με την κατηγοριοποίηση των επικίνδυνων υλικών,⁴⁰ μπορεί να γίνει και αντίστοιχη κατηγοριοποίηση των κινδύνων που εκείνα προκαλούν άμεσα.

Αρχικά, για την κατηγορία των εκρηκτικών υλών, ο βασικότερος κίνδυνος είναι αυτός της έκρηξης. Γι' αυτό τον λόγο, οι μεταφορές των ευαίσθητων φορτίων πραγματοποιούνται χωρίς τριβές, κρούσεις ή υπερθερμάνσεις. Οι φορτοεκφορτωτές των εμπορευμάτων θα πρέπει να είναι σε θέση να εξασφαλίζουν όσο το δυνατόν γίνεται, τη σωστότερη στερέωση αλλά και την άψογη συσκευασία τους. Κατά τη μεταφορά τους, επίσης, θα πρέπει να τηρούνται αυστηρά τα όρια των μεταφερόμενων ποσοτήτων και ταχυτήτων, αλλά και τα μεταφορικά μέσα να μην είναι ευαίσθητα στις προκλήσεις αναφλέξεων από τα εκρηκτικά εμπορεύματα.

Στα αέρια επικίνδυνα φορτία, οι κίνδυνοι μπορεί να προέρχονται είτε από την ίδια την φύση των αερίων (δηλαδή να είναι ευαίσθητα στην τοξικότητα ή την ευφλεκτότητα), είτε από τις συνθήκες στις οποίες βρίσκονται κατά τη μεταφορά τους. Και σε αυτή την περίπτωση, η μεταφορά τους θα πρέπει να είναι απαλλαγμένη από τριβές, κρούσεις ή υπερθερμάνσεις. Από την άλλη, στην κατηγορία των εύφλεκτων υγρών, ο σημαντικότερος κίνδυνος είναι αυτός της πυρκαγιάς. Στις μεταφορές, στις κατανομές και κατά την πλεύση των φορτίων αυτών θα πρέπει να μην δημιουργούνται συνθήκες πρόκλησης φωτιάς. Το ίδιο ισχύει και για την κατηγορία

⁴⁰ <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/870/1/Koilakou.pdf>

των εύφλεκτων στερεών, όταν υπάρχουν στερεά καύσιμα, ως πρώτη ύλη. Επιπλέον, τα στερεά αυτά, όταν αντιδρούν με το νερό, δημιουργούν τοξικά αέρια.

Όλοι οι παραπάνω κίνδυνοι, θα πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη για όλες τις κατηγορίες των επικίνδυνων εμπορευμάτων, ιδιαίτερα, στις περιπτώσεις που συντρέχουν ακραίες καιρικές συνθήκες, όπως δυνατοί άνεμοι, καταιγίδες, θαλασσοταραχές ή πολύ υψηλά επίπεδα θερμοκρασίας, κατά την διάρκεια των φορτοεκφορτώσεων.

Αντίθετα, στα οξειδωτικά φορτία, υπάρχει ο κίνδυνος της απελευθέρωσης υλικού από την συσκευασία του με άμεσο αποτέλεσμα, την πρόκληση πυρκαγιάς στο μεταφορικό μέσο. Σε αυτήν την περίπτωση, σημαντικό ρόλο παίζει ο σωστός τρόπος συσκευασίας των εμπορευμάτων. Κατά την μεταφορά οξειδωτικών υλικών είναι απαραίτητη η τήρηση των κανόνων ασφαλείας, όπως η προσεκτική καθοδήγηση και οι τακτικοί έλεγχοι. Προληπτικά τους ελέγχους αυτούς θα πρέπει να αναλαμβάνουν συνεργεία με έμπειρο και άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό, κατάλληλα εξοπλισμένο, πριν από την έναρξη κάθε ταξιδιού. Εγκαύματα, ερεθισμοί και μολύνσεις είναι τα κύρια συμπτώματα των δηλητηριωδών και μολυσματικών ειδών.

Ενώ, οι κίνδυνοι που οφείλονται στη ραδιενέργεια, ραδιενεργών φορτίων, είναι οι σοβαρότεροι για την υγεία με άμεσα αποτελέσματα, θανάτους, ή μεταγενέστερα, καρκινώματα, λευχαιμίες ή μεταλλάξεις. Δυστυχώς, οι άνθρωποι οργανισμοί δεν είναι σε θέση να αμύνονται απέναντι σε μεγάλες «δόσεις» ραδιενέργειας.⁴¹ Έτσι, απαιτείται απόλυτη συμμόρφωση σε κάθε οδηγία που δίνεται στους μεταφορείς τέτοιων φορτίων. Σε περίπτωση μόλυνσης, είτε του μεταφορικού μέσου, είτε του περιβάλλοντος με ραδιενεργό υλικό, η αντιμετώπιση θα πρέπει να είναι ταχεία μέσω απολυμάνσεων. Τα διαβρωτικά υλικά, με την σειρά τους, απειλούν με διαβρώσεις, γι' αυτό, οι προληπτικές επιθεωρήσεις σε τέτοια φορτία επιβάλλεται να είναι συχνές. Τέλος, αν το μεταφερόμενο υλικό είναι τοξικό,⁴² ενδεχόμενη διαρροή του, σε μεγάλες ποσότητες θα οδηγήσει σε σχηματισμό, τοξικού νέφους, το οποίο ανάλογα με τις μετεωρολογικές συνθήκες και ιδιαίτερα την ένταση και την κατεύθυνση των ανέμων που θα πνέουν, είναι ικανό να μεταφέρεται με μεγάλες ταχύτητες επηρεάζοντας την ευρύτερη περιοχή. Σε κάθε περίπτωση διαρροής, σύγκρουσης ή πρόκλησης πυρκαγιάς στα μεταφορικά μέσα, θα πρέπει να

⁴¹ <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/870/1/Koilakou.pdf>

⁴² http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/Fortia.1110201591239.pdf

ενημερώνονται οι Αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, να απομονώνονται όσο γίνεται, οι περιοχές που προκλήθηκαν τα ατυχήματα και να απομακρύνονται τα μη εξουσιοδοτημένα άτομα, μακριά από την επικίνδυνη περιοχή.

Εκτός από τους κινδύνους που προκαλούν τα μεταφερόμενα φορτία, στο περιβάλλον, τους ανθρώπινους οργανισμούς και τα μεταφορικά μέσα, με την σειρά τους, δημιουργούν περαιτέρω επιπτώσεις, μέσω των ατυχημάτων τους. Με την πάροδο των χρόνων και ανάλογα με τις οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που έχει επιφέρει ο κάθε τύπος ατυχήματος, οι βιομηχανίες προχωρούν στην κατασκευή πλοίων που είναι ανθεκτικότερα στα ατυχήματα.

Οι μορφές, ωστόσο, των ατυχημάτων που μπορεί να οδηγήσουν στην απελευθέρωση κάποιας επικίνδυνης ουσίας ποικίλουν:

Πρωταρχική πιθανή αιτία είναι η *σύγκρουση* μεταξύ δύο πλοίων ή ενός πλοίου μεταφοράς επικίνδυνων ουσιών με κάποιο χερσαίο αντικείμενο που είτε βρίσκεται στην επιφάνεια της θάλασσας και οδηγεί σε βλάβη στην δεξαμενή του φορτίου, με αποτέλεσμα να απελευθερωθεί ποσότητα επικίνδυνου προϊόντος, είτε βρίσκεται κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Το φαινόμενο αυτό ονομάζεται *γείωση*. Οι κατασκευαστές έχουν μεριμνήσει γι' αυτό, μέσω της κατασκευής πλοίων με διπλό τοίχωμα (double hull) για να είναι σε θέση να προλαμβάνουν τυχόν κακό υπολογισμό του βάθους των υδάτων, από ανθρώπινο σφάλμα. Μια δεύτερη αιτία πρόκλησης ατυχήματος είναι η *έκρηξη* και η *φωτιά*. Πρόκειται για την κατηγορία που εγκυμονεί τους περισσότερους κινδύνους, διότι γίνεται λόγος για έκρηξη ή φωτιά που προκαλείται από κατάλοιπα φορτίων και υπάρχει ενδεχόμενο τραυματισμού ή ακόμη και θανάτου των μελών του πληρώματος. Σειρά έχει η *βύθιση* του πλοίου, με πιθανούς λόγους βύθισης, την εισροή νερού στο πλοίο ή την ανατροπή του εξαιτίας κακών καιρικών συνθηκών και θαλασσοταραχής. Τέλος, ατύχημα είναι δυνατόν να προκληθεί ακόμη και από την *ανθρώπινη απεισκευσία ή λάθος* κατά την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων. Ίσως το ατύχημα να οφείλεται στην αποτυχία κάποιας βαλβίδας, να έχει σφραγιστεί σωστά ή κάποια δεξαμενή να μην έχει ελεγχθεί από τον αρμόδιο φορέα, κ.α.

Σημαντικό είναι να επισημανθεί ότι, πολλά από τα ατυχήματα που συμβαίνουν στη θάλασσα, είναι απόρροια των λανθασμένων ενεργειών ή των παραλείψεων του ανθρώπινου δυναμικού των πλοίων, που έχει και την ευθύνη της

διακυβέρνησής τους. Το ανθρώπινο σφάλμα (human error)⁴³ για την πρόκληση κινδύνων χαρακτηρίζεται από την έλλειψη γνώσεων ή πείρας σχετικά με το αντικείμενο της εργασίας. Ωστόσο, υπάρχουν περιπτώσεις όπου και έμπειροι ναυτικοί, πολλές φορές υπερόπτες ή απρόσεκτοι δημιουργούν ναυτικά προβλήματα και κινδύνους εξαιτίας της πίεσης που δέχονται από εμπορικά ή άλλα συμφέροντα. Ο ανθρώπινος παράγοντας εξάλλου θεωρείται σημαντικότερος ακόμη και από την ηλικία των πλοίων. Διότι, ένα πλοίο που, ίσως και να μην πληροί όλες τις κατάλληλες προϋποθέσεις αλλά διαθέτει άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό είναι σε θέση να λειτουργήσει σωστά. Για τα παραπάνω, έχει γίνει σχετική μνεία, στη Σύμβαση S.T.C.W. του 1978, του I.M.O., σχετικά με τα πρότυπα πιστοποιητικών εκπαίδευσης και τήρησης των μέτρων ασφαλείας από τους ναυτικούς με υποχρεωτικούς κανονισμούς περί της ικανότητας των πλοιαρχών και των αξιωματικών των πλοίων.

3.4 ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΣΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Όλα τα επικίνδυνα εμπορεύματα που αναφέρθηκαν, στα πιο πάνω κεφάλαια, είναι σε θέση να επιδράσουν αρνητικά με διαφορετικούς τρόπους, στους ανθρώπινους οργανισμούς και το περιβάλλον, κατά τη διάρκεια των μεταφορών τους.

Καταρχάς, η εισαγωγή των επικίνδυνων εμπορευμάτων, στους ανθρώπινους οργανισμούς, μπορεί να γίνει εύκολα, από το στόμα ή τους πνεύμονες, μέσω της διαδικασίας της εισπνοής τοξικών ή χημικών ατμών αλλά και άλλων δηλητηριωδών ουσιών. Ως αποτέλεσμα αυτών είναι η πρόκληση θερμοπληξίας, ασφυξίας, στρες ψύχους, καρκινώματα, βλάβες στο συκώτι ή στα νευρικά κύτταρα, ακόμη και στειρότητα. Επίσης, μπορεί να προκληθούν ερεθισμοί ή τραύματα στα μάτια εξαιτίας επικίνδυνων αερίων αλλά και πιθανή δηλητηρίαση. Και οι διαβρωτικές χημικές ουσίες προκαλούν καταστροφικές επιδράσεις όταν έρχονται σε επαφή με το ανθρώπινο δέρμα, όπως και από την δράση ραδιενεργών υλικών προκύπτουν σοβαρά για τον άνθρωπο και το περιβάλλον, ατυχήματα. Εκτός από την άμεση δηλητηρίαση μέσω της εισπνοής, υπάρχει και η έμμεση μορφή, μέσω της κατανάλωσης ορισμένων

⁴³ <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/870/1/Koilakou.pdf>

θαλάσσιων ζώων (ψάρια, μαλάκια, κ.α.) τα οποία έχουν έρθει σε επαφή με το πετρέλαιο και είναι επικίνδυνα για τον άνθρωπο. Έτσι και στα οικολογικά συστήματα είναι εμφανείς οι επιβλαβείς επιπτώσεις των ρυπάνσεων κάθε είδους. Προκαλούνται ζημιές σε βιολογικούς τόπους, καταστρέφεται η ποιότητα του θαλασσινού νερού αλλά και η χλωρίδα και η πανίδα των κοντινών, στα ατυχήματα, περιοχών, εμποδίζοντας ποικίλες θαλάσσιες δραστηριότητες, μέσα σε αυτές και το εμπόριο.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, οι άνθρωποι που χειρίζονται τα επικίνδυνα εμπορεύματα είναι υποχρεωμένοι να φορούν προστατευτικό εξοπλισμό και οι πυροσβεστικές υπηρεσίες να είναι επανδρωμένες με έμπειρα και εξειδικευμένα άτομα, για να αντιμετωπίζουν άμεσα τυχόν τραυματισμούς ή διαρροές. Τα πρόσωπα που έρχονται σε επαφή με τα φορτία αυτά, ως μέρος της εργασίας τους, θα πρέπει συχνά να υπόκεινται σε ελέγχους για την υγεία τους, που θα τους επιτρέπουν την επαφή και την έκθεσή τους σε αυτά. Και τέλος, μέσω της πληροφόρησης των μελών των εταιρειών, που είναι αρμόδιες για την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, μπορεί να γίνει μια πρώτη προσπάθεια ώστε να αποφευχθούν, μέσω της λήψης κατάλληλων μέτρων, τα ατυχήματα και τα καταστροφικά πλήγματα στο περιβάλλον μας. Ωστόσο, εκτός από τους ανθρώπινους οργανισμούς, τα επικίνδυνα υλικά μπορεί να προκαλέσουν εκρήξεις ή φωτιές με συνέπεια, την καταστροφή των μεταφορικών μέσων, μόλυνσεις των υδάτων, ρυπάνσεις των φυτικών και ζωικών βασιλείων, του εδάφους και του αέρα με νοσογόνους μικροοργανισμούς αλλά και να δημιουργήσουν το αίσθημα του πανικού στο ανθρώπινο δυναμικό των πλοίων.

3.5 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ – ΠΡΟΦΥΛΑΞΕΙΣ

Τις τελευταίες δεκαετίες καταβάλλονται, όλο και συχνότερα, σημαντικές προσπάθειες σαφούς προσδιορισμού των μέτρων ασφαλείας και των προφυλάξεων που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, κατά την συναναστροφή των αρμοδίων με τα επικίνδυνα εμπορεύματα, μέσω προγραμμάτων και στρατηγικών για την αντιμετώπιση των αυξανόμενων και ανησυχητικών ατυχημάτων και κινδύνων που προκαλούνται σε ανθρώπους και περιβάλλον.

Κάθε επικίνδυνη ύλη απαιτεί τη δική της μεταχείριση, γι' αυτό οι οδηγίες στα άτομα που εργάζονται στη στοιβασία, τη μεταφορά και την αποθήκευση τέτοιων υλών, θα πρέπει να είναι ρητές. Ως γενικές οδηγίες – προφυλάξεις που πηγάζουν από την κοινή λογική είναι οι ακόλουθες :

1. Όλα τα πλοία έχουν την υποχρέωση, μια φορά τον χρόνο, να ελέγχονται και να συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις των νόμων.
2. Λόγω της φύσης της ναυτικής εργασίας, κάθε εταιρεία οφείλει να προμηθεύει τα πλοία με επαρκή αριθμό ειδικών στολών εργασίας, ανάλογα με τη θέση κάθε ναυτικού ειδικά όταν αυτοί έρχονται σε επαφή με επικίνδυνα μεταφερόμενα υλικά. Η ειδική ενδυμασία θεωρείται απαραίτητη κατά την εκτέλεση των καθηκόντων των ναυτικών, όπως προβλέπεται από τον I.S.M. Code.
3. Να έχουν πλήρη γνώση των καθηκόντων τους σε περιπτώσεις ατυχημάτων – τραυματισμών ή πυρκαγιών και να υπάρχουν όλοι οι κατάλληλοι εξοπλισμοί για την άμεση αντιμετώπισή τους.⁴⁴

Είναι γνωστό ότι, πολλές φορές, τα ναυτικά ατυχήματα συνδέονται άρρηκτα με τις σημαίες ευκαιρίας και ειδικότερα, στα μεγάλα περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης. Αυτό συμβαίνει, διότι τα πληρώματα χαρακτηρίζονται από χαμηλά επίπεδα εκπαίδευσης, καταβάλλονται χαμηλά λειτουργικά κόστη για τα πλοία, υπάρχουν χαμηλά επίπεδα ασφάλειας, περί της ναυσιπλοΐας καθώς και απροθυμία άσκησης αποτελεσματικών ελέγχων από το κράτος της σημαίας του πλοίου. Ίσως να υπάρχει συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο, πολύπλοκες γραφειοκρατικές διαδικασίες, ακόμη και σημάδια κόπωσης εξαιτίας της έντασης από την εργασία.

4. Απαγορεύεται αυστηρά το κάπνισμα αλλά και κάθε είδους φλόγα ή εστία ανάφλεξης στους χώρους των λιμενικών εγκαταστάσεων, επάνω στο κατάστρωμα των πλοίων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων αλλά και στους χώρους στοιβασίας και αποθήκευσής τους.
5. Απαραίτητο στοιχείο όλων είναι οι λιμενικές εγκαταστάσεις που έρχονται σε επαφή με τα επικίνδυνα υλικά, να είναι καλά οργανωμένες, εξοπλισμένες,

⁴⁴http://www.microkat.gr/index2.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=591&Itemid=83

πολλές φορές, αποστειρωμένες και σε επιφυλακή με εικοσιτετράωρη ιδιωτική φύλαξη.

6. Σημαντικό μέτρο, το οποίο θα πρέπει να τηρείται σε κάθε περίπτωση μεταφοράς τέτοιας βαρύτητας ναυτιλιακών εμπορευμάτων, είναι αυτό της «πρόληψης», σαφώς προτιμότερη από την καταστολή. Το επιχείρημα είναι σε θέση να ενισχύσουν η επιτροπή Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του I.M.O. του 1993 αλλά και η Αμερικανική νομοθεσία O.P.A. του 1990 για τα διπλά τοιχώματα (double hull) στα νέας γενιάς δεξαμενόπλοια, όπως και την ευστάθεια στα πλοία Ro/Ro.
7. Επιπλέον, τα βασικότερα μέτρα προστασίας που θα πρέπει να τηρούνται είναι εκείνα που απευθύνονται στα αναγνωριστικά στοιχεία⁴⁵ και τις σημάνσεις των επικίνδυνων ουσιών, μέσω χαρακτηριστικών, διεθνώς αναγνωρισμένων πινακίδων, πάνω στα δέματα, τα κιβώτια ή τις δεξαμενές, τα οποία χορηγούνται από τις αρμόδιες αρχές. Οι πινακίδες αυτές θα πρέπει να αφαιρούνται από τα κιβώτια ή τις δεξαμενές μετά το πέρας και του σχολαστικού καθαρισμού τους, από τα κατάλοιπα των επικίνδυνων και βλαβερών ουσιών. Η στοιβασία τους θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε να μην επιτρέπονται οι μεταφορές – μετακινήσεις ή και τα αδειάσματα των περιεχομένων των φορτίων αυτών.

3.6 ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Όσον αφορά στα απαραίτητα ναυτιλιακά έγγραφα μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων είναι δυνατόν, για την διευκόλυνση μας στη παρούσα εργασία, να τα διακρίνουμε σε δύο μεγάλες, άτυπες ωστόσο, κατηγορίες. Έτσι λοιπόν, από την μία πλευρά θα γίνει λόγος για τα ναυτιλιακά έγγραφα που θα πρέπει να βρίσκονται σε κάθε πλοίο, ανεξαρτήτως φορτίου που φέρει και ανεξαρτήτως προορισμού. Και από την άλλη, θα αναλυθούν, με την σειρά, όλα εκείνα τα έγγραφα, που αφορούν αποκλειστικά και μόνο την διακίνηση των επικίνδυνων εμπορευμάτων.

⁴⁵ Κοιλιάκου Ευγενεία, (2005), Διαχείριση επικίνδυνων προϊόντων στη σύγχρονη εφοδιαστική αλυσίδα, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.

Προκειμένου να εξασφαλισθεί η εύρυθμη λειτουργία των πλοίων, ως παραγωγικές, οικονομικές και ανταγωνιστικές μονάδες επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, καθιερώθηκαν τα ναυτιλιακά έγγραφα, βιβλία και πιστοποιητικά, που είναι απαραίτητως υποχρεωτικά για κάθε ταξίδι, πλοίων, μεταφοράς εμπορευμάτων. Έχουν δημόσιο χαρακτήρα και συνιστούν «αποδεικτικά» για κάθε όργανο ή πρόσωπο που θα τα ελέγξει. Αρμόδια όργανα που παρακολουθούν και ελέγχουν τα έγγραφα αυτά, σχετικά με στοιχεία ασφάλειας και νομικής κατάστασης των πλοίων και των φορτίων τους, είναι οι Αρμόδιες και Προξενικές Αρχές κάθε κράτους. Αναμφισβήτητα, εξίσου σημαντικό παράγοντα της ναυτιλίας, με ενεργό δράση, σχετικά με την υλοποίηση κανονισμών αλλά και την έκδοση πιστοποιητικών για επιθεωρήσεις πλοίων, αποτελούν οι Νηογνώμονες. Συμβάλλουν στην έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας MARPOL, γραμμής φορτώσεως και καταμέτρησης των διεθνών ναυτιλιακών εγγράφων. Αποκλειστική ευθύνη και μέριμνα του πλοιάρχου αποτελούν, η συστηματική ανανέωση, η τήρηση και φύλαξή τους.

Σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου⁴⁶, τα ναυτιλιακά έγγραφα⁴⁷ είναι :

- Το *Έγγραφο Εθνικότητας* (άρθρο 7), αποτελεί την ταυτότητα και τον τύπο του πλοίου (διαστάσεις σχετικά με το πλάτος, το μήκος και το βάθος του). Πιστοποιεί την εθνικότητα, το όνομα και το λιμάνι νηολόγησής του, τα στοιχεία του πλοιοκτήτη και τον αριθμό I.M.O. (Παράρτημα 1).
- Το Πιστοποιητικό *Καταμέτρησης – Χωρητικότητας* (άρθρο 46, παρ.1, εδ.β), αποτελεί το πιστοποιητικό «γεννήσεως» του πλοίου, διότι παρέχει τα κύρια χαρακτηριστικά στοιχεία ενός ήδη εφοδιασμένου πλοίου. (Παράρτημα 2).
- Το Πιστοποιητικό *Ασφαλούς Ναυσιπλοΐας για Φορτηγά Πλοία* (άρθρο 33). Εκδίδεται μετά τη διενέργεια της αρχικής επιθεώρησης σε φορτηγά πλοία που συμμορφώνονται στις απαιτήσεις των κανονισμών για την ασφάλεια των ταξιδιών τους. (Παράρτημα 3).
- *Έγγραφο Συμμόρφωσης και Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης*. Το μεν πρώτο είναι πιστοποιητικό έγγραφο ασφάλειας για κάθε εταιρεία που

⁴⁶ Μαλέρμπα Μιχαήλ, (1999), Ναυτιλιακά έγγραφα πλοίων κατά κώδικα δημοσίου ναυτικού δικαίου και διεθνείς συμβάσεις-Οδηγίες Ε.Κ.

⁴⁷ Δελούκας Α. Νικόλαος, (XX), Ναυτικόν δίκαιον: εισαγωγή, τα πλοία, η επιχείρησις, τα πρόσωπα, αι συμβάσεις (ναύλωσις), εκδ. Σάκκουλας, σ. 88-93.

συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Αντίγραφό του φυλάσσεται στο πλοίο, για επίδειξη σε τυχόν ελέγχους. Το δεύτερο εκδίδεται και αυτό από την αρμόδια αρχή. Και τα δύο πιστοποιητικά υπάγονται στο παράρτημα της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS 1974. (Παράρτημα 4).

- Το Πιστοποιητικό *Καταλληλότητας Ανυψωτικών Μέσων* (άρθρο 32). Τα ανυψωτικά μέσα των πλοίων επιθεωρούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα για να διαπιστωθεί ότι είναι σε θέση να εκτελέσουν κάθε λειτουργία ανύψωσης, χωρίς κινδύνους για τα πληρώματα και τους χειριστές των φορτηγών πλοίων. Το πιστοποιητικό αυτό, έχει ισχύ για τέσσερα χρόνια. (Παράρτημα 5).
- Το Πιστοποιητικό *Γραμμής Φορτώσεως* (άρθρο 38). Εκδίδεται, από την αρμόδια αρχή, για κάθε πλοίο, ύστερα από επιθεώρηση και χάραξη της γραμμής φορτώσεως. Ισχύει για το χρονικό διάστημα που αναγράφεται σε αυτό και με το πέρας της λήξης τους, χρειάζεται ανανέωση. Την χάραξη της εν λόγω γραμμής, όπως και την παρακολούθηση των εργασιών ναυπηγήσεως και μετασκευών μπορούν να αναλάβουν αναγνωρισμένου κύρους νηογνώμονες, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. (Παράρτημα 6).
- *Βιβλίο Πετρελαίου* (άρθρο 52). Την συμπλήρωση και τη μέριμνα του βιβλίου πετρελαίου έχει ο πλοίαρχος. Την επιθεώρηση των πλοίων αναλαμβάνουν εξουσιοδοτημένοι αξιωματούχοι, στην περίπτωση που τα πλοία βρίσκονται σε λιμάνι ή τερματικό σταθμό. Το βιβλίο, στο πρώτο μέρος του, συμπληρώνεται για εργασίες που λαμβάνουν χώρα στο μηχανοστάσιο του πλοίου, όπως καθαρισμός δεξαμενών, διάθεση πετρελαιοειδών υπολειμμάτων, παραλαβή καυσίμων, κ.α. Ενώ στο δεύτερο μέρος του υπάγονται λειτουργίες, άμεσα συνδεδεμένες με το σύστημα φόρτωσης και εκφόρτωσης αλλά και διαχείρισης του έρματος. (Παράρτημα 7).
- *Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο*. Πριν την έκδοση αυτού του πιστοποιητικού αλλά και ενδιάμεσα στο χρόνο ισχύς του, απαιτείται πλήρη επιθεώρηση της κατασκευής, του εξοπλισμού, των συστημάτων, των υλικών και των εξαρτημάτων του πλοίου, η οποία εξασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του πιστοποιητικού. Συντάσσεται και αυτή όπως όλα τα έγγραφα, στην επίσημη γλώσσα της χώρας, όπου εκδίδεται. Εάν δεν είναι η αγγλική ή η γαλλική, τότε θα απαιτείται μετάφραση αυτού σε μία από αυτές τις δύο γλώσσες. Η περίοδος

έκδοσής του ορίζεται από την αρμόδια αρχή, και δεν υπερβαίνει την πενταετία. Παύει να ισχύει όταν συντελεστούν ριζικές αλλαγές στα εξαρτήματα του πλοίου. (Παράρτημα 8).

- *Το Ναυτολόγιο* (άρθρο 47). Είναι και αυτό ένα από τα επίσημα ναυτιλιακά έγγραφα και αποτελεί δημόσιο έγγραφο, το οποίο εκδίδουν οι Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές και συντάσσεται από τον Αξιωματικό της εκάστοτε αρχής του λιμένα κατάπλου. Στην πραγματικότητα, πρόκειται για βιβλίο που είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ. και στο οποίο καταχωρούνται όλοι οι εργαζόμενοι στο πλοίο ναυτικοί, οι συμβάσεις εργασίας τους, καθώς και η λύση αυτών. Η καταχώρηση αποσκοπεί στην κρατική εποπτεία αλλά και στη προστασία του ναυτικού από παράνομες ενέργειες. Διακρίνεται σε δύο κατηγορίες : Ναυτολόγιο Α' με το οποίο εφοδιάζονται ιστιοφόρα πλοία και πετρελαιοκίνητα και στο Ναυτολόγιο Β' για ατμόπλοια και υπερωκεάνια.
- *Το Ημερολόγιο Γέφυρας ή Ημερολόγιο Πλοίου* (άρθρο 48) ονομάζεται έτσι το επισημότερο βιβλίο που υποχρεούται να τηρεί κάθε πλοίο, ανεξαρτήτως εθνικότητας και τύπου. Διατηρείται στη γέφυρα των πλοίων και καταχωρούνται σε αυτό με ημερολογιακή σειρά, καθημερινά, οτιδήποτε σχετικό έχει να κάνει με το ταξίδι, την πορεία, τα δελτία καιρού, την κατάσταση της θάλασσας, τις προσεγγίσεις, τις ρυμουλκίσεις ή τις φορτοεκφορτώσεις. Το συμπληρώνει ο εκάστοτε αξιωματικός φυλακής γέφυρας και προσυπογράφεται από τον πλοίαρχο, έτσι ώστε μετά τον κατάπλου να θεωρηθεί από τις αρμόδιες αρχές του λιμένα.
- *Το Ημερολόγιο μηχανής* (άρθρο 49) και *το Ημερολόγιο Ασυρμάτου – Τηλεπικοινωνιών* (άρθρο 50)
- *Το Ποινολόγιο* (άρθρο 51)
- *Τα Φορτωτικά έγγραφα*, υπεύθυνα αφενός για την διευκόλυνση του διοικητικού ελέγχου ως προς το είδος, την ποσότητα, την προέλευση και τον προορισμό των φορτίων και αφετέρου για την διευκόλυνση του πλοίαρχου, ως προς τον έλεγχο των φορτωτών, των παραληπτών αλλά και των όρων μεταφοράς των φορτίων που έχει αναλάβει. (Παράρτημα 9)
- *Τα Αποδεικτικά έγγραφα εκπλήρωσης των τελωνειακών υποχρεώσεων*. Πρόκειται για τα δηλωτικά πλήρους αναφοράς των φορτίων, τα οποία παρέχονται από τις αρμόδιες τελωνειακές αρχές προς τον πλοίαρχο. Αντίγραφα αυτών διακινούνται και στις εμπλεκόμενες φορτωτικές.

- Τα *Πιστοποιητικά έγγραφα υποθήκης και κατάσχεσης*, σύμφωνα με τα οποία αποδεικνύονται τα, επί του πλοίου, υφιστάμενα βάρη, για τους πιστωτές, κατά την διάρκεια του ταξιδιού, τα δικαιώματα των οποίων επηρεάζονται από τις υποθήκες ή τις κατασχέσεις των πλοίων.
- Το *Ενιαίο Διοικητικό Έγγραφο* (Single Administrative Document S.A.D.). Είναι το κυριότερο τελωνειακό έγγραφο. Συμπληρώνεται από τον φορτωτή ή τον μεταφορέα διότι είναι σε θέση να γνωρίζει όλες τις ακριβείς πληροφορίες για τη μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου. Γίνεται ο απαιτούμενος έλεγχος από το τελωνείο, το οποίο με την σειρά του, τό επιστρέφει στον εξαγωγέα, θεωρημένο.
- Το *Τιμολόγιο* ετοιμάζεται από τον εξαγωγέα και είναι υποχρεωμένο να συνοδεύει κάθε φόρτωση, ακόμη και στην περίπτωση όπου τα εμπορεύματα αποστέλλονται ελεύθερα από θέμα πληρωμής. Σε ορισμένες χώρες ζητούνται θεωρημένα ή επικυρωμένα τα τιμολόγια από τα εκάστοτε εμπορικά επιμελητήρια ή τις πρεσβείες, ανάλογα με τις απαιτήσεις των χωρών προορισμού.
- Το *Πιστοποιητικό Προέλευσης*, είναι έγγραφο που συμπληρώνεται πριν από την εξαγωγή των εμπορευμάτων.
- Το *Κιβωτολόγιο*, έγγραφο σύμφωνα με το οποίο περιγράφεται το περιεχόμενο κάθε φορτίου. Οι εξαγωγείς που συντάσσουν τα τιμολόγια, συντάσσουν με την σειρά τους και τα κιβωτολόγια.

Από την άλλη πλευρά, τα απαιτούμενα έγγραφα, που θα πρέπει πάντοτε να συνοδεύουν τα διακινούμενα δια θαλάσσης επικίνδυνα φορτία, δεν διαφέρουν με εκείνα που απαιτούνται για τις άλλες κατηγορίες εμπορευμάτων, με την μόνη διαφορά ότι θα πρέπει να αναγράφεται σε αυτά, το ορθό τεχνικό όνομα, η κλάση και η κατηγορία κάθε επικίνδυνης μεταφερόμενης ουσίας. Με τον τρόπο αυτόν θα προλαμβάνεται οποιαδήποτε παρανόηση σχετικά με την φύση τους. Ωστόσο, στις φορτωτικές, οι φορτωτές οφείλουν να βεβαιώνουν ότι τα επικίνδυνα εμπορεύματα έχουν τη σωστή σήμανση και συσκευασία, ότι φέρουν ορθές επιγραφές και ότι βρίσκονται στην πρόπευσα κατάσταση για μεταφορά.

Υποχρέωση των αρμοδίων οργάνων, δηλαδή των φορτωτών, των ναυτικών πρακτόρων ή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όσον αφορά στην διαδικασία φόρτωσης αλλά και των παραληπτών όσον αφορά στη διαδικασία εκφόρτωσης είναι να παραδίδουν τα έγγραφα των επικίνδυνων φορτίων, στην οικεία Λιμενική Αρχή φόρτωσης ή εκφόρτωσης, τουλάχιστον ένα 24ωρο πριν από την έναρξη της κάθε διαδικασίας. Στις περιπτώσεις φορτοεκφορτώσεων τέτοιων φορτίων που προορίζονται για το εξωτερικό, οι παραπάνω αιτήσεις πραγματοποιούνται όπως προβλέπουν οι I.M.D.G. & I.M.O. Codes.

Ο φορτωτής κάθε επικίνδυνου εμπορεύματος οφείλει να παρέχει, μία δήλωση των λεπτομερειών των επικίνδυνων εμπορευμάτων, σύμφωνα με τον Κώδικα IMDG και το πρωτότυπο ή ένα αντίγραφο θα πρέπει να παραμένει στο πλοίο. Χωρίς μια τέτοια δήλωση τα επικίνδυνα εμπορεύματα δεν πρόκειται να γίνουν δεκτά για φόρτωση. Επιπλέον, όσοι είναι υπεύθυνοι για το φόρτωμα επικίνδυνων εμπορευμάτων μέσα σε κοντέινερ οφείλουν να παρέχουν ένα υπογεγραμμένο πιστοποιητικό συσκευασίας επικίνδυνων εμπορευμάτων σε κοντέινερ, που να δηλώνει ότι πληρούν τις προϋποθέσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα IMDG και το πρωτότυπο ή ένα αντίγραφο να δίνεται στον πράκτορα του πλοίου. Χωρίς τέτοια βεβαίωση το κοντέινερ δεν θα γίνεται αποδεκτό για φόρτωση⁴⁸.

Πιο συγκεκριμένα, κάθε πλοίο που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα, είναι υποχρεωμένο να έχει θεωρημένα τα ακόλουθα ναυτιλιακά έγγραφα :

- *Βιβλίο Επικίνδυνου Φορτίου*. Είναι και αυτό σημαντικό ναυτιλιακό έγγραφο και αποτελεί μέρος του ημερολογίου. Συμπληρώνεται δεξαμενή προς δεξαμενή και εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία που μεταφέρουν επιβλαβείς υγρές ουσίες σε χύδην μορφή, όταν ακολουθούν τις διαδικασίες φόρτωσης, εκφόρτωσης των φορτίων, εσωτερικών μεταφορών επικίνδυνων υλών, ή καθαρισμούς του έρματος των δεξαμενών. (Παράρτημα 10).
- *Πιστοποιητικό MARPOL 73/78*. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης του 1974, επιβάλλεται σε πλοία που έχουν εγκαταστήσει τον αναγκαίο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος εξοπλισμό. Θα

⁴⁸ <http://sbsshipping.gr/index.php/2011-08-19-13-59-20/epikindina-fortia>

πρέπει να προσκομίζονται κατά τον κατάπλου του πλοίου, για έλεγχο από την λιμενική αρχή, μαζί με τα υπόλοιπα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου. Σε αυτό ενσωματώνεται και το Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης για τη μεταφορά επικίνδυνων υγρών χύδην ουσιών.

- *Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από τη μεταφορά επιβλαβών ουσιών χύδην.* Και αυτό το πιστοποιητικό είναι απόρροια κανονισμών της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78. Για να αποδοθεί ένα τέτοιας φύσεως πιστοποιητικό, θα πρέπει να μεταφέρει επιβλαβή χύδην υλικά. Η επιθεώρηση θα είναι βασισμένη στον έλεγχο του εξοπλισμού, των εξαρτημάτων αλλά και των δεξαμενών του πλοίου. Οι περιοδικές επιθεωρήσεις καθορίζονται από τις αρμόδιες αρχές και δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη. Αντίγραφα τέτοιων πιστοποιητικών διαβιβάζονται το ταχύτερο δυνατό στην Αρχή. Παύει να ισχύει το έγγραφο αυτό, όταν επέλθουν σημαντικότερες αλλαγές στο πλοίο, διότι θα χρειάζεται εκ νέου επιθεώρηση και έλεγχο. (Παράρτημα 11).
- *Πιστοποιητικό Καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύμα.* Σύμφωνα και εδώ, με τους κανονισμούς της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78, τα πλοία που μεταφέρουν επιβλαβείς υγρές ουσίες χύδην, ταξινομημένες σύμφωνα με τις κλάσεις τους, υποχρεούνται στην εφαρμογή όλων των απαιτήσεων του κώδικα του πιστοποιητικού αυτού για την αποφυγή ατυχημάτων αλλά και πρόκλησης ρυπάνσεων στο περιβάλλον. (Παράρτημα 12).
- Τον *Κατάλογο Κατανομής* της ακριβούς θέσης των φορτίων που μεταφέρονται. Πολλές φορές, υπάρχουν συμπληρωμένα από τα πλοία διαγράμματα-στοιβασίας που δείχνουν την κατανομή των επικίνδυνων φορτίων κατά κλάσεις. Τέτοια αντίγραφα χορηγούνται σε άτομα ή οργανισμούς που προσδιορίζονται από την Λιμενική Αρχή της κάθε χώρας, πριν από τον απόπλου.

Σε περίπτωση μεταφοράς ραδιενεργών ουσιών, ο αποστολέας θα πρέπει να λάβει γραπτή δήλωση από τον παραλήπτη των ουσιών, ότι πληρούν όλες τις απαιτήσεις της Εθνικής Νομοθεσίας για θέματα εναποθέτησης, χρήσης και διάθεσης των συγκεκριμένων επικίνδυνων ουσιών. Η δήλωση αυτή ελέγχεται ενδιάμεσα και από την αρμόδια αρχή κάθε κράτους - μέλους και έχει ισχύ για μια τριετία. Τα ρυπογόνα

εμπορεύματα δεν παραδίδονται προς μεταφορά ούτε φορτώνονται σε πλοίο εάν δεν παραδοθεί προηγουμένως στον πλοίαρχο δήλωση με τις ορθές τεχνικές ονομασίες των ρυπογόνων εμπορευμάτων, τις κλάσεις κινδύνου του I.M.O., σύμφωνα με τους κώδικες I.M.D.G., I.B.C. και I.G.C., τις ποσότητες των εμπορευμάτων και τα υπόλοιπα αναγνωριστικά τους στοιχεία⁴⁹.

Ως εκ τούτου, η πιο σημαντική στιγμή για ένα πλοίο, είναι η στιγμή της «Φορτωτικής Θαλάσσιας Μεταφοράς» (Bill of Lading)⁵⁰. Πρόκειται για ένα από τα παλαιότερα νομικά έγγραφα και πιστωτικό τίτλο, που χρησιμοποιείται στο διεθνές εμπόριο και λαμβάνει χώρα σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις όπου τα εμπορεύματα αποστέλλονται στο εξωτερικό με πλοίο. Εκδίδεται από ναυτιλιακές και μεταφορικές εταιρείες και όλες είναι πανομοιότυπες στην όψη. Έχουν μέγεθος A4, με το όνομα της ναυτιλιακής εταιρείας εμφανώς αναγραφόμενο στην κορυφή του εντύπου. Οι λεπτομέρειες της φόρτωσης εμφανίζονται στο σώμα του εγγράφου και υπάρχει ελεύθερος χώρος για υπογραφή στο κάτω μέρος. Στο πίσω μέρος του εγγράφου αναγράφονται πυκνοτυπωμένοι όλοι οι όροι μεταφοράς.

Ως κύρια ιδιότητα της φορτωτικής είναι η χρησιμότητά της ως αποδεικτικό έγγραφο φόρτωσης εμπορευμάτων. Περιλαμβάνει τα πλήρη στοιχεία συσκευασίας και περιγραφής των εμπορευμάτων. Επιπλέον αποτελεί σύμβαση μεταφοράς μεταξύ φορτωτή και ναυτιλιακής εταιρείας. Συμπληρώνεται εφόσον το πλοίο αποπλεύσει γιατί τότε και μόνο η ναυτιλιακή έχει τη δυνατότητα να συμπληρώσει το όνομα του πλοίου και την ώρα αναχώρησής του. Ως τρίτη ιδιότητα της φορτωτικής είναι ότι αποτελεί τίτλο κυριότητας, που με άλλα λόγια σημαίνει, ότι όποιος έχει στα χέρια του την φορτωτική έχει και το δικαίωμα να παραλάβει τα εμπορεύματα για τα οποία γίνεται λόγος. Τέλος, διαθέτει απαλλακτικές για τον μεταφορέα ρήτρες αλλά και άλλους πρόσθετους όρους.

⁴⁹ Κοιλιάκου Ευγενεία, (2005), Διαχείριση επικίνδυνων προϊόντων στη σύγχρονη εφοδιαστική αλυσίδα, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.

⁵⁰ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Ι. Αντώνης, Πλωμαρίτου Η. Εύη, (2010), Ναυλώσεις, 3^η έκδοση, πρόλογος: Α.Μ. Γουλιέλμος και Ν. Πανθερουδάκης, εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

Τέλος, ναυτιλιακό έγγραφο είναι και το «Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο» (για το οποίο θα γίνει εκτενής ανάλυση στο τέταρτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας). Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο παίρνει σάρκα και οστά όταν ένας εισαγωγέας ασφαλίζει τα εμπορεύματά του για μεταφορά και όταν τα φορτωτικά έγγραφα παρουσιάζονται έναντι πιστώσεως. Δεν μπορεί να αναγράφει ημερομηνία μεταγενέστερη της ημερομηνίας αποστολής τους, θα πρέπει να έχει εκδοθεί και υπογραφεί από ασφαλιστική εταιρεία ή πράκτορα που ενεργεί για λογαριασμό ασφαλιστικής εταιρείας και θα πρέπει να παρέχει κάλυψη για ποσό όχι μικρότερο της αξίας του τιμολογίου. Συχνά η κάλυψη προσδιορίζεται στο 110% της αξίας των εμπορευμάτων. Απαιτούνται επιπροσθέτως, λεπτομέρειες για το πλοίο και το λιμάνι φόρτωσης, περιγραφή των εμπορευμάτων, της συσκευασίας και το όνομα του οργανισμού στη χώρα προορισμού προς τον οποίο θα πρέπει να απευθυνθεί οποιοσδήποτε έχει ασφαλιστικές απαιτήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

4.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Ως «ασφάλιση» ορίζεται η σύμβαση ιδιωτικού δικαίου, που υπογράφεται μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου και σύμφωνα με την οποία ο δεύτερος καταβάλλει μικρό ασφάλιστρο, για να είναι σε θέση να επιτύχει με την επέλευση του κινδύνου, να αποζημιωθεί για τυχόν βλάβη ή ζημιά που ενδέχεται να προκληθεί σε φορτία που εκτίθενται στους κινδύνους της θαλάσσιας δραστηριότητας. Ο θεσμός της θαλάσσιας ασφάλισης αποτελεί τον αντισταθμιστικό παράγοντα για την επίτευξη της οικονομικής ισορροπίας σε περιπτώσεις απωλειών.

Η ναυτική ασφάλιση διακρίνεται στην ελεύθερη ασφάλιση, η οποία πραγματοποιείται μέσω ρητρών από τα συμβόλαια, στην ιδιωτική, στην οποία κάθε άτομο από μόνο του αναζητά λύσεις προστασίας των υπαρχόντων του στην αντικειμενική τους αξία έναντι ασφαλίστρου, περιμένοντας την ανάλογη αποζημίωση τη στιγμή της επέλευσης του κινδύνου. Και τέλος, η τρίτη διάκριση αφορά στην κοινωνική ασφάλιση, στην οποία ορίζεται μια σχέση μεταξύ εργοδότη και εργαζομένου για την προστασία του εργαζομένου έναντι ασφαλιστρών ή εισφορών. Στόχος της είναι η υποστήριξη του μισθού των εργαζομένων.

Κατά την ναυτασφάλιση, ασφαλίζεται από την μια πλευρά ολόκληρη η δραστηριότητα κάθε τύπου πλοίου, όπως και τα μεταφερόμενα σε αυτό φορτία, για απώλειες, φθορές ή ζημιές, ο ναύλος (freight) ως αντίτιμο των θαλάσσιων μεταφορών αλλά και ως προμήθεια (commission) που παίρνει ο πλοιοκτήτης για τις μεταφορές των αγαθών και τέλος τα τυχόν *επιζόμενα κέρδη* (profits) τόσο από την ναύλωση του πλοίου όσο και από την μεταφορά των φορτίων, σφόδρα πιθανά να είναι αληθινά. Επιπροσθέτως, ασφαλίζονται οι *δαπάνες* (disbursements), τα χρήματα δηλαδή που έχουν ήδη δοθεί για την ασφαλιζόμενη περιουσία, οι *μισθοί* (wages), που δικαιούνται οι ναυτικοί σύμφωνα με το συμβόλαιο συνεργασίας τους ακόμη και μετά την απώλεια του πλοίου και τέλος όλες οι *υποχρεώσεις* (liabilities) του πλοιοκτήτη προς τα τρίτα πρόσωπα. Από την άλλη πλευρά ασφαλίζονται τα πρόσωπα που παίρνουν μέρος στην ναυτασφάλιση, όπως, ο κύριος του πλοίου, οι πλοιοκτήτες, οι εφοπλιστές και οι διαχειρίστριες εταιρείες για την εκμετάλλευση οι μεν και τη διαχείριση οι δε, των ξένων πλοίων.

4.1.1. Ασφάλιση πλοίου

Το πλοίο που μεταφέρει αγαθά είναι και αυτό ένα, εκ των σημαντικών αντικειμένων της θαλάσσιας ασφάλισης. Ως προς την ασφάλισή του, συμπεριλαμβάνονται το σκάφος ως «κουφάρι» (hull), οι μηχανές (machinery) και τα εξαρτήματά του, παρόλο που δεν γίνεται λεπτομερής αναφορά σε αυτά κατά την ασφαλιστική σύμβαση. Έτσι, με την θαλάσσια ασφάλιση των πλοίων καλύπτονται οι κίνδυνοι που παρουσιάζονται από το περιβάλλον στο οποίο κινείται το πλοίο.

Οι ασφαλιστές, αυτής της κατηγορίας, διακρίνονται σε κύριους (underwriters), των οποίων τα ασφάλιστρα καθορίζονται από την ηλικία του πλοίου και καλύπτουν ζημιές του σκάφους, των μηχανών και του εξοπλισμού του και στα Protecting and Indemnity Clubs, των οποίων τα ασφάλιστρα καθορίζονται από τους καλυπτόμενους κινδύνους για ζημιές στο πλήρωμα, το φορτίο, ή σχετικά με τη ρύπανση του αέρα ή των υδάτων.

4.1.2. Ασφάλιση φορτίου

Ο όρος φορτίο, για τα ασφαλιστήρια συμβόλαια, συμπεριλαμβάνει όλα τα εμπορεύσιμα αγαθά που μεταφέρονται στο κατάστρωμα ή στα αμπάρια ενός πλοίου αλλά και τα ζωντανά ζώα, με δεδομένο ότι ο κίνδυνος μεταφοράς τους, είναι μεγαλύτερος, απαιτώντας ρίσκο, διότι είναι εκτεθειμένα, κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Επομένως, θα υπάρχουν και διαφορετικοί όροι ως προς την ασφάλισή τους.

Με την ασφάλιση των φορτίων καλύπτεται η χρονική διάρκεια από το λιμάνι φόρτωσης, στο λιμάνι εκφόρτωσης καλύπτοντας και την περίπτωση, όπου τα αγαθά δεν φθάσουν στον τελικό τους προορισμό. Η αποζημίωση που θα δοθεί στον ασφαλιζόμενο θα είναι απόρροια της αρχής της απώλειας, της ναυτικής περιπέτειας.

Η ασφάλιση του φορτίου παρουσιάζει μεγαλύτερη ποικιλία και ιδιομορφίες σε σύγκριση με την ασφάλιση του πλοίου ή του ναύλου. Αυτό εξηγείται με το παράδειγμα ότι, όταν ένα πλοίο είναι φορτωμένο με διαφορετικά εμπορεύματα χρειάζεται ένα συμβόλαιο ασφάλισης, ενώ των πολλών ειδών διαφορετικά εμπορεύματα, φορτωμένα σε ένα πλοίο, χρειάζονται ξεχωριστά ασφαλιστήρια συμβόλαια. Για τον λόγο αυτόν, είναι πολύ σημαντικό, κάθε ασφαλιστής να ενημερώνεται λεπτομερώς σχετικά με τα χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες των

φορτίων και δη των επικίνδυνων που μεταφέρονται δια θαλάσσης και επρόκειτο να ασφαλίσει, προστατεύοντας τον εαυτό του και τον ασφαλιζόμενο από τυχόν θαλάσσιους κινδύνους. Άλλωστε κανένας ασφαλιστής δεν είναι δυνατόν να παραλείψει, πριν την ασφάλιση, να διακρίνει τα φορτία σε κατηγορίες, όπως στα γενικά και πλήρη φορτία⁵¹, σε αυτά που φορτώνονται στα αμπάρια ή σε αυτά που τοποθετούνται στο κατάστρωμα των πλοίων. Η διάκριση γίνεται γιατί, τα φορτία που μεταφέρονται στο κατάστρωμα των πλοίων, εκτίθενται σε μεγαλύτερους κινδύνους από εκείνα που φυλάσσονται, για την μεταφορά τους, στα αμπάρια τους. Υπάρχει όμως και το ενδεχόμενο, φορτία να στοιβάζονται και στο κατάστρωμα και στα αμπάρια για λόγους σωστής πλεύσης.

Το άρθρο 40 της Marine Insurance Act 1906⁵², προβλέπει ότι για την ασφάλιση του φορτίου κατά την έναρξη του ταξιδιού ισχύει η σιωπηρή εγγύηση της αξιοπλοΐας (παρ. 1 - seaworthiness) αλλά και η εγγύηση για την άρτια μεταφορά του φορτίου που φέρει (παρ. 2 - cargo worthiness). Σύμφωνα με τα παραπάνω, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την ευθύνη έναντι του κυρίου του φορτίου σε περίπτωση ζημιάς του, αν αποδείξει ότι το πλοίο που μετέφερε το φορτίο δεν ήταν κατάλληλο για την μεταφορά αυτή.

⁵¹ Το γενικό φορτίο αποτελείται από πολλά και διαφορετικά μεταξύ τους φορτία που φορτώνονται από πολλούς φορτωτές, τέτοια είναι τα Εμπορευματοκιβώτια. Αντίθετα το πλήρες φορτίο αποτελείται από ένα και μόνο αγαθό (π.χ. κάρβουνο) καταλαμβάνοντας όλον τον χώρο φόρτωσης από έναν φορτωτή.

⁵² Το νομοθετικό πλαίσιο μέσα στο οποίο ενεργεί η ναυτική ασφάλεια στην Αγγλία είναι το Marine Insurance Act (M.I.A.) 1906, το οποίο κωδικοποίησε τις μέχρι τότε δικαστικές αποφάσεις και νόμους, σε μία νομοθετική πράξη. Έτσι λοιπόν, η ναυτική ασφάλεια είναι το συμβόλαιο, βάση του οποίου, ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποκαταστήσει τον ασφαλιζόμενο, έναντι ναυτιλιακών απωλειών ή ζημιών που υπέστη και να οδηγήσει τα γεγονότα, όσο γίνεται στην θέση που ήταν προτού επέλθει ο θαλάσσιος κίνδυνος.

4.1.2.1. Τα Είδη Θαλάσσιας Ασφάλισης Φορτίου

Επιλογή του καθενός αποτελεί η διαδικασία ασφάλισης για την θαλάσσια μεταφορά φορτίων. Η ανάγκη όμως, για σύναψη ασφαλιστηρίου συμβολαίου με μια ασφαλιστική εταιρεία, γίνεται επιτακτική από το συμφέρον κάθε ενδιαφερόμενου ή τις απαιτήσεις του εκάστοτε οικονομικού φορέα. Ακόμη και οι πωλητές των φορτίων έχουν συμφέρον από μια ασφάλιση διότι με αυτόν τον τρόπο κατοχυρώνονται πλήρως νομικά.

Υπάρχουν διαφόρων ειδών ασφαλίσεις, με κυρίαρχη την Προαιρετική, με βάση την οποία, ο ασφαλιστής έχει την δυνατότητα να αποδεχτεί ή να απορρίψει την ανάληψη του κινδύνου προτού ολοκληρωθεί η ασφάλιση των φορτίων. Ακολουθεί η ασφάλιση Ανοιχτής Κάλυψης, η οποία δημιουργήθηκε εξαιτίας της αλματώδους ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου και της ταυτόχρονης αύξησης της ζήτησης για ασφάλιση του όγκου των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.

Η ασφάλιση ωστόσο, διακρίνεται και σε τέσσερις επιπλέον τύπους⁵³. Έτσι χαρακτηριστικά έχουμε την Υπερασφάλιση, όπου κατά την σύναψη του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, το δηλούμενο ποσό από τον ασφαλιζόμενο, ως κύρια αξία του αντικειμένου ασφάλισης, είναι μεγαλύτερο από την πραγματική του αξία. Αν γίνει σκοπίμως, υπάρχει απάτη και η σύμβαση δηλώνεται ως άκυρη, διότι συγκρούεται με την αρχή της Καλής Πίστης. Το αντίθετο από τα παραπάνω συμβαίνει στην Υπασφάλιση, δηλώνοντας το αντικείμενο σε μικρότερη αξία από την πραγματική του. Γίνεται είτε για οικονομία ασφαλιστρών είτε από κακή εκτίμηση της πραγματικής αξίας του αντικειμένου. Καλύπτει ποσά που έχουν δηλωθεί. Η Συνασφάλιση, από την άλλη, είναι ο τύπος εκείνος της ασφάλισης όπου με ένα ή πολλά ασφαλιστήρια συμβόλαια, σε μία ή περισσότερες εταιρείες, ασφαλίζονται οι αξίες των αντικειμένων, συναπτόμενες όλες μαζί. Και τέλος, με την Πολλαπλή ασφάλιση, ασφαλίζεται το αντικείμενο σε μία εταιρεία για «χ» ποσό και σε μια δεύτερη εταιρεία για «ψ» ποσό. Όσπου στο τέλος, το τελικό ποσό θα έχει μεγαλύτερη αξία από την πραγματική του, καταλήγοντας σε υπερασφάλιση.

Η αγορά οδηγήθηκε στην έκδοση περισσότερων ασφαλιστηρίων συμβολαίων δίνοντας ώθηση στους μεσίτες για περισσότερους ελέγχους εξεύρεσης της καλύτερης προσφοράς για τον ενδιαφερόμενο. Ακόμη και οι ασφαλιστές ξεκίνησαν να παίρνουν

⁵³ Παζαρίζης Μιχαήλ, (2013), Ναυτασφαλίσεις, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις.

μέρος σε περισσότερες διαπραγματεύσεις με τους μεσίτες. Υπάρχει και ο τύπος της Ρευστής ασφάλισης. Πρόκειται, για τύπο ασφάλισης φορτίων που εξοικονομεί χρόνο σε σύγκριση με την προαιρετική ασφάλιση ενώ παράλληλα καλύπτει επαρκώς και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη. Σύμφωνα με το Marine Insurance Act του 1906, περιγράφεται με γενικότερους όρους η έννοια της ασφάλισης, τα βασικά χαρακτηριστικά του πλοίου (όπως όνομα, ηλικία και κλάση) η πορεία που θα διαγράψει έως το λιμάνι προορισμού του αλλά και το κόστος των φορτίων που θα μεταφέρει.

Όλα τα παραπάνω υπόκεινται στους φορείς θαλάσσιας ασφάλισης. Γνωστότεροι είναι οι Lloyd's, The London Marine Insurance Companies και The Institute of London Underwriters.

4.1.2.2. Αρχές Θαλάσσιας Ασφάλισης Φορτίου

Πρωταρχική αρχή για την οποία γίνεται λόγος στην θαλάσσια ασφάλιση φορτίων είναι η αρχή της Αποζημίωσης. Σύμφωνα με την αρχή αυτήν αλλά και με το Marine Insurance Act 1906, με κάθε συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης, ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο. Ορίζονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις και των δύο συμβαλλόμενων μερών αλλά και το ύψος που θα δοθεί για αποζημίωση⁵⁴. Εάν το φορτίο υποστεί απώλεια ή ζημιά λόγω αμέλειας ή παράνομης πράξης από τρίτο πρόσωπο, τότε ο ασφαλιστής στρέφεται ενάντια του, προκειμένου να αποζημιωθεί και στην συνέχεια να αποζημιώσει το ασφαλιζόμενο φορτίο. Εντούτοις, ενώ η απώλεια ή η ζημιά έχει προκληθεί από φυσικά αίτια, ο ασφαλιστής κανονίζει την αποζημίωση που θα δοθεί στον ασφαλιζόμενο για ολική απώλεια.

Δεύτερη σημαντική αρχή, σύμφωνα με την M.I.A. 1906, είναι εκείνη που ορίζεται στο συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης ως αρχή της Καλής Πίστης. Όταν έστω και ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη δεν εφαρμόζει την αρχή της καλής πίστης, δεν υπογράφεται το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Με αυτήν την αρχή, ο ασφαλιζόμενος έχει πλήρη επίγνωση του φορτίου και οφείλει να το γνωστοποιήσει στον ασφαλιστή

⁵⁴ Ποτέ δεν υπήρξε καταβολή αποζημίωσης, μεγαλύτερης αξίας από την συμφωνημένη.

πριν να καθοριστούν το ασφάλιστρο, το ύψος της αποζημίωσης και οι υπόλοιπες οικονομικές λεπτομέρειες. Ο ασφαλιστής θα πρέπει να γνωρίζει τα πάντα⁵⁵ προκειμένου να ασφαλίσει το εκάστοτε εμπόρευμα και να αναλάβει να καλύψει τον κίνδυνο.

Η τελευταία αρχή αφορά, στην αρχή του Ενδιαφέροντος της θαλάσσιας ασφάλισης φορτίων αλλά και στον σημαντικότερο πυλώνα των ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Για να έχει κάποιος ασφαλιστήριο ενδιαφέρον, θα πρέπει να εκδηλώσει ενδιαφέρον για την ναυτική διαδικασία, στο βαθμό που όταν προκληθούν ζημιές ή απώλειες στο φορτίο να θεωρηθεί νομικά υπεύθυνος⁵⁶. Έτσι ο ασφαλιζόμενος, μπορεί να απαιτήσει αποζημίωση για απώλεια ή ζημιά στο φορτίο του, μόνο αν κατά τη στιγμή του κινδύνου υπάρχει ασφαλίσιμο ενδιαφέρον.

4.1.2.3. Αναγκαιότητα Ασφαλιστικής Κάλυψης Επικίνδυνων Φορτίων

Πρωταρχικός σκοπός, της ανάγκης για ναυτική ασφάλιση έγκειται στο γεγονός της λήψης μέτρων για την προστασία από τυχαία συμβάντα ή απώλειες. Με την ασφάλιση αποφεύγονται οι δεσμεύσεις έναντι τρίτων που ίσως χρειαστεί να αποζημιωθούν για απρόβλεπτο κίνδυνο. Η ασφάλιση πλοίων και φορτίων για θαλάσσιους κινδύνους μπορεί να γίνει είτε απευθείας από τον ασφαλιζόμενο σε μια ασφαλιστική εταιρεία είτε μέσω κάποιου μεσίτη (broker) για λογαριασμό του.

Η αναγκαιότητα ναυτικής ασφαλιστικής κάλυψης εξαρτάται από το γεγονός ότι λαμβάνει μέτρα για την προστασία από τυχαία συμβάντα, απώλειες, ζημιές και φθορές σχετικά με τα επικίνδυνα φορτία, της περίπτωσης που εξετάζουμε. Πρόκειται για μια επιπλέον βοήθεια για όσους ασχολούνται με το υπερπόντιο εμπόριο να χρησιμοποιούν την ναυτική ασφάλεια προς όφελός τους. Έτσι, αποφεύγουν να δεσμεύονται έναντι τρίτων για να τους αποζημιώσουν, σε τυχόν απρόβλεπτους κινδύνους.

⁵⁵ Ψευδή στοιχεία δεν θα πρέπει να δίνονται, διότι τότε θα δημιουργηθεί πρόβλημα συνεννόησης αλλά και αποζημίωσης.

⁵⁶ Η προσδοκία για απόκτηση ενδιαφέροντος από τον ασφαλιζόμενο αποτελεί και τη βασική προϋπόθεση για την κάλυψη του εκάστοτε κινδύνου. Ωστόσο, το ενδιαφέρον για ασφάλιση μπορεί να εκδηλωθεί και με μερικό ενδιαφέρον, ασφαρίζοντας μέρος του φορτίου. Ακόμη και αν το φορτίο ανήκει σε πολλούς, καθένας από αυτούς, έχει το δικαίωμα να ασφαλίσει το δικό του μέρος. Ο πλοιοκτήτης έχει ασφαλίσιμο ενδιαφέρον, ως προς τα έσοδα του φορτίου του.

Οι ιδιοκτήτες αλλά και οι τράπεζες⁵⁷ σε οποιοδήποτε πρόβλημα ή ατύχημα προκύψει, ζητούν αμετάκλητα το μοναδικό αποδεικτικό στοιχείο μιας ασφάλισης. Αυτό δεν είναι άλλο από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Πρόκειται για μια σημαντική συμφωνία που θα πρέπει να υπογραφεί σε ανύποπτο χρονικό διάστημα, προτού να επέλθει ο κίνδυνος ή η δαπάνη. Στις ασφαλιστικές καλύψεις σκόπιμη είναι η θέση των διαμεσολαβητών, που κατά κύριο λόγο ασκούν οι ασφαλιστικοί σύμβουλοι, οι πράκτορες και οι μεσίτες. Τα άτομα αυτά αποτελούν τους συνδετικούς κρίκους, μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών και πελατών και οι σχέσεις τους στηρίζονται σε ισχυρά θεμέλια εμπιστοσύνης και καλής πίστης⁵⁸. Σύμφωνα με τις σχέσεις αυτές ο ασφαλιζόμενος μεταφέρει στον ασφαλιστή ή τον μεσίτη του τα πραγματικά περιστατικά που γνωρίζει είτε είναι αληθινά είτε όχι. Θα είναι λάθος του να αποκρύψει ή να παραποιήσει στοιχεία που γνωρίζει.

4.2 ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ

Τα πρώτα ασφαλιστήρια συμβόλαια έκαναν την εμφάνισή τους το 1688 από τους Lloyd's του Λονδίνου. Ακολούθησαν αρκετές νέες μικρότερες ή μεγαλύτερες εταιρείες, όπως οι London and Royal Assurance Exchange Corporations το 1720, οι οποίες και κράτησαν το μονοπώλιο έως το 1824. Στην πορεία, μεμονωμένοι ασφαλιστές εισχωρούσαν στους Lloyd's του Λονδίνου, κάνοντάς τους πανίσχυρους έως τις μέρες μας, έχοντας τις πιο ενδιαφέρουσες καλύψεις στη ναυτιλιακή αγορά. Η συνένωση, το 1998, του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου και του International Insurance and Reinsurance Market Association δημιούργησαν το London International Underwriting Association of London (LIRMA) με βασικό στόχο, την βελτίωση της θέσης της αγοράς μέσω των διαδικασιών αποκατάστασης φθορών, απωλειών και ζημιών.

⁵⁷ Οι ιδιοκτήτες του φορτίου ζητούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ως αποδεικτικό στοιχείο για την φόρτωση του πλοίου, ενώ οι τράπεζες ως πιστοποιητικό καταλληλότητας και του φορτίου και του πλοίου.

⁵⁸ Καλή Πίστη (at most good faith): Πρόκειται για την σημαντικότερη έννοια της ναυταςφάλισης διότι εξαιτίας αυτής της έννοιας έχει εξασφαλισθεί η «αξιοπιστία» της πρακτικής των ναυταςφαλίσεων.

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι το κυριότερο έγγραφο με βάση το οποίο καθορίζονται οι όροι της ασφαλιστικής σύμβασης και λειτουργώντας ως αποδεικτικό στοιχείο, κατέχει ασφαλιστική λειτουργία. Ο ασφαλιστής υποχρεούται να παραδίδει το ασφαλιστήριο στον ασφαλιζόμενο. Αυτό έχει ισχύ και στην περίπτωση της συνασφάλισης.

Ως προς την δομή τους, είναι αριθμημένα και φέρουν την υπογραφή του ασφαλιστή ή της ασφαλιστικής εταιρείας. Οι γενικότεροι όροι στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο δεν συνιστούν ασφαλιστική κάλυψη αλλά ρυθμίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών. Τα βασικά στοιχεία που θα πρέπει οπωσδήποτε να φέρει ένα τέτοιου είδους συμβόλαιο είναι αρχικά τα ονόματα των συμβαλλόμενων μερών, να αναγράφεται ο τόπος και ο χρόνος έναρξης της ισχύς της ασφάλισης, το αντικείμενο που ασφαρίζεται, οι παροχές των ασφαλιζόμενων και τέλος τα στοιχεία του πλοίου, όπως όνομα, χωρητικότητα, ηλικία, κλάση και το είδος του φορτίου που μεταφέρει.

Στο κύριο μέρος του συμβολαίου, ορίζεται από τον ασφαλιστή το ποσό της αξίας του ασφαλιζόμενου αντικειμένου⁵⁹, που επιθυμεί για να κλείσει την συμφωνία ενώ ο ασφαλιζόμενος ορίζει τους κινδύνους από τους οποίους θέλει να προφυλαχθεί. Όσοι όροι δεν υπάγονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, εισχωρούν σε αυτό μέσω επιπρόσθετων ρητρών.

Σύμφωνα με όλα τα παραπάνω, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι μια ιδιαίτερα σημαντική συμφωνία, που θα πρέπει να γίνεται σε ανύποπτο χρόνο προτού να επέλθει ο κίνδυνος ή η δαπάνη. Ενέχει πρόβλεψη για να συμπεριλάβει κινδύνους αλλά και πλήρη περιγραφή των ρητρών. Πρόκειται για ένα έγγραφο, όχι απαραίτητα γραπτό, υπάρχουν και άγραφες συμφωνίες. Ωστόσο, στην περίπτωση των επικίνδυνων φορτίων, όπου οι κίνδυνοι ποικίλλουν θα πρέπει να είναι πάντοτε γραπτό.

Στον ευρύτερο τομέα της ναυταςφάλισης, για την διευκόλυνση των συναλλαγών, έχουν διαμορφωθεί τεσσάρων ειδών τύποι ασφαλιστηρίων συμβολαίων⁶⁰, με σκοπό να εξυπηρετήσουν όλες τις συναλλαγές βασισμένες στις μεταφορές.

⁵⁹ Οι παράγοντες που είναι ικανοί να επηρεάσουν την αξία ασφαλισμένων εμπορευμάτων είναι η τιμή που επικρατεί στην αγορά αλλά και η ηλικία του πλοίου που θα τα μεταφέρει.

⁶⁰ Παζαρτζής Μιχαήλ, (2013), Ναυταςφάλισεις, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις.

Το πιο γνωστό από τα ασφαλιστήρια συμβόλαια είναι το Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο ενός Ταξιδιού/πλου το οποίο ρυθμίζει ζητήματα αποκατάστασης ζημιών εφόσον επέλθει ο κίνδυνος στην πραγματική αξία του αντικειμένου. Αφορά την υλοποίηση ενός ταξιδιού είτε προς μια κατεύθυνση/διαδρομή είτε από και προς μια περιοχή. Ακολουθεί το Προ-ασφαλιστήριο. Δημιουργείται όταν δεν γνωρίζουμε τον τύπο του φορτίου για την μεταφορά, αλλά το ασφαλιστικό του είδος⁶¹. Πρόκειται για μια δήλωση που υπολογίζει το ασφάλιστρο με βάση την μεταφερόμενη ποσότητα. Στη μορφή, με το προ-ασφαλιστήριο, μοιάζει το Κατ' αποκοπήν ασφαλιστήριο συμβόλαιο με την μόνη διαφορά ότι έχει μεγαλύτερη ευχέρεια, όσον αφορά στην διακίνηση των προϊόντων. Κατά την φόρτωση των εμπορευμάτων δεν χρειάζεται κάποια δήλωση, διότι τα φορτία είναι διαφόρων ειδών και όχι ιδιαίτερα ακριβά. Τέλος, γίνεται αναφορά για το Ανοιχτό συμβόλαιο, βάση του οποίου η διακίνηση των φορτίων είναι πολύ μικρής χρηματικής αξίας, μικρού όγκου και τυποποιημένων συσκευασιών.

Σύμφωνα με όλα τα παραπάνω επιτυγχάνεται η δυνατότητα προσδιορισμού του κόστους των προϊόντων, της τελικής τιμής και διαφαίνεται αν μας συμφέρει να κάνουμε την εν λόγω, εμπορική πράξη.

4.2.1 Το Ασφάλιστρο

Το ασφάλιστρο αποτελεί το σημαντικότερο στοιχείο μιας ασφάλισης και δη της ναυτασφάλισης, γιατί για να διαμορφωθεί και να είναι σε θέση να καλύψει τον εκάστοτε ασφαλιζόμενο, σε περίπτωση απωλειών, προϋποθέτει έρευνα πλήθους παραγόντων. Αλλά και από την μεριά του ασφαλιζόμενου θα πρέπει να δημιουργούνται τα απαραίτητα αποθεματικά για την πληρωμή των αποζημιώσεων.

Δηλώνει, επίσης, την χρηματική υποπολλαπλάσια συμμετοχή του ασφαλιζόμενου προκειμένου να γίνει η συμφωνία της ναυτασφαλιστικής σύμβασης. Αυτή είναι και η μόνη υποχρέωση του ασφαλιζόμενου προς τον ασφαλιστή. Η υποχρέωση του ασφαλιστρού καταβάλλεται από τον ασφαλιζόμενο στον μεσίτη

⁶¹ Σε αυτόν τον τύπο συμβολαίου γνωρίζουμε ότι θα μεταφερθούν «X» λίτρα υγρών ουσιών αλλά δεν γνωρίζουμε αν θα είναι έλαια, πετρέλαιο ή προϊόντα αυτού. Δεν γνωρίζουμε, με άλλα λόγια, την φύση των φορτίων.

(broker) και εκείνος με τη σειρά του ετοιμάζει το πρόγραμμα ασφάλισης του αντικειμένου. Μετά την τυχόν επέλευση του κινδύνου δημιουργούνται «claims» για αποζημίωση. Αν όμως ο ασφαλιζόμενος κίνδυνος δεν επέλθει, δεν γίνονται αξιώσεις, ούτε δημιουργούνται δικαιώματα και υποχρεώσεις.

4.2.2 Τα Ναυλοσύμφωνα

Τα ναυλοσύμφωνα αποτελούν ένα είδος συμβολαίου μεταξύ ναυλωτή και πλοιοκτήτη ορίζοντας το πλοίο, την ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου, το ταξίδι, την χρονική περίοδο ναύλωσης και το ύψος του ναύλου που θα ισχύσει. Πρόκειται δηλαδή, για συμβάσεις ναυτικού περιεχομένου, συντασσόμενες από ναυτιλιακές εταιρείες για την μεταφορά εμπορευμάτων, δια θαλάσσης, καταρτιζόμενες από δύο μέρη. Για την νόμιμη και επίσημη σύνταξή τους απαιτούνται στοιχεία σχετικά με τον τόπο και χρόνο που θα λάβουν χώρα τα γεγονότα και μια ξεχωριστή δήλωση όπου θα δηλώνεται ο τύπος του ναυλοσυμφώνου με το περιεχόμενό του, όπως και ο ναύλος που θα ζητηθεί. Τέσσερις είναι οι κύριες κατηγορίες ναυλοσυμφώνων σύμφωνα με την Επίσημη Επιτροπή της Ένωσης Εφοπλιστών του Ηνωμένου Βασιλείου⁶².

Η Ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage Charter) με τύπο ναυλοσυμφώνου Gencon ή Russwood, η Χρόνοναύλωση (Time Charter) με κυρίαρχα τα Transitime ή Baltime, η Ναύλωση κατ' αποκοπήν ναύλου (Lump sum) και τέλος η Γυμνή Ναύλωση (Bareboat Charter) η οποία μοιάζει με την χρονοναύλωση εκτός από το σημείο που αναφέρεται στον πλοιοκτήτη, ο οποίος παραιτείται από την διαχείριση του πλοίου και αυτό περνά στα χέρια του ναυλωτή και παύει να ισχύει ο τίτλος ιδιοκτησίας. Όσον αφορά όμως στα ναυλοσύμφωνα που συντάσσονται για την μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων, υπάρχει διαφορά στην ονομασία τους. Έτσι τα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού για χημικά (chemicals) εμπορεύματα αποκαλούνται «chemtankvoy», για άνθρακα (coal), «amwels», για υγραέριο (gas), «gasvoy», για αργό πετρέλαιο ή προϊόντα πετρελαίου (oil), «tankervoy 87». Ενώ για τα χρονοναυλοσύμφωνα των χημικών (chemicals) φορτίων έχουμε τα «bimchemtime», του ξηρού φορτίου (dry cargo), «baltime 1939», «nyre», «gentime», των εμπορευματοκιβωτίων (containers),

⁶² Τζελέπης Ν., (1988), Μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης, ναυλοσύμφωνα, φορτωτική, κανόνες χρήσης, εκδόσεις Ίων, επίσημη έκδοση Παρίκου Στέλλα.

«boxtime», για υγραέριο (gas), «gastime», και για δεξαμενόπλοια (tankers), «shelltime», «texacotime», κ.α.

Το είδος του ναυλοσυμφώνου που υπογράφεται κάθε φορά, αλλά και οι ειδικοί όροι που το διέπουν παίζουν αποφασιστικό ρόλο στο χειρισμό των Protection and Indemnity Claims, που σχετίζονται με το φορτίο και ειδικότερα με τις καταστροφές και τις απώλειές του. Συνήθως, περιλαμβάνουν έναν ειδικό όρο, αποκαλούμενο ως Paramount clause, που αφορά τον καταμερισμό της ευθύνης για ζημιά ή απώλεια των φορτίων. Σε κάθε τέτοια περίπτωση, σκόπιμο είναι να εφαρμόζονται οι Hague-Visby Rules⁶³.

Οι όροι των ναυλοσυμφώνων είναι εκείνοι που καθορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών. Η τυχόν ματαίωση ενός ναυλοσυμφώνου μπορεί να οφείλεται είτε στη μεγάλη καθυστέρηση ή στην αδυναμία εκτέλεσής του, εξαιτίας κάποιου απρόβλεπτου γεγονότος, δίχως να ευθύνονται τα μέρη αυτού. Τέτοιοι όροι, λοιπόν, μπορεί να είναι Ρητοί (να περιγράφονται ρητά στα ναυλοσύμφωνα) ή Υπακουόμενοι (να γίνονται σιωπηρά αποδεκτοί). Οι ρητοί διακρίνονται στις περιγραφές (representations) δηλαδή στις παρουσιάσεις που γίνονται κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων και αποτελούν υποσχέσεις για τα μέρη. Στις προϋποθέσεις (conditions) που η τυχόν παραβίασή τους από το ένα μέρος δίνει απευθείας το δικαίωμα στο άλλο να ακυρώσει το ναυλοσύμφωνο και τέλος στις εγγυήσεις (warranties), όπου η παραβίασή τους από το ένα μέρος δίνει το δικαίωμα στο άλλο να αξιώσει αποζημίωση.

Ορισμένα ναυλοσύμφωνα θεωρούνται επίσημα γιατί είναι αναγνωρισμένα από τον διεθνή οργανισμό BIMCO (Baltic and International Maritime Council)⁶⁴. Πρόκειται για έτοιμους τύπους ναυλοσυμφώνων που χρησιμοποιούνται ως βάση για διαπραγματεύσεις, ελεγμένα σε προηγούμενες δικαστικές υποθέσεις. Άλλωστε,

⁶³ Το 1924, υπογράφηκαν οι Κανόνες της Χάγης (Hague Rules) προσαρμόζοντας όλες τις ναυτιλιακές νομοθεσίες των ναυτιλιακών κρατών που τους υπέγραψαν. Καθόριζαν το ελάχιστο επίπεδο ευθύνης του μεταφορέα σε μια σύμβαση δίχως επέκταση της ευθύνης αυτής στους μεσίτες ή τους πράκτορες. Από το 1968 η αγγλική νομοθεσία COGSA 1971 (Carriage of Goods by Sea Act) συμπεριέλαβε τους κανόνες Hague-Visby Rules. Η εφαρμογή των οποίων, σ' ένα συμβόλαιο μεταφοράς εξαρτάται από το είδος της μεταφοράς, τον τύπο του φορτίου και την φορτωτική, ως τίτλο ιδιοκτησίας και απόδειξη για τους πλοιοκτήτες και ναυλωτές για την φόρτωση των εκάστοτε φορτίων.

⁶⁴ Η BIMCO, είναι η μεγαλύτερη από τις διεθνείς ενώσεις που εκπροσωπεί τους πλοιοκτήτες και ελέγχει περίπου το 65% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Έχει μέλη σε περισσότερες από 120 χώρες, συμπεριλαμβανομένων των διαχειριστών, μεσιτών και πρακτόρων. Κύριος στόχος του συλλόγου είναι η προστασία των μελών της, μέσω της παροχής πληροφοριών και συμβουλών ποιότητας, προωθώντας παράλληλα δίκαιες εμπορικές πρακτικές.

αποτελεί κοινή πρακτική στο θαλάσσιο εμπόριο να βασίζεται η δημιουργία των ναυλοσυμφώνων σε προηγούμενες φόρμες και όχι σε «λευκές».

Κατά ανάλογο τρόπο δημιουργήθηκαν οι κλίμακες δεξαμενοπλοίων (tanker scales)⁶⁵ με σκοπό να ομαδοποιήσουν τα ταξίδια των δεξαμενοπλοίων χωρίς να υπολογίζεται σε κάθε ταξίδι ο ναύλος ξεχωριστά.

4.2.3. Ασφάλιση προς Τρίτους

Κατά τη διαδικασία των ναυτασφαλίσεων, υπάρχουν περιπτώσεις, κατά τις οποίες, εγείρονται απαιτήσεις (claims) από τρίτα μέρη, διαφορετικής φύσεως από τις απαιτήσεις συμφερόντων των φορτίων (cargo claims), όπως χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι απαιτήσεις για ρύπανση του θαλάσσιου χώρου ή οι απαιτήσεις από διεκδικήσεις υπαλλήλων που τραυματίστηκαν κατά τη διάρκεια των φορτοεκφορτώσεων. Τις περισσότερες φορές, κύριος υπεύθυνος είναι ο πλοιοκτήτης⁶⁶ έναντι τρίτων για τέτοιου είδους ζημιές.

Παρόλα αυτά, δεν έχουν λείψει και οι περιπτώσεις των πετρελαιοκηλίδων φέρνοντας στο προσκήνιο υπεύθυνους, τους χρονοναυλωτές. Όταν όμως, η αρχική ευθύνη βαραίνει τον πλοιοκτήτη, έχει το δικαίωμα να ζητήσει κάλυψη από τον ναυλωτή για ποσά που έχει καταβάλλει. Ισχύει, κατά κόρον, στις χρονοναυλώσεις⁶⁷, όπου η απασχόληση των πλοηγών, των ρυμουλκών και των στοιβαδόρων ανήκουν στον ναυλωτή.

⁶⁵ Η παγκόσμια κλίμακα (world scale) βασίζεται στο βιβλίο εκείνο που εκδίδεται μια φορά τον χρόνο και περιέχει πάνω από 60.000 τύπους ταξιδιών με αποστάσεις, όρους και προϋποθέσεις.

⁶⁶ Οι πλοιοκτήτες ασφαλίζουν πάντοτε την ευθύνη τους έναντι τρίτων μερών της ασφάλισης στα Protection and Indemnity Clubs.

⁶⁷ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος,, Παπαδόπουλος Ι. Αντώνης, Πλωμαρίτου Η. Εύη, (2010), Ναυλώσεις, 3^η έκδοση, εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, σ. 736-740.

4.3 TA PROTECTION AND INDEMNITY CLUBS

Τα Protection and Indemnity Clubs⁶⁸ αποτελούν σημαντικούς φορείς παροχής ασφαλιστικών υπηρεσιών με ανεπτυγμένη δραστηριότητα και συνεργασία με διεθνείς και εθνικούς συντάκτες ασφαλιστηρίων συμβολαίων, έτσι ώστε να προσφέρουν επαρκείς λύσεις στα ενδιαφερόμενα μέρη της ασφαλιστικής κάλυψης. Είναι αρμόδιοι συνεταιρισμοί οι οποίοι αποκαθιστούν ζημιές, φθορές και απώλειες, προσυμφωνούν στα καταστατικά πλοίων με τους πλοιοκτήτες και τους εφοπλιστές για την προστασία των περιουσιακών τους στοιχείων και για ζητήματα που δεν είναι σε θέση να καλύψουν οι ασφαλιστικές εταιρείες.

Γίνεται λόγος, λοιπόν, για την πιο σύγχρονη μορφή αλληλασφαλιστικών ενώσεων που προσφέρουν, στους πλοιοκτήτες, τους ναυλωτές, τους εφοπλιστές και σε όσους έλκουν συμφέροντα από ένα πλοίο, σύγχρονες μορφές ασφαλιστικών καλύψεων. Ξεκίνησαν με το να καλύπτουν κινδύνους που προέκυπταν κατά τη διάρκεια των θαλάσσιων ταξιδιών και διευρύνθηκαν και στον κλάδο των αποζημιώσεων. Υπάρχουν πολλές τέτοιες λέσχες, διαφορετικών συντακτών και όλες μαζί ανήκουν στον Διεθνή Όμιλο Συνεταιρισμών Προστασίας και Αποζημίωσης (International Group of Protection and Indemnity Clubs). Γίνεται λόγος για παγκόσμιο φορέα που διέπεται από την αρχή της αμοιβαιότητας, με τα μέλη του να διασφαλίζουν και να προωθούν τα συμφέροντά τους.

Έτσι, όλα τα Protection and Indemnity Clubs συνεργάζονται μεταξύ τους σε δύο βασικούς τομείς. Στον πρώτο, οι λέσχες μοιράζονται αξιώσεις μεταξύ τους, αγοράζοντας τα υψηλότερα επίπεδα αντισφάλισης σε μια κοινή βάση για να πετύχουν υψηλά επίπεδα κάλυψης στην αγορά. Ενώ στον δεύτερο τομέα συνεργασίας, αναφέρονται θέματα κοινού ενδιαφέροντος σχετικά με τη νομοθεσία στα πλαίσια του International Maritime Organization.

⁶⁸ «Λέσχες Προστασίας και Αποζημίωσης», κοινώς αποδεκτά στον χώρο ως P. And I. Clubs. Το «protection» αφορά στις ευθύνες που προκύπτουν από την απασχόληση του πλοίου, ως κουφαριού, ενώ το «indemnity» παρέχει κάλυψη από ευθύνες που προκύπτουν από την απασχόληση του πλοίου ως μεταφορικό μέσω αγαθών.

Το πρώτο Protection and Indemnity Club ιδρύθηκε στο Λονδίνο το 1865, μιας και η Μεγάλη Βρετανία υπήρξε κυρίαρχη δύναμη στο χώρο της ναυτιλίας και της ασφαλιστικής βιομηχανίας. Η δομή ενός P. and I. Club περιλαμβάνει το κυρίαρχο όργανο του, που δεν είναι άλλο από το Γενικό Συμβούλιο, έπονται οι Επιτροπές, οι Διαχειριστές και οι Τοπικοί Ανταποκριτές.

Για να γίνει ένας πλοιοκτήτης (υποψήφιος ασφαλιζόμενος) μέλος σε μια τέτοια λέσχη θα πρέπει να καταθέσει αίτηση, η οποία θα γίνει αποδεκτή ή θα απορριφθεί από τα αρμόδια όργανα. Εάν η αίτηση γίνει αποδεκτή, τότε το υποψήφιο μέλος υπογράφει το πιστοποιητικό εισόδου⁶⁹ στη λέσχη. Υπογράφοντας το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, το εν λόγω πλοίο, υποβάλλεται σε επιθεώρηση (survey) για να του αποδοθεί η αντίστοιχη κλάση, σύμφωνα με την ηλικία και την κατάστασή του. Με την υπογραφή του ασφαλιστηρίου συμβολαίου γίνονται γνωστοί και οι ειδικότεροι όροι, οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι αλλά και το ύψος του ασφαλίστρου. Η σύμβαση αυτή μεταξύ λέσχης και πλοιοκτήτη διαρκεί από την στιγμή της υπογραφής του πιστοποιητικού εισόδου έως και την ημερομηνία που ορίζεται από το Club.

Επίσης, τα Protection and Indemnity Clubs παρέχουν στα μέλη τους, το «letter of security» δηλαδή, μια εξειδικευμένη μορφή κάλυψης για ιδιωτική διευθέτηση στο συνεταιρισμό των μελών. Και σύμφωνα με αυτό, το club αποζημιώνει έμμεσα, διότι ο κάθε πλοιοκτήτης έχει πληρώσει για να απελευθερώσει το πλοίο του. Το club, επίσης είναι εκείνο που παρεμβαίνει για να καλύψει απαιτήσεις που δημιουργούνται κατά την μεταφορά των φορτίων, εφόσον ο ασφαλιζόμενος πληροί τις προϋποθέσεις για καταβολή της εκάστοτε αποζημίωσης.

Αναμφισβήτητα, πάγιο αίτημα πολλών πλοιοκτητών αποτέλεσε η παροχή ασφαλιστικών υπηρεσιών που να περικλείει πολλές ασφαλιστικές καλύψεις για διάφορων ειδών κινδύνους. Στο αίτημα αυτό έδωσε απάντηση η σύσταση συνεταιρισμών ασφάλισης πλοιοκτητών, Protection and Indemnity Clubs, τα οποία

⁶⁹ Το πιστοποιητικό εισόδου λειτουργεί και ως αποδεικτικό οικονομικής ευθύνης κυρίως σε περιπτώσεις ζημιών ρύπανσης. Περιλαμβάνει κάλυψη Hull and Machinery του πλοίου, τον τύπο, το μέγεθος και την ηλικία του πλοίου, τον τύπο του φορτίου που μεταφέρεται, αλλά και τη γεωγραφική περιοχή όπου δραστηριοποιείται, την εθνικότητα του πληρώματος και την σημαία και εθνικότητα του πλοίου και τέλος τις προηγούμενες επιδόσεις του σχετικά με ζημιές ή απώλειες του.

καλύπτοντας πληθώρα κινδύνων με χαμηλά κόστη γνώρισαν τεράστια άνθηση. Οι καλύψεις που προσφέρονται από την Protection and Indemnity Insurance, αφορούν ιατρικές δαπάνες για τραυματισμό ή θάνατο πληρώματος, για ζημιά από σταθερό ή κινητό αντικείμενο, καθέλκυση ναυαγίων, σύγκρουση πλοίων ακόμα και πρόστιμα από παραβίαση νόμων. Είναι σε θέση επίσης να καλύψουν, απώλειες, φθορές ή ζημιές που μπορεί να υποστούν τα εμπορεύματα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους. Δεν καλύπτουν όμως καθυστερημένες αφίξεις ή αποτυχίες πλοίων να καταπλεύσουν στα λιμάνια φόρτωσης και μεταφορές εμπορευμάτων δίχως αποδεικτικά έγγραφα. Επιπρόσθετα, η ασφάλιση της ευθύνης από επεισόδια ρύπανσης πετρελαιοκηλίδων, κατέστη υποχρεωτικής καλύψεως από τα P. and I. Clubs με τις Διεθνείς Συμβάσεις «Civil Liability Convention 1969» και την «Oil Pollution Act 1999».

Κλείνοντας, μια από τις μεγαλύτερες κατηγορίες απαιτήσεων (claims) που χειρίζεται ένα P. and I. Club έχει να κάνει με την καταστροφή ή την απώλεια του μεταφερόμενου φορτίου. Και αυτό συμβαίνει γιατί, η βασική λειτουργία των πλοίων κατά τη διάρκεια της οικονομικής τους ζωής είναι η μεταφορά των εμπορευμάτων και των πρώτων υλών δια θαλάσσης. Με δεδομένο ότι η μόλυνση αποτελεί τη βασικότερη απειλή της παγκόσμιας ναυτιλίας, τα Protection and Indemnity Clubs καλύπτουν ευθύνες για ζημιές και έξοδα τα οποία απορρέουν από τη διαρροή πετρελαίου ή άλλων επικίνδυνων φορτίων από το πλοίο. Η κάλυψη περιλαμβάνει επίσης και τον μη κερδοσκοπικό οργανισμό ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation Limited) ιδρυόμενος από πλοιοκτήτες με σκοπό την άμεση και αποτελεσματική ανταπόκριση σε περιπτώσεις ατυχηματικής μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

4.3.1. Κάλυψη φορτίου μέσω των P. & I. Clubs

Οι απαιτήσεις για τα μεταφερόμενα φορτία, παντός τύπου, καταλαμβάνουν τη μεγαλύτερη κατηγορία που διαχειρίζεται ένα Protection and Indemnity Club και σε όγκο και σε κόστος. Όπως προαναφέρθηκε, οι Λέσχες Προστασίας και Αποζημίωσης καλύπτουν ευθύνη για απώλεια, ζημιά ή φθορά που προκύπτουν από μη σωστό χειρισμό είτε από την πλευρά του πλοιοκτήτη είτε από την πλευρά των διαχειριστών φόρτωσης, στοιβασίας, μεταφοράς, διατήρησης, εκφόρτωσης και διανομής των φορτίων. Υπάρχουν, ωστόσο, και περιπτώσεις όπου οι λέσχες είναι σε θέση να καλύψουν έλλειμμα ή καταστροφή του μεταφερόμενου φορτίου μέσω άλλου μέσου μεταφοράς, εκτός των πλοίων, στην περίπτωση όπου η ευθύνη του πλοιοκτήτη αναγνωρίζεται μέσω αντίστοιχης φορτωτικής.

Οι καλύψεις όλων των ειδών, ισχύουν με την προϋπόθεση ότι η διαχείριση όλων των παραπάνω δραστηριοτήτων γίνεται συνετά από τα αρμόδια πρόσωπα. Καλό είναι να υπογραμμιστεί, ότι οι Λέσχες καλύπτουν και ευθύνες που προκύπτουν από παραβίαση των υποχρεώσεων των πλοιοκτητών σχετικά με τα φορτία.

4.3.2. Εγγυήσεις

Οι ασφαλιστικές συναλλαγές, έχουν καθιερώσει στα ασφαλιστήρια συμβόλαιά τους, τις εγγυήσεις, σχετικά με το αντικείμενο της ασφάλισης.

Οι εγγυήσεις (warranties) είναι, κατά κύριο λόγο, θεσμός του αγγλικού δικαίου. «Σύμφωνα με το άρθρο 33 παράγραφος 1 της M.I.A., μία εγγύηση έχει τον χαρακτήρα υπόσχεσης σύμφωνα με την οποία, ο λήπτης της ασφάλισης δεσμεύεται με αυτήν στον ασφαλιστή για μια σειρά γεγονότων που θα ενισχυθούν ή όχι κατά τη διάρκεια της ασφάλισης»⁷⁰. Η παράβαση των εγγυήσεων συνεπάγεται άμεσα και την ακυρότητα του συμβολαίου και την απαλλαγή του ασφαλιστή από τις υποχρεώσεις του.

⁷⁰ Μπεχλιβάνης, Δ. Αχιλλέας, (2008), Το καθήκον προσυμβατικής αναγγελίας στο ασφαλιστικό δίκαιο, με ιδιαίτερη αναφορά στη θαλάσσια ασφάλιση. Πρόλογος Παμπούκης Γ. Κωνσταντίνος, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, σ. 99-119.

Ο διαχωρισμός των εγγυήσεων γίνεται ανάμεσα στις ρητές (express) και τις σιωπηρές ή κατά άλλους εξυπακουόμενες (implied) εγγυήσεις:

Οι μεν ρητές αναγράφονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο με το περιεχόμενό τους να ποικίλλει κάθε φορά. Μια ρητή εγγύηση έχει να κάνει είτε με τη δραστηριοποίηση του πλοίου σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή (locality warranty), τις τακτικές επιθεωρήσεις του πριν την έναρξη οποιουδήποτε κινδύνου (survey warranty), την κατάταξη και διατήρηση της κλάσης του (class maintained warranty) ή της εθνικότητάς του (warranty of nationality), την υποχρέωση του ασφαλισμένου να ειδοποιεί για τυχόν απώλειες το club και κατά τη διάρκεια του κινδύνου για τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου (warranty as to the cargo carried) καθώς και την καταβολή των ασφαλιστρών συγκεκριμένου χρόνου (premium warranty).

Οι δε εξυπακουόμενες αναφέρονται στα άρθρα 36 έως 41 της Μ.Ι.Α. 1906, και αποτελούν σιωπηρές προϋποθέσεις των ευθυνών που έχει ο ασφαλιστής. Πρόκειται για εγγυήσεις που έχουν ισχύ ακόμη και όταν δεν αναφέρονται γραπτώς στο ασφαλιστήριο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτών, είναι οι σιωπηρές εγγυήσεις για την αξιοπλοΐα των πλοίων (warranty of seaworthiness)⁷¹ και της καταλληλότητας για τη μεταφορά των φορτίων (cargo worthiness). Επίσης, σημαντική σιωπηρή εγγύηση είναι αυτή που έχει να κάνει με την καταβολή των ασφαλιστρών αλλά και την τήρηση της νομιμότητας.

Αν και ο θεσμός των εγγυήσεων είναι άγνωστος για το ελληνικό ασφαλιστικό δίκαιο, εν τούτοις χάρη στην αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων (Αστικός Κώδικας άρθρο 361) τα συμβαλλόμενα μέλη έχουν το δικαίωμα να συμπεριλάβουν στη σύμβαση ασφάλισης όρους με τη μορφή ρητών εγγυήσεων.

⁷¹ Άρθρο 39 της Μ.Ι.Α. αναφέρεται στην θαλάσσια ασφάλιση κατά ταξίδι και όχι στην ασφάλιση κατά χρόνο. Ισχύει η σιωπηρή εγγύηση της αξιοπλοΐας. Αφορά αποκλειστικά στην κατάσταση του πλοίου από την έναρξη του ταξιδιού του έως και τα περισσότερα στάδιά του.

4.3.3. Ο Θεσμός των Νηογνώμωνων

Η σύνθετη λέξη «νηογνώμονας» προέρχεται από τις λέξεις ναυς (=πλοίο) και γνώμων (=αυτός που γνωρίζει και ελέγχει τα πλοία). Γίνεται λόγος για οργανισμούς που ελέγχουν και αξιολογούν νέα ή επισκευασμένα πλοία με εθνική ή διεθνή αναγνώριση. Κύριος σκοπός τους είναι η ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις (classification) και η καταγραφή τους στο ειδικό βιβλίο κατάταξης (register book).

Το δυναμικό των νηογνώμωνων απαρτίζει μια, από τις πιο διακεκριμένες και έμπειρες στη ναυτιλιακή πολιτική, ομάδα διοικητικών οργάνων, προερχόμενη από τους κύκλους των πλοιοκτητών και των ασφαλιστών. Κύριος εκφραστής όλων των νηογνώμωνων είναι ο Διεθνής Σύνδεσμος Νηογνώμωνων - International Association of Classification Societies (I.A.C.S.)⁷². Εκπροσωπεί τους κυριότερους νηογνώμονες παγκοσμίως και ιδρυτικά του μέλη είναι οι επτά εγκυρότεροι, στον χώρο σήμερα, νηογνώμονες.

Την πρώτη θέση κατέχει ο βρετανικός «Lloyd's Register of Shipping» (1760) με έδρα το Λονδίνο, ακολουθεί ο γαλλικός «Bureau Veritas» (1828) με έδρα το Παρίσι και ο αμερικάνικος «American Bureau of Shipping» (1862) με έδρα την Νέα Υόρκη. Στην τέταρτη θέση και στο Όσλο βρίσκεται ο νορβηγικός «Det Norske Veritas» (1864), ενώ την πέμπτη, κατέχει ο ιταλικός «Registro Navale Italiano» (1865) στη Γένοβα και ο γερμανικός του Αμβούργου «Germanischer Lloyd» (1867) και τέλος ο ελληνικός νηογνώμονας «Veritas Hellenique» (1870) του Πειραιά.

⁷² Προωθεί συνεχώς υψηλότερα πρότυπα ασφαλείας για τα πλοία αλλά και πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης, λειτουργώντας από το 1969 συμβουλευτικά με τον Ι.Μ.Ο.. Πρόκειται για μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς, αναγνωρισμένους τόσο από το κράτος, που έχουν ιδρυθεί, όσο και από όλα τα υπόλοιπα κράτη. Αποτελούν οργανισμούς ελέγχου, επιθεώρησης και πιστοποίησης της αξιοπλοΐας των πλοίων. Απασχολούν ειδικευμένους επιθεωρητές επιφορτισμένους για την εποπτεία των πλοίων από την στιγμή της ναυπήγησής τους έως και όλες τις διενέργειες περιοδικών επιθεωρήσεων. Άλλωστε τα πλοία, οφείλουν να επιθεωρούνται κατά τη διάρκεια όλης τους της ζωής, στη θάλασσα, διεκδικώντας πιστοποιητικά αξιοπλοΐας. Αναμφισβήτητα, ένα πλοίο υποβιβάζεται ή χάνει την κλάση του εξαιτίας της μη τήρησης των θεμάτων σχετικά με την ποιότητα, την ασφάλεια ή την ανανέωση των πιστοποιητικών κλάσης τους.

4.3.4. Γενική Αβαρία

Κατά τη διάρκεια, ενός ταξιδιού μεταφοράς εμπορευμάτων, όλο ή μερικό από το φορτίο του, μπορεί να υποστεί ζημιά. Στην περίπτωση αυτή, γίνονται δεκτές όλες οι απώλειες που έχουν προκληθεί από την πλευρά του πλοιοκτήτη ή του ιδιοκτήτη του φορτίου και μιλάμε για Μερική Αβαρία. Ωστόσο, μια από τις σημαντικότερες εξαιρέσεις του κανόνα αυτού προκύπτει όταν ένας εξωτερικός κίνδυνος (συνήθως είναι ο καιρός) απειλεί το πλοίο, το φορτίο, το πλήρωμα ή ακόμα και ολόκληρη την επιχείρηση. Τότε ο πλοιοκτήτης είναι εκείνος που αποφασίζει να θυσιάσει μέρος του φορτίου του ή ακόμη και κομμάτια από το πλοίο του, στη θάλασσα, για να μπορέσει να το σώσει. Στο σημείο αυτό γίνεται λόγος για Γενική Αβαρία.

Η θυσία και τα έξοδα που συνεπάγεται η επιχείρηση γενικής αβαρίας υπόκειται στην ασφαλιστική κάλυψη των P. and I. Clubs και αφορούν το σκάφος και το φορτίο. Αναλαμβάνουν οι Λέσχες να καλύψουν τις έκτακτες ανάγκες από την ρίψη φορτίων στη θάλασσα, εκφόρτωση ή πώληση μέρους τους, ακόμα και φορτία που λεηλατήθηκαν από πειρατές. Όταν υπάρχει θυσία γενικής αβαρίας που οφείλεται σε ασφαλισμένο κίνδυνο, ο ασφαλιστής είναι ο άμεσα υπεύθυνος προς τον ιδιοκτήτη του φορτίου που θυσιάστηκε.

Η βασική αρχή της γενικής αβαρίας αντικατοπτρίζεται στην αμοιβαιότητα, ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά των Λεσχών Προστασίας και Αποζημίωσης. Όλα τα έξοδα που έγιναν κατά τη διάρκεια διάσωσης του πλοίου ή των φορτίων αυτού, από τον θαλάσσιο κίνδυνο⁷³ διαμοιράζονται μεταξύ των ιδιοκτητών του πλοίου και των φορτίων. Τα P. and I. Clubs, οφείλουν να καλύψουν τη γενική αβαρία και τις ειδικές χρεώσεις για τη διάσωση του πλοιοκτήτη. Έναν ακόμη κίνδυνο που καλύπτει η θαλάσσια ασφάλιση είναι η εγκατάλειψη μέρους ή όλης της ποσότητας του φορτίου που βρίσκεται στο πλοίο, για τη διασφάλιση του γενικότερου συμφέροντος⁷⁴.

⁷³ Ως θαλάσσιος κίνδυνος νοείται οποιοδήποτε τυχαίο γεγονός, συμβαίνει στην πορεία του πλοίου, όχι όμως ως αποτέλεσμα φθοράς του ίδιου αλλά όταν προκαλεί απώλεια ή ζημιά στο αντικείμενο της ασφάλισης. Ακόμη και όταν η ζημιά στο αντικείμενο προκληθεί από ελάττωμα της μηχανής του πλοίου ή από κακή πλοήγηση εκ μέρους του πληρώματός του.

⁷⁴ Ο ορισμός της εγκατάλειψης τόσο για το φορτίο όσο και για το πλοίο, αναφέρει ότι στις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, κρίνεται απαραίτητη η ρίψη στη θάλασσα μέρους του φορτίου ή του πλοίου με σκοπό να ελαφρύνει και να συνεχίσει το ταξίδι του αξιόπλοου.

Η απώλεια ενός φορτίου εξετάζεται πάντοτε σε συνάρτηση με την εγγυτέρα αιτία που την προκαλεί. Η απώλεια καλύπτεται όταν ο κίνδυνος στον οποίο οφείλεται είναι πιο άμεσος από αυτήν και στην περίπτωση που δεν αναφέρεται κάτι διαφορετικό στο συμβόλαιο. Όταν όμως η απώλεια έχει προκληθεί από περισσότερες από μία αιτίες, η πιο κοντινή σε αυτές καλύπτεται από τον ασφαλιστή. Σε διαφορετικό ενδεχόμενο ο ασφαλιζόμενος δεν δικαιούται αποζημίωση από τους ασφαλιστές.

Η ολική απώλεια του φορτίου έχει δύο μέρη: Το πρώτο αναφέρεται στην *πραγματική ολική απώλεια* (παράγραφος 67 της Μ.Ι.Α. 1906) και συμβαίνει όταν έχει καταστραφεί ολοσχερώς το φορτίο (π.χ. βύθιση πλοίου μαζί με το φορτίο του) ή αναφέρεται σε τέτοια ζημιά του φορτίου που το καθιστά μη ικανό για το σκοπό που προορίζεται (π.χ. αμμωνία όταν έρθει σε επαφή με το νερό). Το δεύτερο μέρος αναφέρεται στην *κατασκευαστική ολική απώλεια* (παράγραφος 2, εδάφιο 60 από Μ.Ι.Α. 1906). Όπου ο ασφαλιζόμενος έχει χάσει το φορτίο του για ορισμένο λόγο, όπως είναι η πειρατεία και δεν είναι σίγουρος αν θα το ξανά έχει στα χέρια του. Αν στο φορτίο υπάρξει ζημιά, ο ασφαλιζόμενος θα προσπαθήσει να το επαναφέρει στην αρχική του κατάσταση, με έξτρα δαπάνες για να επωφεληθεί.

Σύμφωνα με τους New York - Antwerp Rules 1994, πράξη Γενικής Αβαρίας⁷⁵ (General Average) έχουμε στην περίπτωση όπου οποιαδήποτε έκτακτη θυσία ή δαπάνη γίνεται εθελοντικά για την κοινή ωφέλεια με σκοπό να διασωθεί περιουσία που κινδυνεύει. Πρόκειται για θαλάσσιο ναυτιλιακό κανόνα με ρίψη μέρους του φορτίου στη θάλασσα για τη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών διάσωσης του πλοίου. Την ευθύνη της θυσίας αναλαμβάνει ο καπετάνιος, για το κοινό όφελος όλων. Η θυσία θα πρέπει να λάβει χώρα ακριβώς τη στιγμή του κινδύνου για να διαφυλαχθεί η ασφάλεια των συμβαλλομένων μερών. Σε αντίθεση, με τις δαπάνες και τα έκτακτα έξοδα της γενικής αβαρίας που πραγματοποιούνται μετά το πέρας του κινδύνου. Οι ασφαλιστές δεν είναι υποχρεωμένοι, ούτε υπεύθυνοι για την καταβολή αποζημίωσης όταν πρόκειται για την αποφυγή κινδύνων συμπεριλαμβανομένων στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

⁷⁵ Πράξη θυσίας γενικής αβαρίας μπορεί να αντιμετωπίσει ο καπετάνιος φορτωμένου πλοίου σε περίπτωση πειρατείας. Τότε θυσιάζει μέρος του φορτίου του εσκεμμένα για την ασφάλεια και την προστασία της ανθρώπινης ζωής, του πλοίου του.

4.3.5. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Η χώρα μας, εξαιτίας της υψηλής θέσης του ελληνόκτητου στόλου που διαθέτει, συγκαταλέγεται στις μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις της παγκόσμιας ναυτιλιακής κλίμακας ενσωματώνοντας πληθώρα συμφερόντων. Μειονέκτημα στο παραπάνω αποτέλεσε, η απουσία συγκροτημένης εγχώριας ασφαλιστικής υποδομής, ικανής να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα, με αποτέλεσμα το φαινόμενο της ασφάλισης να εξυπηρετείται από ξένες αγορές και ξένους μεσίτες. Στη χώρα μας λειτουργούν δύο είδη ασφάλισης. Το ένα έχει να κάνει με την ασφάλιση μέσω ασφαλιστρού, από ανώνυμες ειδικές εταιρείες όπου ο ασφαλιστής έχει το ρόλο του χρηματοδότη και το άλλο, με τις αμοιβαίες ασφαλίσεις των πλοιοκτητών με διαφορετικό ποσοστό στην ελληνική αγορά.

Στην Ελλάδα, δεν υπάρχει ισχυρό νομοθετικό περιβάλλον για να ευδοκιμήσουν τέτοιες προσπάθειες, αλλά μόνο περιπτώσεις ξένων υποκαταστημάτων Protection and Indemnity Clubs, τα οποία δραστηριοποιούνται, στη χώρα μας. Ωστόσο θα πρέπει να παρθούν πρωτοβουλίες για εκσυγχρονισμό των ασφαλιστικών θεσμών, μιας και η χώρα μας, με το λιμάνι του Πειραιά, έχει μπει ενεργά, τα τελευταία χρόνια, στις μεταφορές εμπορευμάτων, από και προς όλο τον κόσμο. Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα έχει αποτελέσει, η επίσκεψη του μεγαλύτερου φορτηγού-πλοίου (container ship) της εταιρείας MSC, που πραγματοποιήθηκε τον προηγούμενο μήνα (25/08/2014), στο τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά. Το «MSC LONDON» έχει μήκος 400 μέτρα, χωρητικότητα 16.500 εμπορευματοκιβωτίων και συνολική δύναμη 165.000 τόνων⁷⁶.

Η διαδικασία σύστασης και λειτουργίας ελληνικού ασφαλιστικού οργανισμού προστασίας και αποζημίωσης κατά τα ξένα πρότυπα των Protection and Indemnity Clubs μπορεί να γίνει μόνο με βάση τη νομική κάλυψη των διατάξεων του ν. 400/1970 «περί ιδιωτικής επιχείρησης ασφαλίσεως» και του προεδρικού διατάγματος 551/1970 «περί ιδιωτικής ασφαλίσεως πλοίων και αεροπλάνων» για λειτουργία ως συνεταιρισμών.

⁷⁶ <http://www.protothema.gr/greece/article/404842/ston-peiraia-to-megalutero-fortigo-ploio-pou-katepleuse-pote-stin-ellada/>

Παρόλα αυτά, με τον νόμο 3569/2007, τέθηκαν τα θεμέλια για την οικοδόμηση συστήματος της θαλάσσιας συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα σύμφωνα με τα πρότυπα των αλλοδαπών ασφαλιστικών ενώσεων. Υπάρχουν ειδικές διατάξεις των άρθρων 463-506 αλλά και γενικές στα άρθρα 189-225, του Εμπορικού Νόμου που κάνουν λόγο για θαλάσσια ασφάλιση στη χώρα μας. Ωστόσο, οι διατάξεις του ελληνικού ναυτασφαλιστικού δικαίου παρά την ύπαρξη ευρωπαϊκών οδηγιών, δεν είναι αυστηρές με αποτέλεσμα την ύπαρξη πληθώρας καταχρήσεων στους όρους των ναυτασφαλιστικών συμβολαίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

5.1 ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

5.1.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός IMO – Ο ρόλος του στη παγκόσμια ναυτιλία

Ο International Maritime Organization (I.M.O.)⁷⁷, είναι εξειδικευμένος οργανισμός στα πλαίσια του ΟΗΕ, με αντικείμενο τη θέσπιση μέτρων για την βελτίωση της ασφάλειας στη διεθνή ναυτιλία και την αποφυγή της μόλυνσης του περιβάλλοντος από τα πλοία. Επίσης, είναι αρμόδιος για νομικά ζητήματα σχετικά με την απόδοση ευθυνών και την καταβολή αποζημιώσεων σε περιπτώσεις ναυτιλιακών ατυχημάτων αλλά και για την διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης.

Συστάθηκε υπό την αιγίδα του ΟΗΕ το 1948, στη Γενεύη και αποτελείται από 163 κράτη-μέλη. Έχει υιοθετήσει περισσότερες από 25 βασικές συμβάσεις για την ναυτική ασφάλεια, τη πρόληψη της ρύπανσης, την ευθύνη και αποζημίωση, καθώς και έναν μεγάλο αριθμό αυτοτελών υποχρεωτικών και μη κωδίκων.

Ως βασικό του ρόλο έχει την προώθηση και τη συνεργασία μεταξύ των κυβερνήσεων για την υιοθέτηση κανονισμών και συστάσεων καθιερώνοντας διεθνή πρότυπα στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, της αποδοτικής ναυσιπλοΐας και της πρόληψης/μείωσης της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία. Επιπλέον, αποτελεί μια εξειδικευμένη υπηρεσία με διεθνή νομοθεσία για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία. Για την αντιμετώπιση αυτών των δύο πολύ σοβαρών προβλημάτων, ο I.M.O. έχει αναπτύξει δύο συμβάσεις αντίστοιχα. Την Διεθνή Σύμβαση SOLAS για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την Διεθνή Σύμβαση MARPOL προλαμβάνοντας τη ρύπανση. Ωστόσο, για την συμπλήρωση των προβλεπόμενων από τις δύο παραπάνω συμβάσεις, ο International Maritime Organization ανέπτυξε τον International Maritime Dangerous Goods Code.

⁷⁷ Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Εξωτερικών, Ιούλιος 2014.

5.1.2 Διεθνής Σύμβαση SOLAS

Η σύμβαση SOLAS (Safety of Life at Sea)⁷⁸, αποτελεί τη σημαντικότερη και την παλαιότερη συνθήκη, θαλάσσιας ασφάλειας των πληρωμάτων, των εμπορικών πλοίων, που έχει υπογραφεί στη παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα. Η συντριπτική πλειοψηφία των εμπορικών πλοίων που εκτελούν σήμερα διεθνές πλόες είναι πιστοποιημένη με αυτήν την συνθήκη.

Υιοθετήθηκε το 1914 και τέθηκε σε ισχύ το 1965, ως το πρώτο σοβαρό έργο του IMO, συμβαδίζοντας με τις νέες τεχνολογίες και τις εξελίξεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αναθεωρείται σε τακτά χρονικά διαστήματα για να παραμένει επίκαιρη. Διακρίνει όλα τα πλοία σε δύο ομάδες⁷⁹ : σε αυτά που ανήκουν στη SOLAS και σε όσα δεν ανήκουν σε αυτήν. Τα πλοία της SOLAS πρέπει να συμμορφώνονται στις προδιαγραφές μεταφοράς δορυφορικών συσκευών και ασυρμάτου. Ανήκουν, στην κατηγορία αυτή, όλα τα φορτηγά πλοία με ολική χωρητικότητα 300dwt και άνω και ορισμένα επιβατηγά πλοία. Όσα δεν ανήκουν στην SOLAS δεν χρειάζεται να συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές αυτές αλλά τις χρησιμοποιούν όλο και περισσότερο διότι αυξάνεται με τον τρόπο αυτό, περισσότερο, η ασφάλεια στη θάλασσα.

Μεγάλο μέρος της, πραγματεύεται ζητήματα ασφάλειας και πρόληψης πιθανών περιστατικών που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα. Αναφέρεται στην κατασκευή του πλοίου, την ευστάθεια, τα μηχανήματα και τις εγκαταστάσεις του, την πυρασφάλεια, τις συσκευές διάσωσης και φυσικά, την ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα. Στην σύμβαση γίνεται, επίσης, λόγος για την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, την ασφαλή διαχείρισή τους αλλά και την λειτουργία των πλοίων, σύμφωνα με τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας.

⁷⁸ Φωσκόλου Φρανσουάζ, (2010), P and I Clubs and crew claims = P and I Clubs και αποκατάσταση ζημιών πληρώματος, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.

⁷⁹ <http://www.egmdss.com/gmdss-courses/mod/glossary/showentry.php?courseid=42&concept=SOLAS>

Το φάσμα των υπηρεσιών που είναι σε θέση να προσφέρει ποικίλλει. Καταπιάνεται από την επιθεώρηση διαφόρων ειδών πλοίων, για λογαριασμό των κρατικών αρχών, των διαχειριστών και των ασφαλιστών, μέχρι την εκπόνηση μελετών για την παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών προς τους κατασκευαστές και τις ναυπηγικές μονάδες επισκευής των πλοίων⁸⁰. Αποτελείται από δώδεκα κεφάλαια, όπου στο έβδομο αυτών, γίνεται λόγος στη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων.

5.1.3 Διεθνής Σύμβαση MARPOL

Η Σύμβαση MarPol (Maritime Pollution) 73/78, είναι η κύρια διεθνής σύμβαση που περιέχει κανονισμούς που στοχεύουν στη πρόληψη και ελαχιστοποίησης της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από λειτουργικά ή τυχαία αίτια πλοίων. Πρόκειται για συνδυασμό δύο συμβάσεων που υιοθετήθηκαν το 1973 και το 1978.

Στο περιεχόμενό της, γίνεται λόγος για πέντε παραρτήματα σχετικά με :

Παράρτημα I – Οκτώβριος 1983 : Πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο.

Παράρτημα II – Οκτώβριος 1983 : Έλεγχος της ρύπανσης από υγρές τοξικές χύδην ουσίες.

Παράρτημα III – Ιούλιος 1992 : Πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς συσκευασμένες ουσίες, δια θαλάσσης.

Παράρτημα IV – Σεπτέμβριος 2003 : Πρόληψη ρύπανσης από λύματα πλοίων.

Παράρτημα V – Δεκέμβριος 1998 : Πρόληψη ρύπανσης από απορρίμματα πλοίων.

⁸⁰ Naval Architectural Services, 2011.

5.1.4 Διεθνής Κώδικας IMDG

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Συσκευασμένων Επικίνδυνων Ουσιών – International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code), χρονολογείται από το 1960, συστήνοντας στις κυβερνήσεις να υιοθετήσουν έναν ενιαίο διεθνή κώδικα για την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων δια θαλάσσης. Εγκρίθηκε στην τέταρτη συνεδρίαση του IMO, το 1965. Εφαρμόζεται υποχρεωτικά, από το 1973, στην Ελλάδα για όλα τα ελληνικά πλοία διεθνών πλόων, αλλά και σε όσα φέρουν ξένη σημαία, εφόσον καταπλέουν σε ελληνικά λιμάνια και όρμους. Σε διεθνές επίπεδο, την υποχρεωτική εφαρμογή του, έχουμε την 1^η Ιανουαρίου του 2004.

Στόχος του Κώδικα είναι η ενίσχυση της ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων στον τελικό τους προορισμό, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τέλος η διευκόλυνση της ελεύθερης διακίνησης των επικίνδυνων υλικών. Είναι γεγονός ότι η συντριπτική πλειοψηφία των φορτίων που μεταφέρονται δια θαλάσσης, είτε σε υγρή ή στερεή χύδη μορφή και κυρίως σε συσκευασμένη παρουσιάζουν ιδιότητες που τα καθιστούν επικίνδυνα για το θαλάσσιο περιβάλλον ή την ανθρώπινη υγεία. Για ένα σημαντικό μέρος αυτών που θεωρούνται ως θαλάσσιοι ρυπαντές (marine pollutants), υπάρχουν ειδικοί Κανονισμοί, ιδιαίτερα στις Διεθνείς Συμβάσεις της SOLAS 74/78 και της MARPOL 73/78 που ασχολούνται με τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά των πλοίων.

Ως κύριο μέλημά του είναι η συνεχής ανανέωση, έτσι ώστε να συμπεριλαμβάνονται σε αυτόν νέα επικίνδυνα εμπορεύματα αλλά και νέες τεχνολογίες ή μεθοδολογίες κατά την διακίνησή τους. Προτάσεις ικανές για αναθεώρηση υποβάλλονται απευθείας από τα κράτη-μέλη στον IMO.

Ο IMDG Code βασίζεται σε πληθώρα αρχών που τον στηρίζουν. Μία από τις βασικότερες αυτών, είναι η ταξινόμηση σε κλάσεις των επικίνδυνων φορτίων με βάση τους βαθμούς επικινδυνότητας που παρουσιάζουν κατά την μεταφορά τους. Υπάρχει, ο περιορισμός των επικίνδυνων υλικών σε δεξαμενές ή συσκευασίες με κατάλληλα χαρακτηριστικά, ώστε να αποτραπεί η διαρροή τους. Χρησιμοποιούνται ετικέτες προειδοποίησης κινδύνων αλλά και πινακίδες για τον εντοπισμό των επικίνδυνων εμπορευμάτων κατά την μεταφορά τους. Σημαντική αρχή καθίσταται επίσης και εκείνη που καθορίζει τον διαχωρισμό των επικίνδυνων ουσιών που

αλληλεπιδρούν μεταξύ τους, αλλά και τους κανόνες που θα πρέπει να τηρούνται στο πλοίο διασφαλίζοντας την ασφάλεια. Και τέλος παρέχει συμβουλές και σχέδια έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση έκτακτων και απρόβλεπτων κινδύνων (πυρκαγιάς – διαρροής).

Σήμερα, η εφαρμογή του Κώδικα IMDG απαιτεί επαρκή γνώση των απαιτήσεων του για την οποία εκτός από την εξειδικευμένη εκπαίδευση, η απόκτηση εμπειρίας στο πλοίο όσο και στις λιμενικές εγκαταστάσεις θεωρείται απαραίτητη προϋπόθεση. Επιπλέον, η χρήση του Κώδικα έχει επεκταθεί σε όλη την αλυσίδα χειρισμού, μεταφοράς και αποθήκευσης επικίνδυνων υλικών από τους παραγωγούς στους καταναλωτές. Έτσι οι φορείς διοίκησης των λιμανιών, οι τερματικοί σταθμοί, οι εταιρίες αποθήκευσης, οι φορτωτές αλλά και σχεδόν κάθε επιχείρηση, οι δραστηριότητες της οποίας περιλαμβάνουν τη μεταφορά και τον χειρισμό των επικινδύνων αγαθών καθοδηγούνται από τις διατάξεις του Κώδικα.

Συμπερασματικά, είναι σίγουρο ότι όσο εξελίσσεται η βιομηχανία παραγωγής νέων υλικών και παρασκευασμάτων που παρουσιάζουν επικίνδυνες ιδιότητες, τόσο θα εξελίσσεται και ο Κώδικας IMDG, ώστε να διασφαλίζει στο μέγιστο δυνατό βαθμό ασφαλείς και περιβαλλοντικά αποδεκτές συνθήκες διακίνησης με πλοία.

5.1.5 Διεθνής Κώδικας ISM

Τα συνεχιζόμενα ναυτικά ατυχήματα, τα οποία έχουν προκαλέσει απώλειες πληθώρας εμπορικών και όχι μόνο πλοίων με τα φορτία τους, και πολλές φορές και ανθρώπινο δυναμικό, ώθησαν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (I.M.O.) στη λήψη μέτρων για την άμεση αντιμετώπιση του φαινομένου. Από την μία οι συνέπειες των ναυτικών ατυχημάτων και από την άλλη η λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών στο περιβάλλον, οδήγησαν προς την εφαρμογή μιας περισσότερο ποιοτικής διαχείρισης των πλοίων και των φορτίων που μεταφέρουν. Ως απόρροια αυτών⁸¹, το 1993, δημιουργήθηκε ο «Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των

⁸¹ Βλάχος Παν. Γεώργιος, Γεωργαντόπουλος Ελ., (2003), Ναυτιλιακή Οικονομική, 2^η βελτιωμένη και επαυξημένη έκδοση, εκδ. Τζέι και Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σ. 171-172.

Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος – International Safety Management Code (I.S.M.)».

Ο κώδικας αυτός⁸², παρέχει διεθνές στάνταρντ για την ασφαλή διαχείριση των πλοίων αλλά και την πρόληψη της ατυχηματικής θαλάσσιας μόλυνσης. Υιοθετήθηκε το 2002, από τον I.M.O., με σκοπό την εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, τη πρόληψη τραυματισμού ή θανάτου μελών του πληρώματος αλλά και την αποφυγή περιβαλλοντικής καταστροφής από το πλοίο. Κάθε πλοίο για να υπακούει στους κανόνες του ISM Code, οφείλει να έχει καταρτίσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης Safety Management System (SMS). Με αυτό τον τρόπο, κάθε πλοίο επιθεωρείται τακτικά από την κλάση του, με σκοπό να διαπιστωθεί η αποτελεσματικότητά του για την έναρξη ενός νέου ταξιδιού.

Τέλος, γνωρίζουμε ότι, η ναυτιλία έχει αναπτύξει τις δικές της διαδικασίες αυτορρύθμισης για να καταστεί ασφαλής και αποδοτική. Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), πηγάζει από πρότυπα της ναυτιλίας και είναι υποχρεωτικός για όλα τα πλοία με προφανή ωφέλιμα αποτελέσματα.

5.2 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Στην Ελλάδα, η θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων ακολουθεί δύο ειδών κανονισμούς, διαφορετικούς μεταξύ τους αλλά με αρκετά κοινά σημεία. Έτσι λοιπόν, από την μια διέπεται από τους κανονισμούς που ρυθμίζουν μεταφορές στο εσωτερικό της χώρας, όπως το Προεδρικό Διάταγμα 405/96⁸³ με τίτλο : *«Κανονισμός φόρτωσης, εκφόρτωσης, διακίνησης, παραμονής επικίνδυνων ειδών σε λιμένες και μεταφορά αυτών δια θαλάσσης»*. Αλλά και από κανονισμούς διεθνών θαλάσσιων μεταφορών επικίνδυνων προϊόντων που ορίζονται από τη Διεθνή

⁸² Φωσκόλου Φρανσουάζ, (2010), P and I Clubs and crew claims = P and I Clubs και αποκατάσταση ζημιών πληρώματος, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.

⁸³ Παπαδάκης Α. Γεώργιος (Δρ.), (29-30 Απριλίου 2014), Πρόγραμμα “Proteas LIFE” – Σύσκεψη Επιθεωρητών Reach, Protocol for Emissions and Accidents Scenarios in Supply and Distribution of Fuels and Petrochemical products, Πολυτεχνείο Κρήτης, Τμήμα Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης.

Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) και τη Διεθνή Σύμβαση για την Παρεμπόδιση της Μόλυνσης από Πλοία (MARPOL).

Καταληκτική πρόταση αλλά και καίρια φιλοσοφία της ελληνικής νομοθεσίας, είναι ότι δεν μπορούν να διακινούνται ταυτόχρονα επικίνδυνα εμπορεύματα και επιβάτες. Αυστηρή απαγόρευση για την πρόληψη ατυχημάτων.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όλους αυτούς τους μήνες συγγραφής της παρούσας μελέτης, βασικός σκοπός ήταν να αναδειχθεί η σπουδαιότητα της θαλάσσιας ασφάλισης των επικίνδυνων εμπορευμάτων και κατά συνέπεια των πλοίων που τα μεταφέρουν, τόσο για το ανθρώπινο δυναμικό και το περιβάλλον όσο και για το κύρος των εφοπλιστικών και ναυτιλιακών εταιρειών. Έτσι λοιπόν, προκειμένου να επιτευχθεί μια ορθή και διεκπεραιωμένη κατάληξη στο παρών θέμα, διαχωρίστηκε η εργασία σε αντίστοιχα κεφάλαια, μέσα από τα οποία αναλύθηκαν οι σχετικές έννοιες και εξήχθησαν τα ακόλουθα συμπεράσματα.

Ένας από τους βασικότερους πυλώνες της ναυτιλίας είναι η ναυτική ασφάλιση. Κατά την ναυτική ασφάλιση των μεταφερόμενων φορτίων, ιδιαίτερο ρόλο διαδραματίζει η μορφή τους (υγρό – στερεό – αέριο) εξαιτίας των διαφορετικών τιμών στις κλάσεις τους. Γι' αυτόν τον λόγο, οι εταιρείες ασφάλισης μεταφερόμενων φορτίων για τον ορισμό των ασφαλίσεων λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τους, το είδος του μεταφερόμενου υλικού, εξασφαλίζοντας πρώτα τα συμφέροντα τους και στην συνέχεια, αυτά του ναυλωτή. Από το ξεκίνημα των θαλάσσιων μεταφορών, δημιουργήθηκαν οι πρώτοι κίνδυνοι, για όσους διενεργούσαν μεταφορές, για τα ίδια τα φορτία αλλά και για τα τρίτα εμπλεκόμενα πρόσωπα, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις μεταφοράς των επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Αρχικά, αναφερόμενοι στους θαλάσσιους κινδύνους και τα μέρη τα οποία υπόκεινται σε θαλάσσια ασφάλιση, θα πρέπει να σημειωθεί πως είναι δυνατόν το συμβόλαιο της θαλάσσιας ασφάλισης, αναλόγως τους όρους του, να επεκτείνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να προστατεύει τον ασφαλιζόμενο έναντι απωλειών ή οποιονδήποτε άλλων κινδύνων μπορούν να συμβούν κατά τη διάρκεια μιας θαλάσσιας μεταφοράς. Γενικά, το είδος του ασφαλιστηρίου συμβολαίου -ενός από τα σπουδαιότερα ναυτιλιακά έγγραφα των εμπορικών πλοίων- επηρεάζουν, το είδος των επικίνδυνων φορτίων, η συσκευασία τους, το είδος των καλυπτόμενων κινδύνων, όπως και το μέσο μεταφοράς και η διαδρομή που θα επιλέξει να ακολουθήσει. Επίσης, αποτελεί γεγονός πως με σκοπό την εξασφάλιση της ομαλής μεταφοράς και διακίνησης των εμπορικών επικίνδυνων και μη προϊόντων, έχουν δημιουργηθεί παγκόσμια δίκτυα εξυπηρέτησης, προκειμένου να εφαρμόζονται οι διεθνείς κανονισμοί σε περιπτώσεις ζημιών που υπό άλλες συνθήκες θα ήταν χρονοβόρες και

δαπανηρές. Οι διεθνείς συνθήκες βασίζονται σε ειδικούς όρους και ρήτρες θεσμοθετημένοι από το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Lloyd's, του Λονδίνου.

Βεβαίως πρέπει να γνωστοποιηθεί ότι η ασφάλιση των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, δεν αρχίζει και δεν τελειώνει με την έναρξη και την λήξη της μεταφοράς τους. Πέραν από τις ημερομηνίες της μεταφοράς τους, τα φορτία υπόκεινται σε εμπορικούς και νομικούς όρους και σε διεθνή δικαστήρια. Ο μεταφορέας αναλαμβάνει κάθε φορά, την εκτέλεση της διαμετακόμισης των αγαθών από τον έναν τόπο σε κάποιον άλλο. Είναι υπεύθυνος για την καλή κατάσταση των εμπορευμάτων που αναλαμβάνει να μεταφέρει και σε περίπτωση υλικών ζημιών ή απωλειών, είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει τον ή τους ιδιοκτήτες του. Η αρχή της αποζημίωσης είναι καίριας σημασίας και θα πρέπει να ακολουθεί κάθε φθορά, απώλεια ή ζημιά των ασφαλισμένων φορτίων. Ακόμη και στις περιπτώσεις της μερικής ή γενικής αβαρίας, όπου οι πλοίαρχοι είναι αναγκασμένοι να θυσιάζουν μέρος των φορτίων τους, η αρχή αυτή, αναλαμβάνει τα τρέχοντα έξοδα για την μερική ή άλλοτε γενική αντικατάστασή τους.

Επιπλέον, κύριο μέλημα κάθε πλοίου μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, είναι η ολοκλήρωση των επιθεωρήσεων όπως και η υπακοή του στις βασικές προδιαγραφές ασφαλείας για τα φορτία και τα πληρώματά του, όπως αναφέρονται στον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικίνδυνων Ειδών (IMDG Code) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Ιδιαίτερη προσοχή και μέριμνα θα πρέπει να δίνεται κατά την φόρτωση, στοιβασία, μεταφορά και εκφόρτωση τέτοιων υλικών, σύμφωνα με την φύση και τον βαθμό επικινδυνότητάς τους, από το κατάστρωμα και τα αμπάρια των πλοίων. Απαραίτητη κρίνεται επίσης και η υπακοή στον INF Code, περί της ασφαλούς μεταφοράς ραδιενεργών καυσίμων και αποβλήτων, υποχρεωτική από το 2001. Για να γίνεται κατανοητό, στους υπαλλήλους που παίρνουν μέρος, στα στάδια της αλυσίδας των logistics, τι είδους φορτία μεταφέρονται, υπάρχουν κώδικες, πινακίδες και σημάνσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση, κοινά για όλα τα κράτη, που είναι σε θέση να καταδείξουν την κλάση, την επικινδυνότητα και την φύση των συσκευασμένων υλικών. Βασικό στοιχείο που προέκυψε μέσω των νομολογιών είναι ότι στις περισσότερες περιπτώσεις κινδύνων ή ατυχημάτων, παρά τις δικαστικές διαφορές μεταξύ ναυτιλιακών και ασφαλιστικών εταιρειών, οι αποζημιώσεις καταβάλλονται σύμφωνα με τα ασφαλιστήρια συμβόλαια, με αποτέλεσμα τον καταμερισμό των ευθυνών σε περισσότερους φορείς με βασικότερο στοιχείο το πλοίο και τα φορτία που φέρει.

Ωστόσο, ο ασφαλιζόμενος θα πρέπει να είναι σε διαρκή επαφή με τον εκάστοτε ασφαλιστή και να του παρέχει όλα τα απαραίτητα στοιχεία, σύμφωνα με την αρχή της «Καλής Πίστης» για να μην προδοθεί ή μείνει εκτεθειμένος απέναντι στον ασφαλιστή του. Τότε θα είναι στην ευνοϊκή θέση να λάβει την αποζημίωση που του αναλογεί με το πέρας των διαπραγματεύσεων. Άλλωστε, όσον αφορά στην περίπτωση των ναυτασφαλίσεων, εκείνο που θεωρείται απολύτως καθοριστικό για την σωστή διεξαγωγή της μεταφορικής υπηρεσίας είναι η επίδειξη της καλής πίστης από τα συμβαλλόμενα μέρη. Συγκεκριμένα, στόχος των μερών δεν πρέπει να θεωρείται η απόσπαση όλων και περισσότερων κερδών αλλά η πραγματική αποκατάσταση της προσκεκλημένης ζημιάς. Όπως επίσης και δεν θα πρέπει να απαιτούνται αξιώσεις οι οποίες δεν προβλέπονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή εσφαλμένη απεικόνιση των γεγονότων σε περιπτώσεις ατυχήματος.

Συμπεραίνεται ότι, η ναυτική ασφαλιστική αγορά κινείται σε επίπεδα ανάπτυξης τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια. Το κύριο ζητούμενο είναι η δημιουργία συνθηκών που θα επιτρέψουν την σύγκλιση της ελληνικής προς τις ανεπτυγμένες ευρωπαϊκές και διεθνείς ασφαλιστικές αγορές. Εντούτοις, η χάραξη συγκεκριμένης στρατηγικής που θα στοχεύει στη δημιουργία κλίματος εμπιστοσύνης και αξιοπιστίας θα συμβάλλει στην θεσμική αλλά και πρακτική αναγνώριση του συμπληρωματικού ρόλου της ναυτικής ασφάλισης ως αρωγού των ασφαλών ταξιδιών.

Από την άλλη πλευρά, εκτός από την ναυτική ασφάλιση, σειρά έχουν και ορισμένες γενικές προφυλάξεις αλλά και μέτρα ασφαλείας που προέρχονται τόσο από πρακτικές ζητημάτων όσο και από την νομοθεσία. Έτσι, μάθαμε ότι, όλα τα αγαθά που μεταφέρονται για την ικανοποίηση των ανθρωπίνων αναγκών είτε σε μορφή πρώτης ύλης είτε σε τελειοποιημένη μορφή απαιτούν σωστή και προσεκτική μεταχείριση ούτως ώστε να αποφευχθούν τυχόν ατυχήματα κυρίως προς τον άνθρωπο. Συνεπώς, απαιτείται η διαχείριση των φορτίων αυτών αποκλειστικά από ανθρώπους, άρτια εκπαιδευμένους, οι οποίοι να ελέγχονται συνεχώς από τους αρμόδιους οργανισμούς. Θα πρέπει οι έλεγχοι να είναι αυστηροί, διότι, εξαιτίας των άσκοπων ενεργειών καταστρέφεται ο πλανήτης μας καθημερινά. Γι' αυτό, κατά τις μεταφορές, το σίγουρο είναι ότι θα πρέπει να τηρούνται οι κώδικες ασφαλείας, ελαχιστοποιώντας τα ανθρώπινα ατυχήματα αλλά και για να υπάρξει καλύτερη αντιμετώπιση απέναντι στο περιβάλλον, προς όφελος των επόμενων γενιών.

Ακόμη και οι πλοίαρχοι από την μεριά τους, είναι υποχρεωμένοι από τον νόμο και τις γενικές διατάξεις των διεθνών συνθηκών και κωδίκων, να ενημερώνουν τις αρμόδιες λιμενικές ή προξενικές αρχές των λιμανιών των χωρών που προσεγγίζουν, τουλάχιστον ένα 24ώρο πριν την άφιξή τους, έτσι ώστε να είναι σε θέση, και εκείνοι με την σειρά τους να έχουν λάβει τα απαραίτητα μέτρα προστασίας και ασφάλειας, να έχουν ενημερωθεί για τις ακριβείς ποσότητες των επικίνδυνων υλικών, την κλάση τους και τον βαθμό επικινδυνότητάς τους.

Συγκεκριλαιωτικά, οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν την πρώτη θέση στη συμβολή και επίτευξη της οικονομικής ανάπτυξης και της πολιτισμικής προόδου, συμβάλλοντας με το 90% στο ποσοστό των θαλάσσιων εμπορικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, οι θαλάσσιοι οδοί παραμένουν οι ευκολότεροι για επικοινωνία. Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα επιτυγχάνουν την μεταφορά όλο και μεγαλύτερων φορτίων, με χαμηλότερα κόστη, περισσότερων προσαρμοσμένων στις ειδικές απαιτήσεις των μεταφερόμενων αγαθών. Είναι γεγονός άλλωστε ότι, οι θαλάσσιες μεταφορές απορροφούν τη μεγαλύτερη μερίδα των παγκόσμιων μεταφορών.

Επιπλέον, θα πρέπει να παρθούν συγκεκριμένα μέτρα και προφυλάξεις για την εν γένει μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων δια θαλάσσης. Θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σοβαρά μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω αντιρρυπαντικών πολιτικών. Τα εκάστοτε πληρώματα να έχουν επαρκή γνώση των καθηκόντων τους αλλά και να είναι εκπαιδευμένα ορθά, έτσι ώστε να αντιδρούν άμεσα σε έκτακτες καταστάσεις. Οι φορτοεκφορτώσεις να λαμβάνουν χώρα σύμφωνα με τα απαραίτητα μέτρα προστασίας. Να μην υπάρχει υπερβολή ως προς την διακινούμενη ποσότητα των επικίνδυνων υλών. Τα επικίνδυνα φορτία να συσκευάζονται σε κατάλληλες δεξαμενές ή δοχεία φέροντας την σωστή κάθε φορά σήμανση. Να απαγορεύεται το κάπνισμα και κάθε εστία φλόγας στους χώρους των πλοίων αλλά και των λιμανιών. Να γίνονται αυστηροί έλεγχοι και συχνές επιθεωρήσεις. Να εξασφαλίζονται τα απαραίτητα ναυτιλιακά έγγραφα και πιστοποιητικά και να εφαρμόζονται οι διεθνείς κανόνες και συμβάσεις, σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Αγγελάκης Π. Γιάννης, (2007), ΤΟ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ, εκδ. Ρουχώτας.
- Βασιλειάδου Θεοδώρα, (2011), Επίλυση διαφορών στη ναυτιλία και ερμηνεία ναυλοσυμφώνου: ο θεσμός της διαιτησίας και η έννοια των όρων «παράδοση φορτίου» - «ευθύνη για το φορτίο» με βάση δικαστικές αποφάσεις του Λονδίνου, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
- Βλάχος Παν. Γεώργιος, (1999), ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, εκδ. Σταμούλης.
- Βλάχος Παν. Γεώργιος, (1953), Ψύχου Εύη, (2011), ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ, εκδ. Σταμούλης.
- Βλάχος Παν. Γεώργιος, (1995), Η ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.
- Βλάχος Παν. Γεώργιος, Γεωργαντόπουλος Ελ., (2003), ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ, 2^η βελτιωμένη και επαυξημένη έκδοση, εκδ. Τζέι και Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.
- Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Ι. Αντώνης, Πλωμαρίτου Η. Εύη, (2010), ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ, 3^η έκδοση, πρόλογος: Α.Μ. Γουλιέλμος και Ν. Πανθερουδάκης, εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.
- Δελούκας Α. Νικόλαος, (XX), ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ: ΕΙΣΑΓΩΓΗ, ΤΑ ΠΛΟΙΑ, Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ, ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ, ΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ (ΝΑΥΛΩΣΙΣ), εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα.
- Διακίδου Αλίκη, (2011), Ασφάλιση επικίνδυνων φορτίων στην ναυτιλία, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
- Δουμάνης Δ., (1987), ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (SOLAS 1974, Πρωτόκολλο 1978 και τροποποιήσεις 1981/1983), εκδ. Σταυριδάκης, Πειραιάς.
- Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας, (2007), Μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων.
- Καγιά Γεωργία, (2009), Η τεχνολογική εξέλιξη των δεξαμενοπλοίων, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.

- Καγκελάρη Ασπασία, (2010), Ναυτασφαλιστικές απαιτήσεις σε περίπτωση ολικής απώλειας πλοίου, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
- Καρλής Γ. Αθανάσιος, (2003), Θαλάσσιες μεταφορές χύδην ξηρών φορτίων (δημητριακά, σιδηρομέταλλευμα, άνθρακας) και διαμόρφωση ναύλων, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
- Κατσάνη Καλλιρόη, (2007), P and I Clubs: σκοπός, οργάνωση και λειτουργία. Κάλυψη λειτουργικής και ατυχηματικής ρύπανσης από πετρελαιοειδή, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
- Κατωπόδη Αναστασία, (2010), Η ασφαλιστική κάλυψη στις σύγχρονες μορφές θαλάσσιας ρύπανσης, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
- Κοιλιάκου Ευγενεία, (2005), Διαχείριση επικίνδυνων προϊόντων στη σύγχρονη εφοδιαστική αλυσίδα, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Βιομηχανικής Διοίκησης και Τεχνολογίας, ειδίκευση Logistics.
- Κουκούμης Δημήτριος, (2009), Ασφάλιση πλοίου, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
- Κουρμπέλα Μαρίνα, (2013), Προστασία κατά την μεταφορά ραδιενεργών αποβλήτων, Έκθεση για τις διασυνοριακές αποστολές ραδιενεργών αποβλήτων, τελευταία επίσκεψη: 20/09/2014.
- Κωσταγιόλας Πέτρος, (1971), Χλωμούδης Κωνσταντίνος (2011), ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΣΤΙΣ ΝΕΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα.
- Κωστάλας Μ., (2001), Η ΦΟΡΤΩΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ, εκδ. Σπυριδάκης.
- Λίγνος Αλέξανδρος, (2011), Ελληνικό P and I Club. Current Conditions and Perspectives, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
- Λιούλιου Μαρία, (2014), Ανάλυση ατυχημάτων στις θαλάσσιες μεταφορές επικίνδυνων ουσιών στη Μεσόγειο θάλασσα, διατριβή Πολυτεχνείου Κρήτης, σχολή Μηχανικών Παραγωγής και Διαδικασίας, Χανιά.

- Μαλέρμπας Μιχαήλ, (1999), ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΩΔΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ – ΟΔΗΓΙΕΣ, ε.κ. Σ.τ.Ε., εκδ. Σταμούλης.
- Μπεχλιβάνης Δ. Αχιλλέας, (2008), ΤΟ ΚΑΘΗΚΟΝ ΠΡΟΣΥΜΒΑΤΙΚΗΣ ΑΝΑΓΓΕΛΙΑΣ ΣΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ. ΜΕ ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, πρόλογος: Παμπούκης Γ. Κωνσταντίνος, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη.
- Παζαρζής Μιχαήλ, (2013), ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις.
- Παζαρζής Μιχαήλ, (2012), Η διεθνής θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων ραδιενεργών υλικών και το ελλιπές νομικό καθεστώς ευθύνης, αποζημίωσης και ασφαλιστικής κάλυψης, *Περιβάλλον και Δίκαιο*, Οκτ.-Δεκ., τεύχος 62, σ. 651-657.
- Παναγιωτακόπουλος Βασίλης, (1994), ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ – ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ, εκδ. Έλλην.
- Παπαδάκης Α. Γεώργιος (Δρ.), (29-30 Απριλίου 2014), Πρόγραμμα “Proteas LIFE” – Σύσκεψη Επιθεωρητών Reach, Protocol for Emissions and Accidents Scenarios in Supply and Distribution of Fuels and Petrochemical products, Πολυτεχνείο Κρήτης, Τμήμα Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης.
- Παπαμανώλη Σμαρούλα, (2007), Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
- Παπαφακλή Μαρία, (2010), P and I Clubs και απαιτήσεις ζημιών ρύπανσης θαλάσσιου περιβάλλοντος, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
- Πάπυρος Λαρούς Μπριτάνικα, (1992), λήμμα «δεξαμενόπλοιο», *Εγκυκλοπαίδεια*, εκδ. Πάπυρος, том. 20, σ. 93.
- Πουλαντζάς Μ. Νικόλαος, (2005), ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.
- Ράικος Δημήτριος, (2005), Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την ασφάλεια ναυσιπλοΐας στην εμπορική ναυτιλία, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.

- Ρόκας Κ., Δελούκα Ν., Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, (1968), Ναυτικόν Δίκαιον, Εγκυκλοπαίδεια «Πάπυρος Λαρούς Μπριτάνικα» (1992), εκδ. Πάπυρος, τόμ. 49, σ. 354, 357, 361-362.
- Σπυρίδωνος Γιώργος, (2010), Nautilus Shipping Inc.: quality in transportation services, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
- Σταυριανός Παναγιώτης, (2010), Ασφάλιση φορτίου και απαιτήσεις, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
- Τζελέπης Ν., (1998), ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ. ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ, ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ, ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΡΗΣΗΣ, εκδ. Ίων, επιμέλεια έκδοσης: Παρίκου Στέλλα.
- Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, (2014), Διαχείριση Επικίνδυνων Αποβλήτων.
- Φυτιάνος Κ. Κωνσταντίνος, (1996), Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ, publ. University Studio Press.
- Φωσκόλου Φρανσουάζ, (2010), P and I Clubs and crew claims = P and I Clubs και αποκατάσταση ζημιών πληρώματος, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
- Χατζάκης Νίκος, (1998), ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ, ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΝΑΥΛΩΣΗ, ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ, εκδ. Καλέντη.
- Χρηστάτου Ευτυχία, (2009), Ασφαλιστικές καλύψεις στη γενική αβαρία, διατριβή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.

ΒΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Dover Victor, (1957), ELEMENTS and PRACTICE OF MARINE OF INSURANCE, Witherby and Co Ltd, London.
- Dover Victor, (1960), ANALYSIS OF MARINE INSURANCE CLAUSES, Witherby and Co Ltd, London.
- Harby Ivamy, Edward Richard, (1993), MARINE INSURANCE ACT 1906, Butterworths, London.
- Hazelwood J. Steven, Semark David, (2010), P and I CLUBS, LAW and PRACTICE, 4th published by Lloyd's List.
- Hill Christofer, (1998), MARITIME LAW, LLP London.
- Hodges Susan, (1999), GASES and MATERIALS ON MARINE INSURANCE LAW, Cavendish Publishing, Great Britain.
- Hurd B. Howard, (1952), THE LAW and PRACTICE OF MARITIME INSURANCE RELATING TO COLLISION DAMAGES and OTHER LIABILITIES TO THIRD PARTIES, publ. Pitman (second edition published).
- Luddeke Christof, (1996), MARINE CLAIMS, A GUIDE FOR THE HANDLING and PREVENTION OF MARINE CLAIMS, LLP, London.
- Merkin Robert, (2000), MARINE INSURANCE LEGISLATION, LLP Professional Publishing, London.

ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

www.imo.org

www.bimco.org

www.iacs.org.uk

www.piclub.or.jp

www.el.wikipedia.org

<http://www.ukpandi.com/knowledge/article/uk-p-i-club-relaunches-imdg-code-booklets-16-september-2013-72694/>

<http://www.epandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/LPNews20061>

[http://www.epandi.com/ukpandi/resource.nsf/Files/LPNews18/\\$FILE/LPNews18.pdf](http://www.epandi.com/ukpandi/resource.nsf/Files/LPNews18/$FILE/LPNews18.pdf)

<http://www.londonpandi.com/>

http://en.wikipedia.org/wiki/Protection_and_indemnity_insurance

[http://www.mlsi.gov.cy/mlsi/dli/dli.nsf/All/248B0AD129F4F64CC2257168003765BC/\\$file/epikinduna_fortia.pdf](http://www.mlsi.gov.cy/mlsi/dli/dli.nsf/All/248B0AD129F4F64CC2257168003765BC/$file/epikinduna_fortia.pdf)

http://en.wikipedia.org/wiki/International_Air_Transport_Association

<http://sbsshipping.gr/index.php/2011-08-19-13-59-20/epikindina-fortia>

<http://www.nas.com.mt/survey/SOLASShips/tabid/98/language/el-GR/Default.aspx>

<http://www.seos-project.eu/modules/marinepollution/marinepollution-c01-s01-p02.gr.html>

<http://www.protothema.gr/greece/article/404842/ston-peiraia-to-megalutero-fortigo-ploio-pou-katepleuse-pote-stin-ellada/>

<http://www.egmdss.com/gmdss-courses/mod/glossary/showentry.php?courseid=42&concept=SOLAS>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α : ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ⁸⁴

**THE FUTURE-48 TYPE
HANDYMAX BULK CARRIER**



MAJOR FEATURES

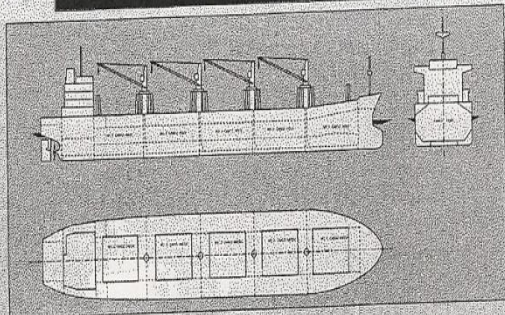
- Optimum dimensions as Handymax bulk carrier
- Five (5) cargo holds strengthened for heavy cargo with Nos. 2 & 4 holds empty
- Four (4) 25 tons deck cranes (electro-hydraulic grabs fitted as option)
- Fuel efficient hull form with IHI LV Fin
- Grain cargo loading with untrimmed ends
- Well-appointed fittings for easy operation and maintenance
- Succeeding to the superior features of the well established IHI Future series
- Complied with the requirements of IACS Bulk Carrier Safety

GENERAL

OWNER: MI-DAS LINES S.A.
SHIPYARD: IHI Tokyo Shipyard
HULL NUMBER: 3111
DELIVERY: February 17, 1999
FLAG: Panama
CLASSIFICATION: Nippon Kaiji Kyokai

⁸⁴ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Ι. Αντώνης, Πλωμαρίτου Η. Εύη, (2010), Ναυλώσεις, 3^η έκδοση, πρόλογος: Α.Μ. Γουλιέλμος και Ν. Πανθερουδάκης, εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

THE FUTURE-48 TYPE HANDYMAX BULK CARRIER



PRINCIPAL PARTICULARS

Length (o.a.)	189.90m
Length (t.p.)	181.00m
Breadth (mid)	32.20m
Depth (mid)	16.50m
Assigned draught (mid)	11.60m
Deadweight	48,913 metric tons
Gross tonnage	28,073

MACHINERY

Main Engine	DU-Sulzer 6RTA48T MCR 7,700 kW at 117 rpm NCR 6,545 kW at 110.8 rpm
Propeller	5 bladed solid nickel aluminum bronze 1 set
Electric Generator	Main Diesel Generators 460kW 3 sets 450V 3-phase 60Hz brushless drip-proof
Steam Generating Plant	Auxiliary boiler (composite type) 1 set oil fired 1.5 t/h exhaust gas 1.2 t/h
Service Speed	Fully laden at designed draught at normal output of main engine with 10% sea margin 14.5 knots
Fuel Oil Consumption	26.2 tons/day Normal condition at sea at lower calorific value of 42,700 kJ/kg
Cruising Range	20,400 nautical miles

CAPACITY

Cargo Hold Capacity (grain)	61,553 m ³
Cargo Hold Capacity (bale)	59,844 m ³
Water Ballast Tank Capacity (including No.3 hold)	28,199 m ³
Heavy Fuel Oil Tank Capacity	1,500 m ³

FITTINGS

Cargo Gear	Electro-hydraulic single type deck crane 4 sets hoisting 25 t x 18.5 m/min max slewing radius 26m
Hatch Cover	Electro-hydraulic grabs (option) Hydraulic operated end folding type 5 sets
Deck Machinery	Electro-hydraulic type Windlass/winch x 2 sets (forward) Mooring winch x 2 sets (aftward)
Ballast System	Ballast pump 550m ³ /h x 25m 1set Ballast & cooling pump 550m ³ /h x 25m 1set Gravity discharging for top side ballast tanks
Accommodation	25 persons of complement Private lavatory for junior officers and above
Radio & Navigational Equipment	Air-conditioned Radio telephony equipment, VHF, INMARSAT, Gyro-compass, Auto pilot, Two (2) radars (one with ARPA), Echo-sounder, Speed log, Facsimile, Anemometer, GPS, Complied with GMDSS
Painting	Bottom Tin-free anti-fouling paint Boot top Chlorinated rubber paint Top side Chlorinated rubber paint Ballast Tank Tar epoxy paint

170,000 MTDW BULK CARRIER



MAJOR FEATURES

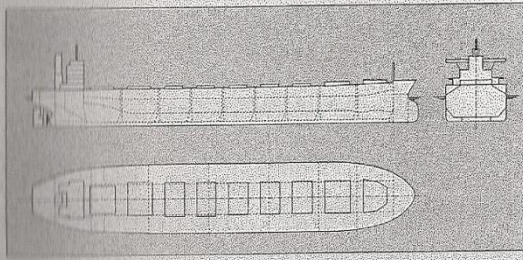
- Excellent speed-power performance with LV (Low Viscous resistance) Fin
- Large cargo loading capacity for Dunkirk max bulker
- Ore cargo loadable in alternate holds or homogeneously loadable in all holds
- Port ballast loadable in holds No. 2, 4, 6 and 8
- Energy saving type slow speed diesel engine
- Simple and easy operation/maintenance on engine room equipment (MO) and deck machinery
- Easy ballasting operation with independent main and stripping lines

- Centralized fresh water cooling system for main propulsion and auxiliary machinery, achieving longer life, less maintenance and easy operation
- Hold access complied with AWWP

GENERAL

OWNER: FORMOSA ENERGY MARINE CORPORATION
SHIPYARD: IHI Kure Shipyard
HULL NUMBER: 3137
DELIVERY: March 28, 2002
FLAG: Panama
CLASSIFICATION: American Bureau of Shipping

170,000 MTDW BULK CARRIER



PRINCIPAL PARTICULARS		FITTINGS AND CORROSION PROTECTION	
Length (o.a.)	289.00 m	Normal condition at sea at lower calorific value of	40,800 kg/kg
Length (d.p.)	277.00 m	Cruising Range	26,100 sea miles
Breadth (mld.)	45.00 m	Hatch Cover	Two panels side rolling, weather tight type, Chain drive operated by hydraulic
Depth (mld.)	23.80 m	Deck Machinery	Electro-hydraulic type
Assigned Draught (mld.)	17.626 m	Windlass with 2-HD	429kN x 2 sets
Deadweight	170,069 MT	Mooring winch with 2-HD	147kN x 6 sets
Gross Tonnage	84,448	Ballast System Ballast pump	2,500m ³ /h X30m X2 sets
CAPACITY		Start and stop operated from ballast control console	
Cargo Tank	186,675 m ³	Tank suction valves and essential valves in engine room	operated from ballast control console
Water Ballast Tank (including No. 6 C.H.)	73,229 m ³	Accommodation	30 persons of complement
Heavy Fuel Oil Tank	4,933 m ³	Air conditioned	
MACHINERY		Elevator (350kg, 7-station)	
Main Engine	1 set	Radio & Navigation Equipment	
DU-Sulzer RTA72	10,040kW at 93.0 rpm	Radio telephony, VHF, Facsimile, Immersal, Gyro compass, Auto pilot, Echo-sounder, Doppler speed log, 2-Radars with ARPA, GPS, Anemometer	
Propeller	4 fixed solid nickel aluminum bronze, 1 set	Painting	Bottom: Long life type AF Boot top: Long life type AF Top Side: CR anti-corrosive Exclusive Ballast Tank: TE
Electric Generator	700 kW x AC450 V, 3 sets		
Steam Generating Plant			
Auxiliary boiler	1 set		
1st feed section	1.5/h		
Exhaust gas economizer	1,05 h/h		
Service Speed	17.8 kts		
Fuel Oil Consumption	57.5 metric tonal/day		

300,000 MTDW DOUBLE HULL VLCC



MAJOR FEATURES

- Superior economical property on both world wide trade and Persian Gulf - Far East trade with its cargo loadability at shallow draft condition
- Optimized arrangement of cargo tanks, ballast tanks and other compartments, and remarkably small gross tonnage in result
- Reliable hull structure designed by advanced structural analysis technology
- Well considered structure and fittings of double hull water ballast tanks for easy inspection, gas detection, inerting and ventilation
- Over 15.8 knots service speed achieved by low resistant IHI proprietary hull form and maximum rating of 7 cylinder super long stroke diesel engine
- Economical electric power generating in sea going condition by turbo generator using exhaust gas

economizer's steam

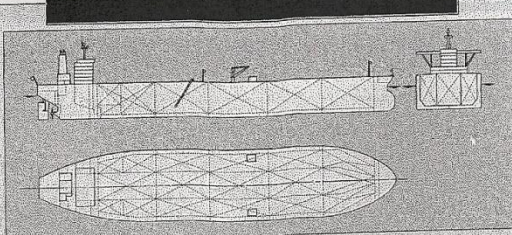
- Centralized fresh water cooling system for main propulsion and auxiliary machinery, achieving longer life, less maintenance and easy operation
- Integrated bridge system and all around good visibility from navigation bridge

GENERAL

OWNER: Beetle Shipping S.A.
Ocean Link Maritime S. A.
Opal Shipholding S. A.
IHI Kure Shipyard

SHIPYARD: IHI Kure Shipyard
HULL NUMBER: 3154
DELIVERY: January 8, 2002
FLAG: Panama
CLASSIFICATION: Nippon Kaiji Kyokai

300,000 MTDW DOUBLE HULL VLCC



PRINCIPAL PARTICULARS		FITTINGS AND CORROSION PROTECTION	
Length (o.a.)	330.00 m	Cargo Handling System	Segregation: 3 groups
Length (d.p.)	319.50 m	Main cargo pump	Turbo-centrifugal, 5,500 m ³ /h, 3 sets
Breadth (mld.)	60.30 m	Tank cleaning pump	Turbo-centrifugal, 2,500 m ³ /h, 1 set
Depth (mld.)	29.50 m	Stripping & bilge pump	Steam duplex, 303 m ³ /h, 1 set
Assigned Draught (mld.)	21.380 m	Cargo stripping eductor	3-main lines and 1-stripping line
Deadweight	299,997 t	Cargo piping	3-main lines and 1-stripping line
Gross Tonnage	154,369		
CAPACITY			
Cargo Oil Tanks (100% full)	340,218 m ³		
Water Ballast Tanks (100% full)	103,929 m ³		
Heavy Fuel Oil Tanks (100% full)	7,084 m ³		
MACHINERY			
Main Engine	1 set		
DU-Sulzer RTA84T	27,160 kW x 74.0 rpm		
MCR	23,090 kW x 70.1 rpm		
Propeller	5-blades solid, Ni-Al-Bronze, 1 set		
Electric Generator	1,100 kW x AC450 V, 2 sets		
Turbo generator	1,100 kW x AC450 V, 1 set		
Steam Generating Plant			
Auxiliary boiler	84.0 t/h, 1 set		
Exhaust gas economizer	8.3 t/h, 1 set		
Service Speed	15.8 kts		
Fuel Oil Consumption	97.3 t/day		
Cruising Range	22,900 nm		
MACHINERY (continued)			
Ballast System	Electro-centrifugal, 3,000 m ³ /h, 2 sets	Ballast stripping eductor	400 m ³ /h, 2 sets
Ballast stripping eductor	400 m ³ /h, 2 sets	Ballast piping	Ring main line
Ballast piping	Ring main line	Remote Control and Indicator	Pump control
Remote Control and Indicator	Pump control	Valve control	Hydraulic remote control for suction valves in tanks and essential valves in pump room
Valve control	Hydraulic remote control for suction valves in tanks and essential valves in pump room	Level indicator	Magnetic float type remote reading level gauge for cargo oil tanks and fuel oil tanks, and pneumatic type remote reading level gauge for water ballast tanks
Level indicator	Magnetic float type remote reading level gauge for cargo oil tanks and fuel oil tanks, and pneumatic type remote reading level gauge for water ballast tanks	Deck Machinery	Windlass combined with mooring winch: Electro-hydraulic, 817 kN / 294 kN, 2 sets
Deck Machinery	Windlass combined with mooring winch: Electro-hydraulic, 817 kN / 294 kN, 2 sets	Mooring winch	Electro-hydraulic, 294kN, 8 sets
Mooring winch	Electro-hydraulic, 294kN, 8 sets	Hose handling crane	Electro-hydraulic, 20 t, 2 sets
Hose handling crane	Electro-hydraulic, 20 t, 2 sets	Accommodation	7-deck house for complement of 34 persons
Accommodation	7-deck house for complement of 34 persons	Radio Equipment	GMDSS for the area A1, A2 and A3
Radio Equipment	GMDSS for the area A1, A2 and A3	Navigation Equipment	Integrated bridge system with ECDIS, navigation display and chart plotter
Navigation Equipment	Integrated bridge system with ECDIS, navigation display and chart plotter	Painting	Bottom: Tar epoxy / vinyl tar anti-corrosive paint and lin-free anti-leaking paint
Painting	Bottom: Tar epoxy / vinyl tar anti-corrosive paint and lin-free anti-leaking paint	Topside	Epoxy anti-corrosive paint and epoxy finish paint
Topside	Epoxy anti-corrosive paint and epoxy finish paint	Weather Deck	Epoxy primer paint and Chlorinated rubber finish paint
Weather Deck	Epoxy primer paint and Chlorinated rubber finish paint	Water ballast tank	Tar epoxy paint
Water ballast tank	Tar epoxy paint	Slop tank	Glass flake tar epoxy paint
Slop tank	Glass flake tar epoxy paint	Others	Tar epoxy paint
Others	Tar epoxy paint	Cargo oil tank	Tar epoxy paint
Cargo oil tank	Tar epoxy paint	Tank bottom	Glass flake tar epoxy paint
Tank bottom	Glass flake tar epoxy paint	Others	No coating
Others	No coating		

6,690 TEU TYPE CONTAINER SHIP



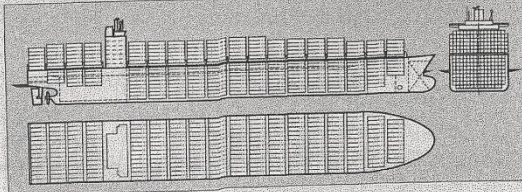
MAJOR FEATURES

- Wider hull for larger capacity and good stability
- Installation of DU-Sulzer RTA96C high power engine
- Superior hull form for efficient speed and good fuel consumption
- 710 reefer receptacles
- Lashing bridges for simple and secure lashing of on-deck containers
- Integrated ship's control and monitoring system
- One man bridge control system
- 6,600 V Electric power distribution

GENERAL

OWNER: P&O Nedlloyd Limited
SHIPYARD: IHI Kure Shipyard
HULL NUMBER: 3068
DELIVERY: 18th May 1996
FLAG: United Kingdom
CLASSIFICATION: Lloyd's Register of Shipping
s100A1, "Container Ship",
"HWS, LI, ULMC, UMS,
SCM, NAV1"

6,690 TEU TYPE CONTAINER SHIP



PRINCIPAL PARTICULARS

Length (o.a.)	299.9m
Length (b.p.)	283.80m
Breadth (mld)	42.80m
Depth (mld)	24.40m
Assigned draught (mld)	14.00m
Deadweight	88,669 metric tons
Gross tonnage	80,942

MACHINERY

Main Engine	DU-Sulzer 12RTA96C
MCR	65,880 kW x 100.0 rpm
NCR	59,250 kW x 96.5 rpm
Propeller	6 bladed fixed pitch propeller x 1 set
Electric Generator	3,500 kW x 1 set
Shaft Generator	3,600 kW x 4 sets
Main Diesel Generators	3,600 kW x 4 sets
Steam Generating Plant	4.0 th x 2 sets
Auxiliary boiler	6.0 th x 1 set
Exhaust gas economizer	21.5 knots at designed draught at normal output of main engines, with S/G, with 20 % sea margin
Service Speed	252.2 tons/day
Fuel Oil Consumption	Normal condition at sea at lower calorific value of 40,600 kJ/kg
Cruising range	25,000 sea miles

CAPACITY

Loading No. of Containers (6 tiers on deck)	
In hold	3,406 TEU
On deck	3,284 TEU
Total	6,690 TEU
Heavy fuel oil tank	12,200 m ³
Water ballast tank	20,300 m ³

FITTINGS

Cell Guide	150 x 150 x 15 mm steel angle
Lashing Bridge	20 sets of lashing bridges of steel construction
Hatch Covers	Steel pontoon type with jumping stopper
Deck Machinery	Electro-hydraulic type
Windlass	with 1-drum x 2 sets
Mooring winch	with 1-drum x 6 sets
Bow thruster	2,500 kW x 1 set
Ballast System	Main line system with remote-operated valves
Accommodation	34 persons of complement
	Air conditioned
	Elevator: 600 kg type, 10 stations
Radio & Navigational Equipment	
	Gyro compass, Auto pilot, Echo sounder, Doppler sonar, Radars and ARPA, DGPS, Loran-C and integrated bridge system
Radio equipment for Area A3 of GMDSS	
Painting	Bottom and bottom: Epoxy anti-corrosive paint and in fire AF (Hydralas type)
	Epoxy primer and polyurethane finish paint
Topside	Epoxy primer and epoxy finish paint
Upper deck & ship habitation	Epoxy primer and epoxy finish paint
Cargo holds	Modifed epoxy

87,500m³ SPB LNG CARRIER

IHI MARITIME



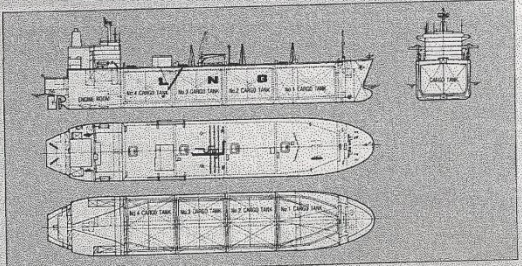
MAJOR FEATURES

- The first LNG Carrier with IHI SPB LNG containment system (SPB: Self-supporting Prismatic shape IMO Type-B cargo containment system)
- Less maintenance cost
- Hold spaces provided for easy inspection of inner hull as well as tank system such as tank insulation and support, etc.
- Flat upper deck enabling easy maintenance of deck, pipings and equipment on deck without stagings
- Inspection in cargo tanks from horizontal girders without installation of stagings
- Safe and easy operation with such SPB features as continuous flat upper deck, small windage area, simple tank pressure control, good stability and good visibility
- Any level loading due to strong self-supporting prismatic shape tank structure and internal bulkheads, which eliminates sloshing problem
- Efficient unloading with cargo pumps fixed in pump wells at the bottom of tanks, which leads to maximize unloadable cargo

- Special measures for Alaska trade such as under-deck passages provided for easy access to each dome of tank and mooring winch areas, flat accommodation wall and lower piping arrangement on deck against freezing

GENERAL OWNER:	Phillips Alaska Natural Gas Corporation Marathon Oil Company IHI Aichi Works
SHIPYARD:	3015
HULL NUMBER:	June 4, 1993
DELIVERY:	Libera
FLAG:	American Bureau of Shipping
CLASSIFICATION:	+A1@ Liquefied Gas Carrier -163°C, +AMS, +ACCU, +AFS, Ice Strengthening C
REGULATIONS:	USCG, IGC Code, etc.

87,500m³ SPB LNG CARRIER



PRINCIPAL PARTICULARS

Length (o.a.)	239.00 m
Length (b.p.)	228.00 m
Breadth (mld)	40.00 m
Depth (mld)	26.80 m
Assigned draught	11.00 m
Deadweight	48,817 t
Gross tonnage	66,174 t
Complement	40

MACHINERY

Main Turbine Unit	
Cross compound impulse steam turbine with reduction gear	1 set
MCR	15,445 kW (21,000 SHP)
NCR	15,445 kW (21,000 SHP)
Main Boiler Max. 51 t	2 sets
Gas/oil dual burning and gas burning	
Propeller	Aeroflot 5 Bladed Solid type
Electric Generating Plant	450 V 3-phase 60 Hz brushless totally enclosed
Main turbo generator	2,000 kW x 2 sets
Main diesel generator	2,000 kW x 1 set
Emergency generator	860 kW x 1 set
Service Speed	18.5 knots
Cruising Range	10,370 sea miles

LOADING CAPACITIES

Cargo Tank (at 20 °C, 100 %)	89,890 m ³
(at -163 °C, 98.5 %)	87,660 m ³
Heavy Fuel Oil Tank	3,224 m ³
Water Ballast Tank	36,670 m ³

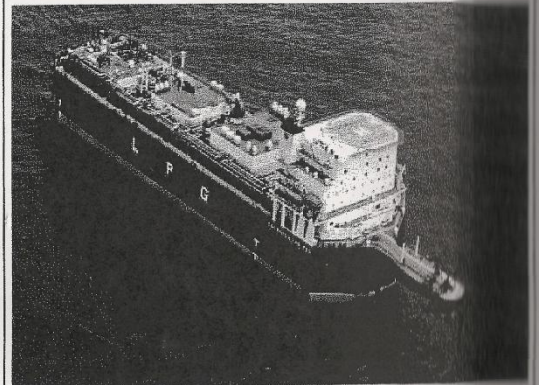
CARGO PART

Cargo Containment System	
Cargo tank	Al- Alloy, Self-supporting Prismatic-shape IMO type B (IHI SPB)
	4 tanks (8 compartments)
Design temperature	-163 °C
Design vapor pressure	0.28 kg/cm ² G
Design BOR	0.18 %/day
Tank insulation	
Plastic foam panel system	
Tank support/chock	Reinforced insulating block/guide system
Cargo Handling Equipment	
Cargo Pump	950 m ³ /h x 120 mH 8 sets
Spray/Stripping Pump	20 m ³ /h x 120 mH 4 sets
L/D Compressor	5,100 m ³ /h 2 sets
H/D Compressor	17,000 m ³ /h 2 sets
Cargo Heater	1,200,000 kcal/h 2 sets
Cargo Vaporizer	12.5 th 1 set
GN2 Generator	50 Nm ³ /h 2 sets
Inert Gas/Dry Air Plant	8,800 Nm ³ /h 1 set

FITTINGS / AUTOMATION

Deck Machinery	
Windlass	Hydraulic motor driven 2 sets
Mooring winch	Hydraulic motor driven 2 sets
Capstan	Air motor driven 1 set
Steering gear	Electric-hydraulic 1 set
Bow thruster	Electric motor driven 1 set
Automation	
	Machinery data logger, cargo data logger, CTS, ship's performance monitor, ship's management system, ship-shore optical communication system, mooring tension monitor, etc.

54,000m³ IHI SPB LPG FSO LPG FLOATING STORAGE & OFFLOADING

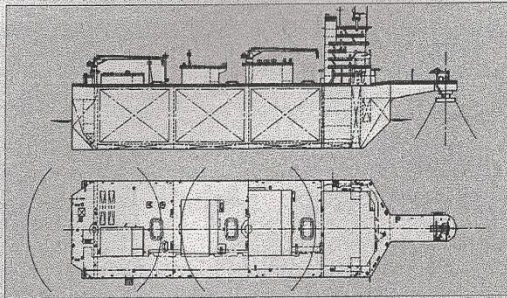


MAJOR FEATURES

- The world's first purpose-built steel LPG FSO "ESCRAVOS LPG FSO" started operations in Chevron Nigeria Limited/Nigerian National Petroleum Corporation oil field offshore Nigeria in July 1997. The FSO was built by IHI Aichi Works and towed to Nigeria after completion of the gas trial in Japan, and permanently moored utilizing an external turret

- The FSO is designed to operate for 20 years without docking. Unique design challenges and special features such as the IHI SPB containment system are introduced to answer to the requirements of the site condition and the long uninterrupted operations. The FSO receives pressurized LPG from offshore gas plant, and offloads refrigerated LPG to the export LPG carriers.

**54,000m³ IHI SPB LPG FSO
LPG FLOATING STORAGE &
OFFLOADING**

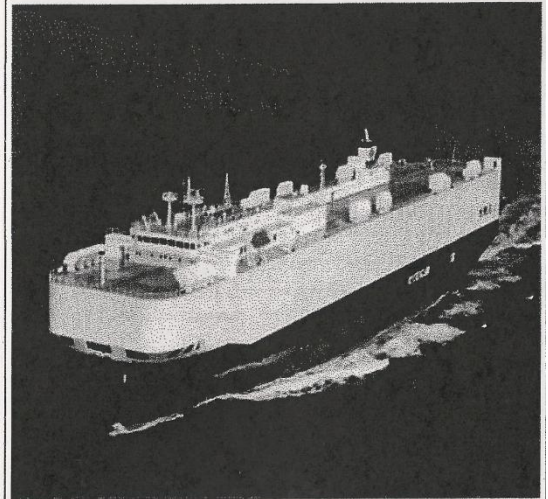


Low temperature LPG storage is ensured by the IHI SPB tank system with the following features: Strong and reliable SPB LPG tanks (IMO type B) indispensable to 20 years no docking operation. The upper deck is flush, allowing free arrangement of the necessary equipment on the upper deck. The IHI SPB tank system has no problem caused by wave-excited sloshing, permitting LPG at any liquid gas. Maintenance and inspection for IHI SPB tanks are easy.

PRINCIPAL PARTICULARS

Length O.A. : 172.1m
 Length B.P. : 142.1m
 Breadth : 36.0m
 Depth : 23.4m
 Draft : 10.85m
 Gross Tonnage : 40,681tons
 Cargo Tank : 54,000m³/3 tanks
 Refrigerating Plant: R22 cascade type 1,885kw x 2sets 920kw x 2sets
 Reliquefaction Plant: Direct type 1,897m³/h x 3sets
 Cargo pump: Deep-well type 530m³/h x 6sets

PURE CAR CARRIER



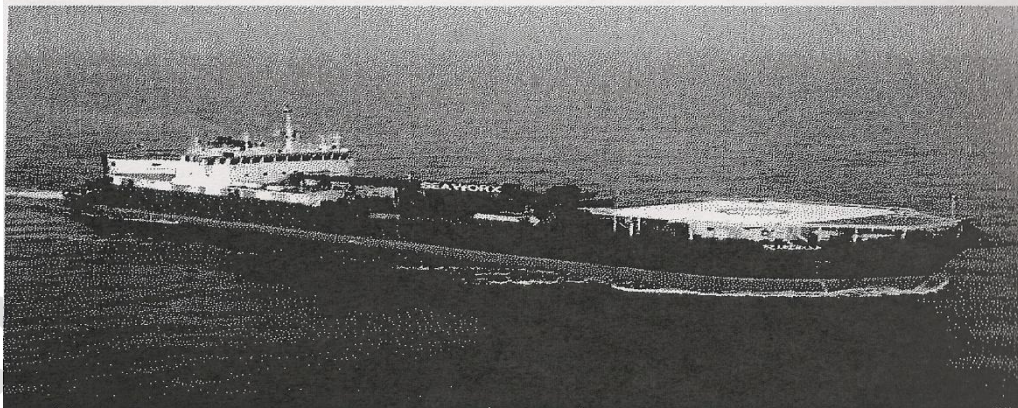
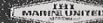
MAJOR FEATURES

- This vessel is newly designed to be an "ecology ship" and for "fast cargo handling", and it incorporates new equipment, structure, and arrangement

GENERAL

OWNER: FENG LI MARITIME CORPORATION
 (essentially Toyofuji Shipping Co., Ltd.)
 SHIPYARD: Mitsubishi Heavy Industries
 DELIVERY: August 25, 2001

**MULTIPURPOSE OFFSHORE
SUPPORT VESSEL**



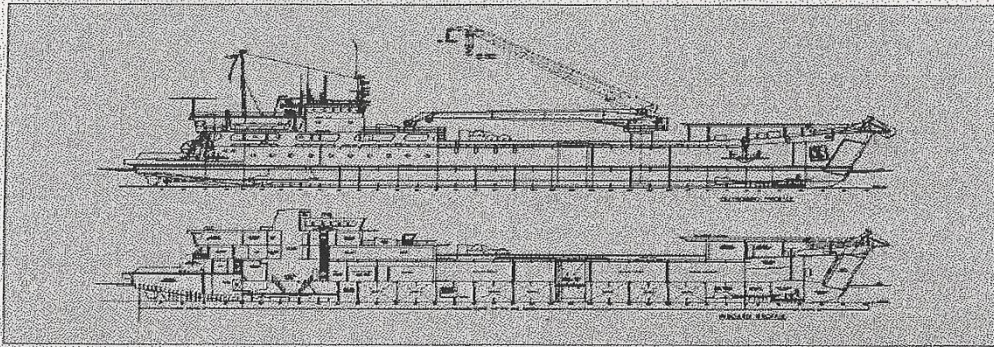
MAJOR FEATURES

This vessel is deployable for:
 - Diving support
 - Geotechnical survey work
 - Subsea construction support
 - ROV support
 - Installation support
 - Salvage work
 Special feature: landing craft

GENERAL

OWNER: SHIPYARD: IHI KURE SHIPYARD
 HULL NUMBER: 3147
 DELIVERY: JUNE 22, 2000
 FLAG: PANAMA
 CLASSIFICATION: AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

MULTIPURPOSE OFFSHORE SUPPORT VESSEL



PRINCIPAL PARTICULARS

Length (o.a.)	92.8 m
Beam	12.8 m
Draft	3.0 m
GRT	2310
NRT	693
Maximum speed	10.5 knots
Service speed	9.5 knots
Fuel capacity	480 m3
Fresh water capacity	120 m3

TECHNICAL SPECIFICATIONS

Main engines	: 2 x GM V16 of 1440 hp
Propellers	: 2 x 4 bladed fixed pitch
Auxiliaries	: 3 x Caterpillar, 440/60, 150 kW each
Bow thruster	: Gilljet 360 degrees, diesel driven, 425 hp
Stern thruster	: 2 x hydraulically driven tunnel thruster, 365 hp

BRIDGE EQUIPMENT


Radar	: 1 x Furuno FAR 2800
	: 1 x Decca 65121
Gyro compass	: 2 x Sperry
Auto pilot	: Furuno AP 45
Echo sounder	: Furuno FCW 582
Satcom C	: Trimble + Skanti
SSB and VHF	: Sailor
GMDSS	: A1 + A2 + A3

ACCOMMODATION

Total	: 29 cabins, 47 beds
Crew	: 12-15
Supernumeraries	: 33-36
Office	: 2.5 x 2.5 m
Mess room	: 32 seats
Cold store	: 2, total 24 m3
Cool store	: 2, total 19 m3

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β : ΕΙΔΗ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ⁸⁵

“Gencon”

1. Shipbroker	RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1978 and 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"  Part I
2. Place and date	
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo" (Cl. 1))	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)	(a) Laytime for loading
18. Agents (loading) (Cl. 6)	(b) Laytime for discharging
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	(c) Total laytime for loading and discharging
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancellation date (Cl. 9)
23. Freight Tax (state if for the Owners' account (Cl. 13 (c)))	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

Printed and sold by Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri A/S, 61 Valtensbækvej, DK-2625 Valtensbæk.
Telex 45 43 66 07 08 by authority of The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

⁸⁵ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Ι. Αντώνης, Πλωμαρίτου Η. Εύη, (2010), Ναυλώσεις, 3^η έκδοση, πρόλογος: Α.Μ. Γουλιέλμος και Ν. Πανθερουδάκης, εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

"TankerVOY 87"

TANKER VOYAGE CHARTER PARTY



TANKERVOY 87

19
 (Metric) (Imperial)

IT IS THIS DAY AGREED between 1
 of owners/disponent owners/charterer/owners ("Owners") of 2
 the motor/turbine tank vessel called ("the vessel") flying the flag and 3
 4
 ("Charterer") that the transportation herein provided for will be performed subject to the terms and conditions of this Charter which 5
 includes Part I and Part II. If there is any conflict between the provisions of Part I and those of Part II, the provisions of Part I shall prevail. 6

PART I


(A) Vessel's	Owners undertake that at the date of this Charter the vessel is/has:	7
Description	(i) Class	8
	(ii) Deadweight	tonnes/long tons on a saltwater draft 9
	on summer marks of	10
	(iii) Length overall	m/ft. 11
	Beam extreme	m/ft. 12
	(iv) Deadweight available for cargo	tonnes/long tons ... per cent more or less in Owners' option. 13
	(v) Cubic capacity for cargo	m ³ /ft. ³ 14
	(a) 98% including slop tank(s) with a cubic capacity of	m ³ /ft. ³ (at 98%) 15
	(vi) Carried or will have carried the following last three cargoes before commencement of this Charter. 16	
	Last: 17	
	Second last: 18	
	Third last: 19	
	(vii) Fully fitted with heating equipment in all cargo tanks capable of maintaining the cargo at all times at a maximum 20	
	temperature of °C/..... °F. at a minimum sea temperature of °C/..... °F. 21	
	(viii) Provided shore facilities permit, capable of maintaining a pressure of 100 PSI at vessel's manifold or of discharging 23	
	a full and complete cargo within 24 hours. If crude oil washing ("COW") is performed, maximum further time for 24	
	discharging a full and complete cargo is ... hours. (see Clause 11(b)). 25	
	(ix) On board, all papers and certificates required by any applicable law in force at the date hereof to allow performance 26	
	of the chartered service. 27	
	(x) Equipped with derricks or cranes with a maximum safe working load of tons each 28	
	for lifting submarine hoses to the vessel's port and starboard manifolds. 29	
	(xi) Internal tank coating as follows: 30	
	31	
	32	
	(xii) Equipped with a fully functional Inert Gas System complying with the 1978 Protocol to the 1974 Convention on 33	
	Safety of Life at Sea as applied to any area to which the vessel can be ordered under this Charter. 34	
	(xiii) Equipped with a fully functional Crude Oil Washing System complying with the International Convention for the 35	
	prevention of Marine Pollution 1973 as modified by its Protocol of 1978 ("MARPOL 73/78"), and with officers 36	
	and crew experienced in the operation of such a system. 37	
(B) Vessel's	Expected readiness to load:	38
Position		39
	Commitments prior to commencement of this Charter:	40
(C) Description		41
of Cargo		42
	in Charterer's option.	43
	Cargo not to be loaded at a temperature exceeding °C/..... °F.	44

Discovered by: P.O.B. 1422 Vlog, Inc. 1916 Cape 1, Mexico
 Member: #7 21 21 21 - Since: 1979 Jan 5

TANKERVOY 87

(D) Loading Port(s)	45
or Range(s)	46
in Charterer's option.	47
(E) Discharging	48
Port(s) or	49
Range(s)	50
in Charterer's option.	50
(F) Laydays shall not commence before noon (local time) on	unless with Charterers' consent. 51
(G) Cancelling: Noon (local time) on:	52
(H) Except as otherwise stated or required by the context of this Charter, all terms and conditions of the current scale of 53	
nominal tanker freight rates published by the Worldscale Association (London) Ltd and the Worldscale Association (NYC) 54	
(inc. as in force on the date of commencement of loading ("Worldscale")) shall apply. 55	
(I) Laytime	running hours. 56
(J) (i) Freight rate shall be	per cent of the applicable rate of Worldscale per ton. 57
	58
The following particulars shall be completed if Clause 35 (Speed) is to apply:	59
(i) Basic performance speed	knots ("Base Speed"). 59
(ii) Maximum higher speed which can be ordered	knots ("Maximum Speed"). 60
(iv) Freight rate increase	Worldscale percentage points per knot of ordered speed increase ("Speed-up 61
Factor"). 62	
(K) Freight shall be due and payable:	63
(when payable) on	64
(payee and account) to	65
..... 66	
(bank/address at	67
(currency) in	68
(L) The demurrage rate per day or pro rata shall be:	69
(i)	percent of Worldscale based on either: 70
(a) the vessel's summer deadweight or 71	
(b) the bill of lading quantity on sailing from the last loading port plus	tons (up to a maximum of the 72
vessel's summer deadweight) or 73	
(ii)	US Dollars 74
(M) General average shall be adjusted in	75
(N) The vessel is entered for P & I risks with	76
..... 77	
and shall remain so entered during the currency of this Charter. 78	
(O) Time limit for presentation of demurrage claims referred to in Clause 19 is	days. 79
(P) Is Clause 7 to apply: YES/NO.	80

“Baltim 1939”

Issued 1909, Amended 1911, 1912, 1920, 1920, 1939, 1950, 1974, and 2001 Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen.	1. Shipbroker		BIMCO UNIFORM TIME-CHARTER (AS REVISED 2001) CODE NAME: “BALTIME 1939” 	
			2. Place and Date of Charter	
	3. Owners/Place of business		4. Charterers/Place of business	
	5. Vessel's Name		6. GT/NT	
	7. Class		8. Indicated brake horse power (bhp)	
	9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard		10. Cubic feet grain/bale capacity	
	11. Permanent bunkers (abt.)		12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of	
	13. Present position		14. Period of hire (Cl. 1)	
	15. Port of delivery (Cl. 1)		16. Time of delivery (Cl. 1)	
	17. (a) Trade limits (Cl. 2)			
	(b) Cargo exclusions specially agreed			
	18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity)(Cl. 5)		19. Charter hire (Cl. 6)	
	20. Hire payment (state currency, method and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 6)			
	21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)		22. Cancelling date (Cl. 21)	
	23. Dispute resolution (state 22(A), 22(B) or 22(C); if 22(C) agreed Place of Arbitration must be stated) (Cl. 22)		24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 24)	
	25. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed			
	It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I as well as PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict.			
	Signature (Owners)		Signature (Charterers)	
	Printed and sold by Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri A/S, Vallensbaekvej 61, DK-2625 Vallensbaek. Fax: +45 4366 6701			

“NYPE 93”

Code Name: "NYPE 93"
 Recommended by:
 The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
 The Federation of National Associations of
 Ship Brokers and Agents (FONASBA)




TIME CHARTER[®]
 New York Produce Exchange Form
 Issued by the Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), Inc.

November 6th, 1913 - Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946;
 Revised June 12th, 1981; September 14th, 1993.

THIS CHARTER PARTY, made and concluded in 1
 this day of 19..... 2
 Between 3
 Owners of the Vessel described below, and 4
 5
 6
 7
 Charterers 8
 9
Description of Vessel 9
 Name Flag Built (year) 10
 Port and number of Registry 11
 Classed in 12
 Deadweight long *metric* tons (cargo and bunkers, including freshwater and 13
 stores not exceeding long *metric* tons) on a salt water draft of 14
 on summer freeboard. 15
 Capacity cubic feet grain cubic feet bale space. 16
 Tonnage GT/GRT. 17
 Speed about knots, fully laden, in good weather conditions up to and including maximum 18
 Force on the Beaufort wind scale, on a consumption of about long *metric* 19
 tons of 20
 * Delete as appropriate. 21
 For further description see Appendix "A" (if applicable) 22
 23
 1. Duration 23
 The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the Vessel from the time of delivery for a period 24
 of 25
 26
 27
 within below mentioned trading limits. 28

2. Delivery 29
 The Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers at 30
 31
 32
 The Vessel on her delivery 33
 shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted 34
 for ordinary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo-handling gear 35
 simultaneously. 36
 The Owners shall give the Charterers not less than days notice of expected date of 37
 delivery. 38
 3. On-Off Hire Survey 39
 Prior to delivery and redelivery the parties shall, unless otherwise agreed, each appoint surveyors, for their 40
 respective accounts, who shall not later than at first loading port last discharging port respectively, conduct 41
 joint on-hire/off-hire surveys, for the purpose of ascertaining quantity of bunkers on board and the condition 42
 of the Vessel. A single report shall be prepared on each occasion and signed by each surveyor, without 43
 prejudice to his right to file a separate report setting forth items upon which the surveyors cannot agree. 44
 If either party fails to have a representative attend the survey and sign the joint survey report, such party 45
 shall nevertheless be bound for all purposes by the findings in any report prepared by the other party. 46
 On-hire survey shall be on Charterers' time and off-hire survey on Owners' time. 47
 4. Dangerous Cargo/Cargo Exclusions 48
 (a) The Vessel shall be employed in carrying lawful merchandise excluding any goods of a dangerous, 49
 injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the requirements or 50
 recommendations of the competent authorities of the country of the Vessel's registry and of ports of 51
 shipment and discharge and of any intermediate countries or ports through whose waters the Vessel must 52
 pass. Without prejudice to the generality of the foregoing, in addition the following are specifically 53
 excluded: livestock of any description, arms, ammunition, explosives, nuclear and radioactive materials, 54
 55
 56
 57
 58
 59
 60
 61
 62
 63
 64
 (b) If IMO-classified cargo is agreed to be carried, the amount of such cargo shall be limited to 65
 tons and the Charterers shall provide the Master with any evidence he may 66
 reasonably require to show that the cargo is packaged, labelled, loaded and stowed in accordance with IMO 67
 regulations, failing which the Master is entitled to refuse such cargo or, if already loaded, to unload it at 68
 the Charterers' risk and expense. 69

"Intertanktime 80"

	
TANKER TIME CHARTER PARTY	
IT IS THIS DAY	1
19	2
agreed between	3
of	4
as Owners/Chartered Owners (hereinafter called "Owners") of the motor/turbine tank vessel called	5
(hereinafter called "the vessel") flying the	6
flag and	7
of	8
9	9
10	10
(hereinafter called "Charterers") that the Owners will let and the Charterers will hire the vessel for the period and upon the terms and conditions herein contained.	11
12	12
PART I	
a) General Description of the vessel:	13
Subject to the details set out in the Technical Specification referred to in Part II Clause I and attached to this Charter Party the vessel's main characteristics shall be:	14
Class:	15
Year Built	16
Deadweight:	17
metric/long tons	18
on a saltwater draught on summer marks of	19
Total cargo tank capacity (100%):	20
m ³ /cu.ft.	21
Length overall:	22
m/ft	23
Beam extreme:	24
m/ft	25
Heating coils: the vessel shall be fully coiled and capable of maintaining cargo at a temperature of	26
°C/°F	27
Cargo pumps: the vessel shall be fitted with	28
main cargo pumps. Rated capacity of each pump shall be	29
metric/long tons fresh water per hour against a back pressure of	30
kg./sq.cm./lb./sq.in. at the vessel's cargo manifold.	31
Speed/Consumption: the average speed of the vessel will not be less than	32
knots when loaded and	33
knots in ballast on an average daily consumption of no more than	34
metric/long tons of fuel oil having a maximum viscosity of	35
seconds Redwood No. 1 at 100°F/Centistokes at 50°C and	36
metric/long tons diesel oil for main engine and auxiliaries respectively excluding heating of cargo and tank cleaning. (See Clause 23.)	37
b) Cargo:	38
The vessel is chartered for the purpose of carrying exclusively	39


 Issued by
INTERTANKO, Distribution Address: P.O.Box 1452 Vike, OSLO 1
 Printing March 1980

INTERTANKTIME 80	
35	36
37	38
No cargo shall be shipped having a Vapour Pressure at 100°F in excess of 13.5/	39
as determined by the A.S.T.M. Method (Reid) D. 323. (See Clause 29.)	40
Owners shall not be responsible for admixture of oil and leakage if more than	41
grades or qualities are carried simultaneously. (See Clause 25.)	42
c) Quantities of fuel oil and diesel oil on board on delivery and redelivery shall not be less than, fuel oil	43
metric/long tons, diesel oil	44
metric/long tons and shall not exceed, fuel oil	45
metric/long tons and diesel oil	46
d) The vessel shall be delivered and redelivered with cargo tanks in a proper state for the carriage of	47
petroleum products. (See Clause 2A.)	48
e) Period:	49
50	51
14 days more or less at Charterers' option. (See Clause 17B.)	52
f) Range/Place of Delivery	53
54	55
in Owners' option.	56
Notice(s) to be given	57
58	58
Earliest delivery date	59
Cancelling date	60
(See Clause 2A.)	61
g) Range/Place of Redelivery	62
63	64
in Charterers' option.	65
Notice(s) to be given	66
67	68
(See Clause 2B.)	69
h) Rate of hire	70
per metric/long ton on the vessel's total summer deadweight. (See Clause 3.)	71
i) Hire shall be due and payable in	72
(currency)	73
at	74
(place)	75
to	76
(bank)	77
Account No.	78
for the credit of	79
(See Clause 3.)	80
j) Late Payment of Hire:	81
Notify	82
83	84
Interest rate	85
per cent per	86
(See Clause 4.)	87

k) Sum for:	85
Overtime	86
Cables	87
Vis-taxing	88
(See Clause 10)	
l) War cancellation/outbreak of war between two or more of the following countries	89
90	91
92	93
(See Clause 33E.)	94
m) Requisition (See Clause 32)	95
government.	96
n) Period between periodical dry-dockings shall not be more than	97
and not less than	98
Vessel last dry-docked	99
(See Clause 21.)	100
o) Place of Arbitration/Governing Law:	101
Arbitration shall take place in	102
103	104
This Charter Party shall be governed by	105
Law. (See Clause 37.)	106
p) Commission	107
per cent	108
to	109
(See Clause 39.)	110
q) Names and addresses of parties for notices:	111
Owners:	112
113	114
(address)	115
116	117
(telegraphic address)	118
(telex)	119
Charterers:	120
121	122
123	124
125	126
127	128
129	130
131	132
133	134
135	136

INTERTANKTIME 80	
Special Provisions continued:	
137	138
139	140
141	142
143	144
145	146
147	148
149	150
151	152
153	154
155	156
157	158
159	160
161	162
163	164
165	166
167	168
169	170
171	172
173	174
175	176
177	178
OWNERS	CHARTERERS
The clauses referred to are contained in Part II	
Part II begins	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ : ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΛΟΙΩΝ⁸⁶

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: Έγγραφο Εθνικότητας

ΚΡΑΤΟΣ ΘΥΡΕΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
REPUBLIC OF GREECE

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
MINISTRY OF MERCANTILE MARINE

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ
CERTIFICATE OF NATIONALITY

ΒΕΒΑΙΩΝΕΤΑΙ
THIS IS TO CERTIFY.

με το παρόν ότι το εμπορικό πλοίο, που περιγράφεται πιο κάτω:
That the merchant vessel described below:

ΟΝΟΜΑ NAME	(α) Δ.Δ.Σ. INTERNATIONAL CALL LETTERS ΚΑΙ / END (β) Δ.Σ.Π. M.M.S.I	ΑΡΙΘΜΟΣ ΙΜΟ IMO NUMBER	ΛΙΜΑΝΙ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ PORT OF REGISTRY	ΑΡΙΘ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTER NUMBER	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ TYPE OF SHIP
	(α)				
	(β)				

ΥΛΙΚΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ MATERIAL OF CONSTRUCTION	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΠΡΩΟΣΤΗΡΙΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ NUMBER AND TYPE OF PROPULSION MACHINERY	ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ HORSEPOWER

έχει καταμετρηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης του 1969
has been measured in accordance with regulations of the International

περί καταμέτρησης της χωρητικότητας των εμπορικών πλοίων, όπως
προκύπτει από
Convention on tonnage measurement of ships 1969, as per certificate

⁸⁶ Μαλέρμπας Μιχαήλ, (1999), Ναυτιλιακά έγγραφα πλοίων κατά κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και Διεθνείς Συμβάσεις – Οδηγίες, ε.κ. Σ.τ.Ε., εκδ. Σταμούλης.

το πιστοποιητικό καταμέτρησης που εκδόθηκε από την.....την.....
of measurement issued by..... on the.....

και έχει τα ακόλουθα στοιχεία:
and has the following particulars:

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE	Ολική gross (g.t.) Καθαρή Net. (n.t.)
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ DIMENSIONS	Μήκος Length: Πλάτος Breadth: Κοίλο στη μέση του πλοίου μέχρι το ανώτερο κατάστρωμα Moulded depth amidships to upper deck:
ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ OWNER	ΟΝΟΜΑ - ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ NAME - ADDRESS

Το παραπάνω πλοίο καταχωρήθηκε στα ελληνικά νηολόγια και επιτρέπεται να φέρει την ελληνική σημαία.

The vessel has been registered in the Greek Registry and is permitted to fly the Greek flag.

Dated at..... on the..... day of.....19.....

Ο Νηολόγος - The registrar

β) Ο τύπος του Προσωρινού Εγγράφου Εθνικότητας των Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων, που έχουν καταμετρηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης 1969 ορίζεται όπως πιο κάτω:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
MINISTRY OF MERCANTILE MARINE

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
MERCHANT SHIPS INSPECTION SERVICE

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (1969)
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

Εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Καταμέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων, '1969.

Issued under provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ NAME OF SHIP	Δ.Δ.Σ. DISTINCTIVE NUMBER OF LETTERS	ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΑΡΙΘ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ PORT OF REGISTRY AND OFFICIAL No	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ* DATE*
------------------------------	--	--	----------------------

*Ημερομηνία κατά την οποία τοποθετήθηκε η τρύπιδα ή το πλοίο ήταν σε ανάλογο στάδιο κατασκευής (Άρθρο 2(6)) ή ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο υπέστη μετατροπές ή μετασκευές μεγάλης έκτασης (Άρθρο 3(2) (β)) ανάλογα με την περίπτωση.

*Date which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3 (2) (b)), as appropriate.

ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (MAIN DIMENSIONS)

ΜΗΚΟΣ (Άρθρο 2 (8)) LENGTH (Article 2 (8))	ΠΛΑΤΟΣ (κανονισμός 2 (3)) BREADTH (Regulation 2 (3))	ΚΟΙΛΟ ΣΤΟ ΜΕΣΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΑΝΩΤΕΡΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ (Καν. 2 (2)) MOULDED DEPTH AMIDSHIPS TO UPPER DECK (Regulation 2 (2))
---	---	---

ΟΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΝΑΙ (THE TONNAGES OF THE SHIP ARE):

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
GROSS TONNAGE

ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
NET TONNAGE

Με το παρόν βεβαιώνεται ότι οι ανωτέρω χωρητικότητας του πλοίου έχουν προσδιορισθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων, 1969.

(This is certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of ships, 1969).

Εκδόθηκε στ την 19.....
(Issued at) (the)

Ο υπογράφων δηλώνει ότι η Επιθεώρηση Εμπορικών πλοίων είναι δεόντως ε εξουσιοδοτημένη από την Κυβέρνηση να εκδόσει το παρόν πιστοποιητικό.

(The undersigned declares that the Merchant Ships Inspection Service is duly authorized by the said Government to issue this certificate).

ΧΩΡΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
(Spaces included in tonnage)

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
Gross tonnage

Όνομασία χώρου (Name of Space)	Θέση Location	Μήκος (Length)	Όγκος (Moulded volume Enclosed spaces (v))
-----------------------------------	------------------	-------------------	--

Κάτω από το κατάστρωμα
(Underdeck)

ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΟΓΚΟΣ (V1))
(Total volume (V1))

ΧΩΡΟΙ ΠΟΥ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ (Καν. 2 (5) Excluded spaces (Regulation 2 (5))).

Αστερίσκος (*) τίθεται σε εκείνους από τους ανωτέρω αναφερόμενους χώρους που περιλαμβάνουν συγχρόνως κλειστούς και εξαιρούμενους χώρους.

An asterisk (*) should be added to those spaces listed above which comprice both enclosed and excluded spaces).

ΧΩΡΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
(Spaces included in tonnage)

ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
(Net tonnage)

Όνομασία χώρου (Name of Space)	Θέση Location	Μήκος (Length)	Όγκος (Moulded volume Enclosed spaces m ³)

ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΟΓΚΟΣ (V2)
(Total volume (V2))

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ (Κανονισμός 4 (1))
Number of passengers (Regulation 4 (1))

ΒΥΘΙΣΜΑ (Κανονισμός 4 (2))
Moulded draught (Regulation 4 (2))

Αριθμός επιβατών σε θαλαμίσκους
μέχρι και 8 κλινών.
(Number of passengers in cabins with not
more than 8 berths).

Αριθμός λοιπών επιβατών.
(Number of other passengers).

Ημερομηνία και τόπος αρχικής καταμέτρησης.
(Date and place of original measurement).

**Ημερομηνία και τόπος τελευταίας(προηγούμενης)
καταμέτρησης**
(Date and place of last previous measurement).

Παρατηρήσεις
(Remarks)

ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΩΝ

Μήκος ολικό(1)	Length overall
Είδος πλοίου:(2)	Type of ship
Τόπος ναυπήγησης:	Place of build
Χρόνος καθέλκυσης	Year of launching
Κατασκευαστές:	Built by
Μηκό σκάφους:	Material of hull
Αριθμός και είδος πρωστηρίων μηχανών(3)	Number and type of propulsion engines
Κατασκευαστές μηχανών:	Engines makers
Ιπποδύναμη(4)	Horse power
Αριθμός ελίκων:	Number of screws
Αριθμός και είδος λέβητων(5)	Number and type of main boilers

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

1. Το μήκος μεταξύ των πηλόν εσωτερικών σημείων της πλώρας και πρύμνης. Μετράται παράλληλα με την τροπίδα και δεν λαμβάνονται υπόψη τυχόν προεξοχές του πηδαλίου ή περιμαζώματος ή προβοιών.
2. Ο προορισμός για τον οποίο κατασκευάστηκε π.χ. φορτηγό, δεξαμενόπλοιο, επιβατηγό κ.λ.π
3. Π.Χ. Δύο(2) εσωτερικής καύσης. Στην περίπτωση που δεν φέρει μηχανές αναγράφεται ο τρόπος πρόωσης του π.χ ρυμουλκούμενο, ιστιοκίνητο κ.λ.π
4. Η ιπποδύναμη που αντιστοιχεί στο μέγιστο αριθμό στροφών συνεχούς λειτουργίας της μηχανής χωρίς υπερφόρτωση και μετρείται στα πέδη για MEK (B.H.P.) και στον άξονα για α-τμοστρόβιλους (S.H.P) π.χ.1.500 B.H.P. στις 400 στροφές το λεπτό ή 2X100 B.H.P. στις 300 στροφές.
5. Π.Χ δύο (2) υδραυλιωτοί.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
MINISTRY OF MERCANTILE MARINE

.....(1)
.....

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗΣ
CERTIFICATE OF MEASUREMENT

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ (2) NAME OF SHIP	ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ (3) PORT OF REGISTRY AND OFFICIAL NO	Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS
----------------------------------	---	--------------------------

Με το παρόν πιστοποιείται ότι η χωρητικότητα του πιο πάνω πλοίου καταμετρήθηκε σύμφωνα με τον ΚΑΝΟΝΑ 1 όπως λεπτομερώς φαίνεται στη σελίδα 2 και βρέθηκε να είναι ως ακολούθως

This is to certify that the above named ship has been measured in accordance with rule has shown in detail on page 2, and her tonnage is as follows:

ΠΛΟΙΟ ΜΙΑΣ (ΜΟΝΑΔΙΚΗΣ) ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ SINGLE TONNAGE SHIP	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ TONNAGE IN REG. TONS		ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΥΒ. ΜΕΤΡΑ TONNAGE IN CUB. METRES	
	ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET
Χωρίς γραμμή χωρητικότητας No tonnage mark required				

**ΠΛΟΙΟ ΜΙΑΣ (ΜΟΝΑΔΙΚΗΣ) ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
SINGLE TONNAGE MARK**

Με γραμμή χωρητικότητας, η οποία χαράχθηκε σε κάθε πλευρά του σκάφους και στο ύψος της ανώτερης γραμμής από την κλίμακα γραμμών φόρτωσης.

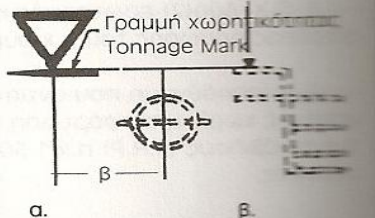
(βλ. σχεδιάγραμμα Α)

A tonnage mark is marked on each side of the ship at the level of the uppermost line of the load line grid.
(See diagram A)

Σημείωση: Η πιο πάνω γραμμή χωρητικότητας δεν επιτρέπεται να βυθιστεί.
Note: The above tonnage mark is not allowed to submerge.

Γραμμή δεύτερου καταστρώματος
Deck line of second deck

Σχεδιάγραμμα Α
Diagram A



ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΕΙΣ ΚΟΡΟΥΣ TONNAGE IN REG. TONS		ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΕΙΣ ΚΥΒ. ΜΕΤΡΑ TONNAGE IN CUB. METRES	
ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET

ΠΛΟΙΟ ΔΙΠΛΗΣ (ΔΥΪΚΗΣ) ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
DUAL TONNAGE SHIP

Με γραμμή χωρητικότητας, η οποία χαράχθηκε σε κάθε πλευρά του σκάφους (βλ. σχ. Β)
A tonnage mark is marked on each side of the ship (See diagram B)

Όταν η γραμμή χωρητικότητας είναι βυθισμένη (βλ. σχεδιαγρ. Β)
When the tonnage mark is submerged (See diagram B)

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΕΙΣ ΚΟΡΟΥΣ TONNAGE IN REG TONS		ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΕΙΣ ΚΥΒ. ΜΕΤΡΑ TONNAGE IN CUB METRES	
ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET

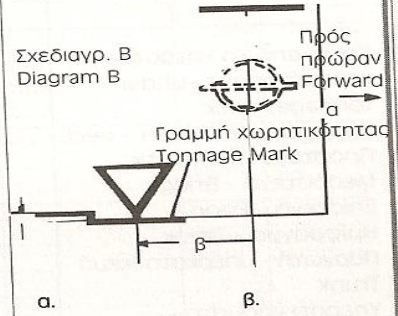
Όταν η γραμμή χωρητικότητας δεν είναι βυθισμένη (βλ. σχεδιαγρ. Β)
When the tonnage mark is not submerged (See diagram B)

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΕΙΣ ΚΟΡΟΥΣ TONNAGE IN REG TONS		ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΕΙΣ ΚΥΒ. ΜΕΤΡΑ TONNAGE IN CUB METRES	
ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET

Σημείωση: Οι ενδιαφερόμενες αρχές γνωρίζουν τις περιπτώσεις εφαρμογής κάθε μιας από τις πιο πάνω δύο χωρητικότητες.
Note: The authorities concerned determine the cases of applying either of the above tonnages

Γραμμή ανώτερου καταστρώματος
Deck line of upper deck

Σχεδιαγρ. Β
Diagram B



α.

β.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ PARTICULARS OF TONNAGE	Με ή χωρίς γραμμή χωρητικότητας with or without T.M.		ΔΙΠΛΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ DUAL TONNAGE			
			Γραμμή χωρητικότητας βυθισμένη T.M. submerged		Γραμμή χωρητικότητας μη βυθισμένη T.M. not submerged	
ΧΩΡΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΗΦΘΗΚΑΝ- INCLUDED SPACES	ΚΟΡΟΙ REG. TONS	ΚΥΒ. ΜΕΤΡΑ CUB METRES	ΚΟΡΟΙ REG. TONS	ΚΥΒ. ΜΕΤΡΑ CUB METRES	ΚΟΡΟΙ REG. TONS	ΚΥΒ. ΜΕΤΡΑ CUB METRES
Κάτω από το κατάστρωμα καταμέτρησης -Under tonnages deck
Υπόφραγμα - Tween - deck
Πρόστεγο- Forecastle
Μεσόστεγο - Bridge
Επίστεγο - Roop
Ημίφραγμα - Break
Πυργωτή - υπερκατασκευή - Trunk
Υπερστεγάσματα - Deckhouses
Φωταγωγοί και αεραγωγοί μηχανοστασίου - Light and air or prof. Mashinery
Λοιποί χώροι - Other spaces
.....
Υπέρβαση στομίων κυτών - Excess of Hatchways
ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ - GROSS TONNAGE						
ΧΩΡΟΙ ΠΟΥ ΕΞΕΠΕΣΑΝ - DEDUCTED SPACES
Διαμερίσματα πηλοάρχου - Master' s space
Διαμερίσματα πληρώματος - Crew space
Αποθήκες προμηθειών - Provision rooms
Μηχανισμός ηηδαλίου - Steering gear
Εργάτης αγκύρας - Anchor gear
Φρέατιο αλύσεων - Chain locker

Αποθήκες υλικών ναυκλήρου - Boatswain stores	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Βοηθητικός λέβητας - Donkey boiler	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Εργαστήρια μηχανικών - Workshops e.t.c.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Δεξαμενές υδάτινου έρματος - Water ballast tanks	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Έκπτωση με προωπηρίες μηχανές - Allowance for propelling machinery	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Πραγματική χωρητικότητα Actual space	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Άλλοι χώροι - Other spaces	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ΣΥΝΟΛΟ ΕΚΠΤΩΣΕΩΝ - TOTAL DEDUCTION	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ - NET TONNAGE	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ΧΩΡΟΙ ΠΟΥ ΕΞΑΙΡΕΘΗΚΑΝ - EXEMPTED SPACES	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Πρωτοβάθια δεξαμενή ζυγοστά- θισης - For peak	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Πυρηνία δεξαμενή ζυγοστά- θισης - After peak	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Δεξαμενές υδάτινου έρμα- τος (εκτός διπυθμένων)	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Other spaces (except duble bottoms) for water ballast	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Πρόστεγο - Forecastle	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Μεσόστεγο - Bridge	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Χώροι επιβατών επάνω από το πρώτο κατάστρωμα που βρίσκεται υπεράνω του ανώ- τερου καταστρώματος	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Passanger spaces above the first deck which lies above the upper deck	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Στέγαστρο κλημάκων και καθόδων - Companion ways	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Μαγειρείο - Galley	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Διαμέρισμα ασυρμάτου - Radio room	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Χώρος πηδαλιουχιάς - Wheel house	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Διαμέρισμα ασυρμάτου - Chart room	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Χώροι υγιεινής - Sanitary spaces	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Μηχανήματα αγκυροβολίας
 - Anchor gear
 Μηχανισμός ηηδαλίου -
 Steering gear
 Λοιποί χώροι μηχανημάτων -
 Other machinery spaces
 Φωταγωγοί και αεραγωγοί -
 Light and air spaces
 Αναφωτίδες - Skylights
 Λοιποί χώροι - Other spaces

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΩΝ (3)
IDENTIFICATION DIMENSION AND OTHER PARTICULARS OF SHIP AND ENGINES

Μήκος ολικό (5) - Length overall
 Μήκος Νηολόγησης (6) - Register length
 Πλάτος Νηολόγησης (7) - Register breadth
 Βάθος Νηολόγησης (8) - Register depth
 Είδος σκάφους - Kind of ship
 Τόπος ναυπήγησης - Place of build
 Έτος καθέλκυσης - Year of launching
 Κατασκευαστές - Built by
 Υλικό σκάφους - Material of hull
 Ελικοκίνητο ή Ιστιοκίνητο ή Ρυμουλκούμενο - Screw ship or sailing boat or not self pro-
 pelled
 Αριθμός και είδος προωστικών μηχανών - Number and type of propulsion engines
 Κατασκευαστές μηχανών - Engines makers
 Ιπποδύναμη (11) - Horsepower
 Αριθμός ελίκων - Number of screws
 Αριθμός και είδος κυρίων ηεβήτων (1) - Number and type of main boilers

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ (13)

.....

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

1. Τίτλος της Υπηρεσίας ή Αρχής που εκδίδει το πιστοποιητικό (Ελληνικά και Αγγλικά)
2. Τα στοιχεία του πλοίου συμπεριλαμβάνονται στα Ελληνικά και Αγγλικά
3. Στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο δεν έχει νηολογηθεί ακόμη, αναγράφεται μία από τις ενδείξεις, ανάλογα με την περίπτωση.
 - α) Για νηολόγηση σε λιμάνι
 - β) Για προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα
- a) Registration in Greek port has been requested by the owner
- b) Provisional certificate of Greek Nationality.
4. Συμπληρώνεται η μία από τις τρεις περιπτώσεις μέσα σε πλαίσιο και οι υπόλοιπες δύο διαγράφονται με χιαστή γραμμές.
5. Μήκος μεταξύ των πλέων εξωτερικών άκρων της πλώρας και πρύμνης, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το μήκος του τυχόν εξέχοντος πηδαλίου προβόλου ή περιζώματος. Μετρείται επί ευθείας παράλληλης προς την τρόπιδα.
6. Μήκος μεταξύ του πλέων εξωτερικού άκρου της πλώρας και της προμναίας όψης του ποδοστήματος ή της νοτικής προέκτασης αυτού. Μετρείται επί ευθείας παράλληλης προς την τρόπιδα. Αν δεν υπάρχει ποδόστημα, λαμβάνεται η πρωραία όψη του κορμού (άξονα) του πηδαλίου ή της νοτικής προέκτασης αυτού.
7. Πλάτος μέγιστο. Μετρείται εξωτερικά του περιβλήματος και στο πλατύτερο μέρος του πλοίου, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη του περιζώματος.
8. Βάθος από την κάτω όψη του ανωτέρω καταστρώματος μέχρι την πάνω όψη του εσωτερικού πυθμένα των διπυθμένων ή των εδρών των νομέων ή της εσωτερικής επένδυσης, ανάλογα με την περίπτωση. Μετρείται κατά το κεντρικό διάμηκες του πλοίου και στο μέσο του μήκους νηολογήσεως.
9. Αναγράφεται ο λόγος κατασκευής προορισμός του σκάφους π.χ. φορτηγό χύδην φορτίο, bulk carrier).
10. Π.χ. δύο (2) εσωτερικής καύσης.
11. Αναγράφεται η πραγματική ιπποδύναμη κάθε μίας μηχανής και σε πόσες στροφές αντιστοιχεί αυτή. Π.χ. 2 x 100 = 2000 HP σε 300 στροφές ανά λεπτό
12. Π.χ. δύο (2) υδραυλιωτοί.
13. Εφόσον το πλοίο δεν καταμετρήθηκε από την Υπηρεσία ή Αρχή που εκδίδει το παρόν πιστοποιητικό, αναγράφονται τα στοιχεία του πιστοποιητικού της ξένης Αρχής, ή νηογνώμονα με βάση το οποίο εκδόθηκε το παρόν πιστοποιητικό.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗΣ

Με το παρόν πιστοποιείται ότι η χωρητικότητα σκάφους
νπολογίου ή βιβλίου φορτηγίων (3) καταμετρήθηκε κατό
κανόνα ΙΙ. όπως με λεπτομέρεια φαίνεται στην πίσω σελίδα και βρέθηκε να έχει όπως
τέρω:

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ		ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΥΒ. ΜΕΤΡΑ	
ΟΛΙΚΗ	ΚΑΘΑΡΗ	ΟΛΙΚΗ	ΚΑΘΑΡΗ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

Μήκος ολικό (4)

Μήκος νπολόγησης (5)

Πλάτος (6)

Βάθος (7)

Είδος σκάφους (8)

Υλικό σκάφους

Τόπος ναυπήγησης

Έτος καθέλιξης

Ελικόκίνητο ή Ιστιοκίνητο ή Ρυμουλκούμενο (9)

Αριθμός και είδος μηχανών (10)

Κατασκευαστές μηχανών

Ιπποδύναμη (11)

.....19
Ο

ΧΩΡΟΙ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΠΕΡΙΛΗΦΘΕΙ

Κάτω από το ανώτερο κατάστρωμα
Υπερκατασκευές
Φωταγωγοί και αεραγωγοί μηχανοστασίου
Λοιποί χώροι
Υπέρβαση στομίων κυτών

Ολική χωρητικότητα

ΧΩΡΟΙ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΕΚΠΕΣΘΕΙ

Διαμερίσματα Πηλοιάρχου
Διαμερίσματα Πληρώματος
Αποθήκες Υλικών
Λοιποί χώροι
Χωρητικότητα μηχανοστασίου που έχει εκπεσθεί
(Πραγματική χωρητικότητα μηχανοστασίου)

Σύνολο χώρων που έχουν εκπεσθεί

Καθαρή χωρητικότητα

ΧΩΡΟΙ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΕΞΑΙΡΕΘΕΙ

Φωταγωγοί και αεραγωγοί μηχανοστασίου
Χώρος ηηδαλιουχίας
Αποχωρητήρια
Λοιποί χώροι

Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Η

1. Τίτλος της Υπηρεσίας ή Λιμενικής Αρχής που εκδίδει το πιστοποιητικό.
2. Όνομα σκάφους.
3. Αναγράφεται το λιμάνι και ο αριθμός νηολογίου ή βιβλίου φορτηγίδων. Στην περίπτωση κατά την οποία το σκάφος δεν έχει εγγραφεί ακόμη στο νηολόγιο ή στο βιβλίο φορτηγίδων αναγράφεται μία από τις εξής ενδείξεις ανάλογα με την περίπτωση.
(α) για νηολόγηση σε λιμάνι ή (β) για εγγραφή σε βιβλίο φορτηγίδων λιμανιού
ή (γ) για προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα.
4. Μήκος μεταξύ των πηλέων εξωτερικών άκρων της πλώρας και πρύμνης χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το μήκος του τυχόν εξέχοντος ηηδαλίου, προβόλου ή περιζώματος.
Μετρείται επί ευθείας παράλληλης προς την τρόπιδα.
5. Μήκος μεταξύ του πηλέον εξωτερικού άκρου της πλώρας και της πρυμναίας όψης του ποδοστήματος ή της νοητής προέκτασης αυτού. Μετρείται επί ευθείας παράλληλης προς την τρόπιδα. Αν δεν υπάρχει ποδοστήμα λαμβάνεται η πρωραία όψη του κορμού (άξονα) του ηηδαλίου ή της νοητής προέκτασης αυτού.
6. Πλάτος μέγιστο. Μετρείται εξωτερικά του περιβλήματος και στο ηηατύτερο μέρος του ηηοίου, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το περιζώμα.
7. Βάθος από την κάτω όψη του ανώτερου καταστρώματος μέχρι την άνω όψη του εσωτερικού πυθμένα των διπυθμένων ή των εδρών των νομέων ή της εσωτερικής επένδυσης, ανάλογα με την περίπτωση. Μετρείται κατά το κεντρικό διάμηκες του ηηοίου και στο μέσο του μήκους νηολόγησης.
8. Π.χ. φορτηγά, φορτηγίδα, ηηωτός γερανός κ.λπ.
9. Διαγράφονται οι ηηξείς που δεν αφορούν στο σκάφος.
10. Ατμομηχανή ή Μ.Ε.Κ.
11. Π.χ. 2(μηχανές) x 100 = 200Η σε 1.500 στροφές ανά ηηετό.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
 HELLENIC REPUBLIC
 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
 MINISTRY OF MERCANTILE MARINE
 ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
 PROVISIONAL INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ NAME OF SHIP	ΛΙΜΑΝΙ & ΑΡΙΘ- ΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ PORT OF REGISTRY AND OFFICIAN NO	Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΜΗΚΟΣ Άρθρο 2(8) LENGTH ARTICLE 2(8)	ΠΛΑΤΟΣ Κανονισμός 2(3) BREADTH REGU- LATION 2(3)	ΠΛΕΥΡΙΚΟ ΥΨΟΣ Κανονισμός 2(2) MOULDED DEPTH REGULATION 2(2)
------------------------------	---	-----------------------------	--	--	--

ΟΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΝΑΙ:
 THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:
 ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ:
 GROSS TONNAGE IN REG. TONS:
 ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ:
 NET TONNAGE IN REG. TONS:

Οι χωρητικότητες του πλοίου έχουν προσδιορισθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων 1969.
 THE TONNAGES OF THIS SHIP HAVE BEEN DETERMINED IN ACCORDANCE WITH THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS 1969.

Εξεδόθη την
 ISSUED AT

ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΥΤΟ ΙΣΧΥΕΙ ΜΕΧΡΙ ΤΗΣ
 THIS CERTIFICATE IS VALID UNTIL
 Ο

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
MINISTRY OF MERCANTINE MARINE
ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗΣ
PROVISIONAL CERTIFICATE OF MEASUREMENT

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ NAME OF SHIP	ΛΙΜΑΝΙ & ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ PORT OF REGISTRY AND OFFICIAL NO	Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΜΗΚΟΣ ΟΛΙΚΟ LENGTH OVERALL	ΜΗΚΟΣ ΝΗΟΛΟ- ΓΗΣΗΣ REGISTER LENGTH	ΠΛΑΤΟΣ BREADTH	ΠΛΕΥΡΙΚΟ ΥΨΟΣ MOULDED DEPTH
------------------------------	---	-----------------------------	-------------------------------------	---	-------------------	-----------------------------------

ΟΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΝΑΙ:
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:
ΠΛΟΙΟΝ ΜΙΑΣ (ΜΟΝΑΔΙΚΗΣ) ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
SINGLE TONNAGE MARK
ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ
GROSS TONNAGE IN REG TONS
ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ
NET TONNAGE IN REG. TONS
ΠΛΟΙΟΝ ΔΙΠΛΗΣ (ΔΥΪΚΗΣ) ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
DUAL TONNAGE SHIP
Όταν η γραμμή χωρητικότητας είναι βυθισμένη
WHEN THE TONNAGE MARK IS SUBMERGED
ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ
GROSS TONNAGE IN REG. TONS
ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ
NET TONNAGE IN REC.TONS
Όταν η γραμμή χωρητικότητας δεν είναι βυθισμένη
WHEN THE TONNAGE MARK IS NOT SUBMERGED
ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ
GROSS TONNAGE IN REG.TONS
ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ
NET TONNAGE IN REG.TONS

Εξεδόθη την
ISSUE AT

ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΥΤΟ ΙΣΧΥΕΙ ΜΕΧΡΙ ΤΗΣ
THIS CERTIFICATE IS VALID UNTIL

Ο

Τύπος του Πιστοποιητικού Ασφάλειας για Φορτηγά Πλοία

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το Πιστοποιητικό αυτό θα συνοδεύεται από τον πίνακα Εξοπλισμού (υπόδειγμα C)

(Επίσημη σφραγίδα)

(Κράτος)

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, όπως τροποποιήθηκε με το συνημμένο σ' αυτή σχετικό Πρωτόκολλο του 1988.

κατ' εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης της

(Όνομα Κράτους)

από

(εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμός)

Στοιχεία του πλοίου (1)

Όνομα πλοίου _____
Διακριτικός αριθμός ή γράμματα _____
Λιμάνι νηολόγησης _____
Ολική χωρητικότητα _____
Νεκρό βάρος πλοίου (μετρικοί τόνοι) (2) _____
Μήκος πλοίου (κανονισμός III/3.10) _____
Θαλάσσιες περιοχές στις οποίες το πλοίο μπορεί να εκτελεί ταξίδια σύμφωνα με τα πιστοποιητικά του (κανονισμός IV/2) _____
Αριθμός I.M.O. (3) _____

Τύπος πλοίου (4)

Πετρελαιοφόρο
Χημικό δεξαμενόπλοιο
Υγραεριοφόρο
Φορτηγό πλοίο εκτός των αναφερομένων παραπάνω

Ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε
η τρόπιδα ή η ημερομηνία κατά την
οποία το πλοίο ήταν σε παρεμφερές
στάδιο κατασκευής ή, (όπου
εφαρμόζεται), η ημερομηνία κατά
την οποία άρχισαν οι εργασίες
ευρείας έκτασης για την μετασκευή
ή μετατροπή ή τροποποίηση
του πλοίου _____

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

Το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κανονισμών I/8 I/9 και I/10 της Σύμβασης.

2. Η επιθεώρηση απέδειξε ότι:

2.1. η κατάσταση της κατασκευής, των μηχανημάτων και του εξοπλισμού όπως καθορίζεται στον κανονισμό I/10 ήταν ικανοποιητική και το πλοίο πληρούσε τις απαιτήσεις του κεφαλαίου II-1 και του κεφαλαίου II-2 της Σύμβασης (εκτός εκείνων που αφορούν τα συστήματα και μέσα πυρασφάλειας και τα σχέδια ελέγχου πυρκαϊάς)

2.2. οι δύο τελευταίοι έλεγχοι του εξωτερικού της γάστρας του πλοίου έλαβαν χώρα την _____ και _____
(ημερομηνίες)

(1) Εναλλακτικά τα στοιχεία του πλοίου μπορούν να καταχωρηθούν οριζόντια υπό μορφή πίνακα.

(2) Μόνο για πετρελαιοφόρα, χημικά δεξαμενόπλοια και υγραεριοφόρα.

(3) Σύμφωνα με την απόφαση A.600(15) του - Αριθμού ταυτότητας πλοίου - η καταχώρηση της πληροφορίας αυτής είναι προαιρετική.

(4) Διαγράφεται ανάλογα.

2.3. το πλοίο πληρούσε τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά τα συστήματα και μέσα πυρασφάλειας και τα σχέδια ελέγχου πυρκαϊάς,

2.4. τα σωστικά μέσα και ο εξοπλισμός των σωσιβίων λέμβων, των σωσιβίων σχεδίων και των λέμβων διάσωσης πληρούσαν τις απαιτήσεις της Σύμβασης,

2.5. το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με ορμιδοβόλο συσκευή και ραδιοεγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται στα σωστικά μέσα, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης,

2.6. το πλοίο πληρούσε τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά τις ραδιοεγκαταστάσεις,

2.7. η λειτουργία των ραδιοεγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στα σωστικά μέσα πληρούσε τις απαιτήσεις της Σύμβασης,

2.8. το πλοίο πληρούσε τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας, τα μέσα επιβίβασης των πλοηγών και τις ναυτιλιακές εκδόσεις,

2.9. το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με τους φανούς, τα σχήματα και τα μέσα εκπομπής ηχητικών σημάτων και σημάτων κινδύνου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και τους ισχύοντες Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα,

2.10. από κάθε άλλη άποψη το πλοίο πληρούσε τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης.

3. Το πλοίο εκτελεί πλήρες, σύμφωνα με τον κανονισμό III/26.1.1.1 μέσα στα όρια της περιοχής

4. Έχει / δεν έχει (4) εκδοθεί πιστοποιητικό απαλλαγής.

Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι (5) υποκείμενο στις ετήσιες, ενδιάμεσες και περιοδικές επιθεωρήσεις και ελέγχους του εξωτερικού της γάστρας του πλοίου σύμφωνα με τους κανονισμούς I/8, I/9 και I/10 της Σύμβασης.

Εκδόθηκε _____
(Τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

_____)
(Ημερομηνία έκδοσης)

_____)
(Υπογραφή της αρμοδίας εξουσιοδοτημένου να εκδίδει το πιστοποιητικό)

(Σφραγίδα της Αρχής που το εκδίδει)

(4) Διαγράφεται ανάλογα.

(5) Καταχωρείται η ημερομηνία λήξης όπως προσδιορίζεται από την Αρχή σύμφωνα με τον κανονισμό I/14(a) της Σύμβασης. Η ημέρα και ο μήνας αυτής της ημερομηνίας αντιστοιχεί στην ημερομηνία επετείου όπως ορίζεται στον κανονισμό I/2(ιδ) της Σύμβασης, εκτός εάν έχει τροποποιηθεί σύμφωνα με τον κανονισμό I/14(n).

Θεωρήσεις ετήσιων και ενδιάμεσων επιθεωρήσεων σχετικά με την κατασκευή τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό που αναφέρονται στην παράγραφο 2.1. του πιστοποιητικού αυτού.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι, κατά την επιθεώρηση που απαιτείται από τον κανονισμό I/10 της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης.

Ετήσια επιθεώρηση:

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδώς εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Ετήσια / Ενδιάμεση (4)

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδώς εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Ετήσια / Ενδιάμεση (4)

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδώς εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Ετήσια επιθεώρηση:

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδώς εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

(4) Διαγράφεται ανάλογα.

Ετήσια / Ενδιάμεση επιθεώρηση σύμφωνα με τον κανονισμό I/14(n) (iii)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι, κατά την ετήσια / ενδιάμεση (4) επιθεώρηση που διενεργήθηκε σύμφωνα με τον κανονισμό I/14(n) (iii) της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Θεώρηση για επιθεωρήσεις του εξωτερικού της γάστρας του πλοίου (6)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι, κατά την επιθεώρηση που απαιτείται από τον κανονισμό I/10 της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης.

Πρώτη επιθεώρηση: Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Δεύτερη επιθεώρηση: Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

(4) Διαγράφεται ανάλογα.

(6) Πρόβλεψη μπορεί να γίνει για επί πλέον ελέγχους.

Θεωρήσεις ετήσιων και περιοδικών επιθεωρήσεων σχετικά με τα σωστικά μέσα και τον πλήσιμο εξοπλισμό που αναφέρεται στις παραγράφους 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 και 2.9 του πιστοποιητικού αυτού.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι, κατά την επιθεώρηση που απαιτείται από τον κανονισμό I/8 της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις αυτής.

Ετήσια επιθεώρηση: Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Ετήσια / Περιοδική (4) Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Ετήσια / Περιοδική (4)

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____

Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Ετήσια επιθεώρηση:

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____

Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

(4) Διαγράφεται ανάλογα.

Ετήσια / περιοδική επιθεώρηση σύμφωνα με τον κανονισμό I/14(n) (iii)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι, κατά την ετήσια / περιοδική (4) επιθεώρηση σύμφωνα με τους κανονισμούς I/8 και I/14(n) (iii) της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις αυτής.

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____

Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

θεωρήσεις περιοδικών επιθεωρήσεων σχετικά με τις ραδιοεγκαταστάσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 2.6 και 2.7 του πιστοποιητικού αυτού.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι, κατά την επιθεώρηση που απαιτείται από τον κανονισμό I/9 της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις αυτής.

Περιοδική επιθεώρηση:

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____

Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Περιοδική επιθεώρηση:

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____

Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Περιοδική επιθεώρηση:

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____

Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

(4) Διαγράφεται ανάλογα.

Περιοδική επιθεώρηση:

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____

Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Περιοδική επιθεώρηση σύμφωνα με τον κανονισμό I/14(η) (iii)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι, κατά την περιοδική επιθεώρηση σύμφωνα με τους κανονισμούς I/14(η) (iii) της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις αυτής.

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____

Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Θεώρηση για παράταση του πιστοποιητικού εάν η ισχύς του είναι μικρότερη των 5 ετών όπου ο κανονισμός I/14(γ) εφαρμόζεται.

Το πλοίο πληροί τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης και το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με τον κανονισμό I/14(γ) της Σύμβασης, θα γίνεται αποδεκτό ως ισχύον μέχρι

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____

Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Θεώρηση όταν η επιθεώρηση ανανέωσης έχει ολοκληρωθεί και ο κανονισμός I/14(δ) εφαρμόζεται.

Το πλοίο πληροί τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης και το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με τον κανονισμό I/14(δ) της Σύμβασης, θα γίνεται αποδεκτό ως ισχύον μέχρι

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Θεώρηση για την παράταση ισχύος του πιστοποιητικού μέχρι να καταβληθεί στο λιμάνι επιθεώρησης ή για την περίοδο χάριτος, όπου ο κανονισμός I/14(ε) ή I/14(στ) εφαρμόζεται.

Σύμφωνα με τον κανονισμό I/14(ε) / I/14(στ) (4) της Σύμβασης, το παρόν πιστοποιητικό θα γίνεται αποδεκτό ως ισχύον μέχρι _____

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Θεώρηση για την αλλαγή της ημερομηνίας επετείου, όπου ο κανονισμός I/14(η) εφαρμόζεται.

Σύμφωνα με τον κανονισμό I/14(η) της Σύμβασης, η νέα ημερομηνία επετείου είναι _____

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Σύμφωνα με τον κανονισμό I/14 (η) της Σύμβασης η νέα ημερομηνία επετείου είναι _____

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

(4) Διαγράφεται ανάλογα.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Ο)

Ο πίνακας αυτός θα είναι μόνιμα προσαρτημένος στο Πιστοποιητικό Ασφάλειας Φορτηγού Πλοίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΟ ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Σ' ΑΥΤΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟΥ 1988

1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Όνομα πλοίου
Διακριτικός αριθμός ή γράμματα
Ελάχιστος αριθμός ατόμων με τα απαιτούμενα προσόντα για τον χειρισμό των ραδιοεγκαταστάσεων

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ

1. Συνολικός αριθμός ατόμων για τα οποία διατίθενται σωστικά μέσα

Αριστερή
πλευρά

Δεξιά
πλευρά

2. Συνολικός αριθμός σωσιβίων λέμβων
- 2.1. Συνολικός αριθμός ατόμων που μπορούν να παραληφθούν απ' αυτές
- 2.2. Αριθμός αυτο-ανορθουμένων, μερικά κλειστών σωσιβίων λέμβων (κανονισμός III / 43)
- 2.3. Αριθμός οθικά κλειστών σωσιβίων λέμβων (κανονισμός III / 44)
- 2.4. Αριθμός σωσιβίων λέμβων με αυτόνομο σύστημα εφοδιασμού με αέρα. (κανονισμός III / 45)
- 2.5. Αριθμός πυροπροστατευομένων σωσιβίων λέμβων (κανονισμός III / 46)
- 2.6. Άλλες σωσίβιες λέμβοι
- 2.6.1. Αριθμός
- 2.6.2. Τύπος

- 2.7. Αριθμός σωσιβίων λέμβων ελεύθερης πτώσης
- 2.7.1. Οθικά κλειστές (κανονισμός III/44)
- 2.7.2. Αυτόνομες (κανονισμός III/45)
- 2.7.3. Πυροπροστατευόμενες (κανονισμός III/46)

3. Αριθμός των μηχανοκινήτων σωσιβίων λέμβων (που συμπεριλαμβάνονται στο συνολικό αριθμό σωσιβίων λέμβων που αναφέρονται παραπάνω)
- 3.1. Αριθμός σωσιβίων λέμβων εφοδιασμένων με προβολέα έρευνας

4.	Αριθμός ηέμβων διάσωσης	.....	.....
4.1.	Αριθμός ηέμβων που περιλαμβάνεται στο συνολικό αριθμό σωσίβιων ηέμβων που αναφέρεται παραπάνω	.....	.....
5.	Σωσίβιες σχεδίες	.....	.....
5.1.1.	Σωσίβιες σχεδίες για τις οποίες απαιτούνται εγκεκριμένα μέσα καθαίρεσης	.....	.....
5.1.1.1.	Αριθμός σωσιβίων σχεδιών	.....	.....
5.1.1.2.	Αριθμός ατόμων που μπορούν να παραλάβουν	.....	.....
5.2.	Σωσίβιες σχεδίες για τις οποίες δεν απαιτούνται εγκεκριμένα μέσα καθαίρεσης	.....	.....
5.2.1.	Αριθμός σωσιβίων σχεδιών	.....	.....
5.2.2.	Αριθμός ατόμων που μπορούν να παραλάβουν	.....	.....
5.3.	Αριθμός σωσιβίων σχεδιών που απαιτούνται από τον κανονισμό III/26.1.4.	.....	.....
6.	Αριθμός κυκλικών σωσιβίων	.....	.....
7.	Αριθμός σωσιβίων ζωνών	.....	.....
8.	Στολιές εμβάπτισης	.....	.....
8.1.	Συνολικός αριθμός	.....	.....
8.2.	Αριθμός στολιών που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις για τις σωσίβιες ζώνες	.....	.....
9.	Αριθμός θερμικών προστατευτικών ενδυμασιών (1)	.....	.....
10.	Ραδιοεγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται στα σωστικά μέσα	.....	.....
10.1.	Αριθμός αναμεταδοτών ραντάρ	.....	.....
10.2.	Αριθμός αμφίδρομων ραδιοτηλεφωνικών συσκευών VHF	.....	.....

(1) Δεν περιλαμβάνονται αυτές που απαιτούνται από τους κανονισμούς III/38. 5.1.24, III/41.8.31 και III/47.2.2.13.

3. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΡΑΔΙΟΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

Είδος	Διατιθέμενα στο πλοίο
1.	Κύρια συστήματα
1.1.	Ραδιοεγκατάσταση VHF:
1.1.1.	Κωδικοποιητής DSC
1.1.2.	Δέκτης φυλακής DSC
1.1.3.	Ραδιοτηλεφωνία

1.2. Ραδιοεγκατάσταση MF:	.....
1.2.1. Κωδικοποιητής DSC	.....
1.2.2. Δέκτης φυλακής DSC	.....
1.2.3. Ραδιοτηλεφωνία	.....
1.3. Ραδιοεγκατάσταση MF / HF:	.....
1.3.1. Κωδικοποιητής DSC	.....
1.3.2. Δέκτης φυλακής DSC	.....
1.3.3. Ραδιοτηλεφωνία	.....
1.3.4. Τηλεγραφία άμεσης εκτύπωσης	.....
1.4. Επίγειος σταθμός πλοίου INMARSAT	.....
2. Δευτερεύοντα μέσα συναγερμού	.....
3. Μέσα για λήψη πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας ναυσιπλοΐας	.....
3.1. Δέκτης NAVTEX	.....
3.2. Δέκτης EGC	.....
3.3. Δέκτης HF τηλεγραφίας άμεσης εκτύπωσης	.....
4. Δορυφορικό EPIRB	.....
4.1. COSPAS / SARTS	.....
4.2. INMARSAT	.....
5. VHF EPIRB	.....
6. Αναμεταδότης ραντάρ πλοίου	.....
7. Δέκτης φυλακής ραδιοτηλεφωνικής συχνότητας κινδύνου στα 2.182 KHZ (2)	.....
8. Γεννήτρια παραγωγής ραδιοτηλεφωνικού σήματος συναγερμού στα 2,182 KHZ (3)	.....

(1) Το τμήμα αυτό δεν χρειάζεται να περιλαμβάνεται στον πίνακα που προσαρτάται στα πιστοποιητικά που εκδίδονται μετά την 1η Φεβρουαρίου 1999, εκτός αν καθορισθεί άλλη ημερομηνία από την επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας.

(3) Το τμήμα αυτό δεν χρειάζεται να περιλαμβάνεται στον πίνακα που προσαρτάται στα πιστοποιητικά που εκδίδονται μετά την 1η Φεβρουαρίου 1999.

4. ΜΕΘΟΔΟΙ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΑΙ Η ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΡΑΔΙΟΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ (κανονισμοί IV/15.6 και 15.7)

- 4.1. Διπλές συσκευές
- 4.2. Συντήρηση της ξηράς
- 4.3. Δυνατότητα συντήρησης εν πλω

5. ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΚΑΝ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1η ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1995, ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΔΕΝ ΠΛΗΡΟΥΝ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΕΦΑΡΜΟΣΙΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ IV ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΤΟ 1988 (4)

- 5.1. Για πλοία που είναι εφοδιασμένα με ραδιοτηλεγραφία, σύμφωνα με τη Σύμβαση που ήταν σε ισχύ πριν την 1η Φεβρουαρίου 1992.

	Απαιτούμενα από τους κανονισμούς	Διατιθέμενα στο πλοίο
Ώρες ακρόασης ασυρματιστού
Αριθμός ασυρματιστών
Εάν υπάρχει αυτόματος δέκτης σήματος κινδύνου
Εάν υπάρχει κύρια εγκατάσταση
Εάν υπάρχει εφεδρική εγκατάσταση
Εάν ο κύριος και ο εφεδρικός πομπός είναι ηλεκτρικά χωρισμένοι ή συνδυασμένοι;

5.2. Για πλοία που απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με ραδιοτηλεφωνική εγκατάσταση σύμφωνα με τη Σύμβαση που ήταν σε ισχύ πριν την 1η Φεβρουαρίου 1992.

	Απαιτούμενα από τους κανονισμούς	Διατιθέμενα στο πλοίο
Ώρες ακρόασης
Αριθμός χειριστών

(4) Το τμήμα αυτό δεν χρειάζεται να αναγράφεται στον πίνακα που προσαρτάται στα πιστοποιητικά που εκδίδονται μετά την 1η Φεβρουαρίου 1999.

6. ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΚΑΝ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1η ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1992, ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΔΕΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΟΥΝ ΠΛΗΡΩΣ ΜΕ ΤΙΣ ΕΦΑΡΜΟΣΙΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΙΙΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΤΟ 1988 * (5)

	Διατιθέμενα στο πλοίο
Ραδιοτηλεγραφική εγκατάσταση σωσιβίου λέμβου
Φορητή συσκευή ραδιοεπικοινωνιών σωστικών μέσων
ΕΡΙΒB σωστικών σκαφών (121.5 ΜΗΖ και 243.0 ΜΗΖ)
Αμφίδρομες ραδιοτηλεφωνικές συσκευές

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι αυτός ο Πίνακας είναι σωστός από κάθε άποψη.

ΕΚΔΟΘΗΚΕ -----
(Τόπος έκδοσης του Πίνακα)

(Ημερομηνία έκδοσης)
να εκδίδει τον Πίνακα)

(Υπογραφή του αρμοδώς εξουσιοδοτημένου

(Σφραγίδα της Αρχής που το εκδίδει)

(5) Η παράγραφος αυτή δεν χρειάζεται να περιλαμβάνεται στον Πίνακα που προσαρτάται στα πιστοποιητικά που εκδίδονται μετά την 1η Φεβρουαρίου 1995.

Τύπος του Πιστοποιητικού Απαλλοτρίωσης

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗΣ

(Επίσημη σφραγίδα)

(Κράτος)

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, όπως τροποποιήθηκε με το συννημένο σ' αυτή σχετικό Πρωτόκολλο του 1988.

κατ' εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης της

(Όνομα κράτους)

από

(εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμός)

Στοιχεία του πλοίου(1)

Όνομα του πλοίου: _____

Διακριτικός αριθμός ή γράμματα: _____

Λιμάνι νηολόγησης: _____

Ολική χωρητικότητα: _____

Αριθμός I.M.O (2): _____

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

Το πλοίο, κατά την εξουσιοδότηση που παρέχεται από τον κανονισμό _____ της Σύμβασης, εξαιρείται από τις απαιτήσεις _____ της Σύμβασης.

Όροι, εάν υπάρχουν, υπό τους οποίους χορηγείται το Πιστοποιητικό Απαλλοτρίωσης:

Πρόσθετα, εάν συντρέχει περίπτωση, για τους οποίους χορηγείται το Πιστοποιητικό Απαλλοτρίωσης:

Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι _____ υπό την προϋπόθεση ότι το Πιστοποιητικό _____ στο οποίο το παρόν πιστοποιητικό προσαρτάται, παραμένει σε ισχύ.

Εκδόθηκε

(τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

(Ημερομηνία έκδοσης)

(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου να εκδίδει το πιστοποιητικό)

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

(1) Εναλλακτικά τα στοιχεία του πλοίου μπορούν να καταχωρηθούν οριζόντια υπό μορφή πίνακα.

(2) Σύμφωνα με την Απόφαση Α.600(15) «Μέθοδος παροχής αριθμού ταυτότητας πλοίου-ΙΜΟ» Η καταχώρηση της πληροφορίας.

Θεώρηση για παράταση του πιστοποιητικού εάν η ισχύς του είναι μικρότερη των 5 ετών με τον κανονισμό I/14(γ)

Σύμφωνα με τον κανονισμό I/14(γ) της Σύμβασης το παρόν πιστοποιητικό να γίνεται αποδεκτό ως ισχύον μέχρι _____ υπό την προϋπόθεση ότι το Πιστοποιητικό _____, στο οποίο το παρόν πιστοποιητικό προσαρτάται, θα παραμένει σε ισχύ.

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Θεώρηση όταν η επιθεώρηση ανανέωσης έχει ολοκληρωθεί σύμφωνα με τον κανονισμό I/14(δ).

Σύμφωνα με τον κανονισμό I/14(δ) της Σύμβασης το παρόν πιστοποιητικό να γίνεται αποδεκτό ως ισχύον μέχρι _____ υπό την προϋπόθεση ότι το Πιστοποιητικό _____, στο οποίο προσαρτάται θα παραμένει σε ισχύ.

Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4 : Έγγραφο Συμμόρφωσης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	HELLENIC REPUBLIC MINISTRY OF MERCHANT MARINE MERCHANT SHIPS INSPECTORATE
--	---

ΕΓΓΡΑΦΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
DOCUMENT OF COMPLIANCE

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, όπως τροποποιήθηκε.
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended.

Κατ' εξουσιοδότηση της Ελληνικής Κυβέρνησης από: _____
Under the authority of the Government of GREECE by: _____

Επωνυμία και διεύθυνση της Εταιρείας: _____
(βλέπε παράγραφο 1.1.2 του Δ.Κ.Α.Δ.)
Name and address of the Company: _____
(see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)

<p>ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ το Σύστημα Ασφαούς Διαχείρισης της Εταιρείας έχει ελεγχθεί και διαπιστώθηκε ότι αυτό πληροί τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και για την Πρόληψη της Ρύπανσης (κώδικας ISM)*, για τους ακόλουθους τύπους πλοίων (διαγράψετε ότι δεν έχει εφαρμογή):</p>	<p>THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code)* for the types of ships below (delete as appropriate):</p>
--	---

Επιβατηγό πλοίο Ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος Ταχύπλοο φορτηγό σκάφος Φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου Πετρελαιοφόρο πλοίο Χημικό δεξαμενόπλοιο Υγραεριοφόρο πλοίο Πλωτή εξέδρα εξόρυξης πετρελαίου Άλλο φορτηγό πλοίο	Passenger ship Passenger high speed craft Cargo high speed craft Bulk carrier Oil tanker Chemical tanker Gas carrier Mobile offshore drilling unit Other cargo ship
---	---

Το παρόν Έγγραφο Συμμόρφωσης ισχύει μέχρι, _____, με την προϋπόθεση ότι θα διενεργηθούν οι προβλεπόμενοι περιοδικοί έλεγχοι.
This Document of Compliance is valid until _____, subject to periodical verification.

Εκδόθηκε στ _____ την _____
(τόπος έκδοσης του εγγράφου)
Issued at _____ Date of issue _____
(place of issue of the document)

(Υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου
προσώπου που εκδίδει το πιστοποιητικό)

(Signature of the duly authorized official issuing the certificate)

ΟΠΙΣΘΟΓΡΑΦΗΣΗ ΓΙΑ ΕΤΗΣΙΟ ΕΛΕΓΧΟ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL VERIFICATION

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ, κατά τον περιοδικό έλεγχο, σύμφωνα με τον κανονισμό 6 του κεφαλαίου IX της Σύμβασης, το Σύστημα Ασφαούς Διαχείρισης βρέθηκε ότι πληρεί τις απαιτήσεις του κώδικα ISM.

THIS IS TO CERTIFY THAT, at the periodical verification in accordance with regulation 6 of chapter IX, of the Convention, the Safety Management System was found to comply with the requirements of the ISM Code.

1ος ΕΤΗΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ	Υπογραφή _____ (υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)
1st ANNUAL VERIFICATION	Τόπος _____ Ημερομηνία _____ Signed _____ (signature of authorized official)
	Place _____ Date _____
2ος ΕΤΗΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ	Υπογραφή _____ (υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)
2st ANNUAL VERIFICATION	Τόπος _____ Ημερομηνία _____ Signed _____ (signature of authorized official)
	Place _____ Date _____
3ος ΕΤΗΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ	Υπογραφή _____ (υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)
3st ANNUAL VERIFICATION	Τόπος _____ Ημερομηνία _____ Signed _____ (signature of authorized official)
	Place _____ Date _____

4ος ΕΤΗΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ	Υπογραφή _____ (υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)
4st ANNUAL VERIFICATION	Τόπος _____ Ημερομηνία _____ Signed _____ (signature of authorized official)
	Place _____ Date _____

Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ'

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
HELLENIC REPUBLIC
MINISTRY OF MERCHANT MARINE
MERCHANT SHIPS INSPECTORATE

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, όπως τροποποιήθηκε.
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 as amended

Κατ' εξουσιοδότηση της Ελληνικής Κυβέρνησης από: _____
Under the authority of the Government of GREECE by: _____

Όνομα πλοίου: _____
Name of the ship: _____
Διεθνές Διακριτικό Σήμα: _____
Distinctive number of letters: _____
Λιμένας Νοηθόγησης: _____
Port of registry: _____
Τύπος πλοίου*: _____
Type of ship*: _____
Ολική χωρητικότητα: _____
Gross tonnage: _____

Αριθμός μητρώου IMO: _____
IMO Number: _____
Επωνυμία και διεύθυνση εταιρείας: _____
Name and address of Company: _____ (βλέπε παράγραφο 1.1.2 του Δ.Κ.Α.Δ.)
(see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης του πλοίου έχει ελεγχθεί και διαπιστώθηκε ότι αυτό πληρεί τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και για την Πρόληψη της Ρύπανσης (κώδικας ISM)**, με την προϋπόθεση ότι έχει προηγουμένως διαπιστωθεί ότι το Έγγραφο Συμμόρφωσης (D.O.C.), που εκδόθηκε για την εταιρεία, εφαρμόζεται στο συγκεκριμένο τύπο πλοίου.

THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code)** following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

Το παρόν Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης ισχύει μέχρι... με την προϋπόθεση ότι θα διενεργηθούν οι προβλεπόμενοι περιοδικοί έλεγχοι και ότι θα ισχύει το Έγγραφο Συμμόρφωσης.
This Safety Management Certificate is valid until ... subject to periodical verification and the validity of the Document of Compliance.

Εκδόθηκε στ _____ την _____
(τόπος έκδοσης του Πιστοποιητικού)

Issued at _____ Date of issue _____
(place of issue of the Certificate)

(Υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου προσώπου που εκδίδει το πιστοποιητικό)

(Signature of the duly authorized official issuing the certificate)

*Καταχωρήσατε ένα από τους ακόλουθους τύπους πλοίων: Επιβατηγό πλοίο, Ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, Ταχύπλοο φορτηγό σκάφος, Φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου, Πετρελαιοφόρο πλοίο, Χημικό δεξαμενόπλοιο, Υγραεριοφόρο πλοίο, Πλωτή εξέδρα εξόρυξης πετρελαίου, Άλλο φορτηγό πλοίο.

*Insert the type of ship from: Passenger ship; Passenger high speed craft; Cargo high speed craft; Bulk carrier; Oil tanker; Chemical tanker;; Mobile offshore drilling unit; Other cargo ship.

**Υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.741 (13).
**Adopted by the Organization by resolution A.741 (18).

**ΟΠΙΣΘΟΓΡΑΦΗΣΗ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΚΑΙ ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΟΥΣ
ΕΛΕΓΧΟΥΣ (ΑΝ ΑΠΑΙΤΗΘΕΙ)
ENDORSEMENT FOR PERIODICAL VERIFICATION AND ADDITIONAL VERIFICATION
(IF REQUIRED)**

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ, κατά τον περιοδικό έλεγχο, σύμφωνα με τον κανονισμό 6 του κεφαλαίου IX της Σύμβασης, το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης βρέθηκε ότι πληρεί τις απαιτήσεις του κώδικα ISM.

THIS IS TO CERTIFY THAT, at the periodical verification in accordance with regulation 6 of chapter IX of the Convention, the Safety Management System was found to comply with the requirements of the ISM Code.

ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ
(να ολοκληρωθεί μεταξύ δεύτερης και τρίτης επετηριακής ημερομηνίας του πιστοποιητικού)

INTERMEDIATE VERIFICATION
(to be completed between the second and the third anniversary date)

Υπογραφή _____
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος _____
Ημερομηνία ...

Signed _____

Place ...
Date ...

ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ*

ADDITIONAL VERIFICATION*

ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ*

ADDITIONAL VERIFICATION*

ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ*

ADDITIONAL VERIFICATION*

Υπογραφή _____
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος _____
Ημερομηνία _____

Signed _____
(signature of authorised official)

Place _____
Date _____

Υπογραφή _____
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος _____
Ημερομηνία _____

Signed _____
(signature of authorised official)

Place _____
Date _____

Υπογραφή _____
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος _____
Ημερομηνία _____

Signed _____
(signature of authorised official)

Place _____
Date _____

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ΄

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

HELLENIC REPUBLIC
MINISTRY OF MERCHANT MARINE
MERCHANT SHIP INSPECTORATE

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
INTERIM SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, όπως τροποποιήθηκε.

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended.

Κατ' εξουσιοδότηση της Ελληνικής Κυβέρνησης από: _____
Under the authority of the Government of GREECE by: _____

Όνομα πλοίου: _____
Name of the ship: _____

Διεθνές Διακριτικό Σήμα: _____
Distinctive number of letters: _____

Λιμένας Μητοδόνσης: _____
Port of registry: _____

Τύπος πλοίου*: _____
Type of ship*: _____

Ολική χωρητικότητα: _____
Gross tonnage: _____

Αριθμός μητρώου IMO: _____
IMO Number: _____

Επωνυμία και διεύθυνση εταιρείας: _____
Name and address of Company: _____

(βλέπε παράγραφο 1.1.2 του Δ.Κ.Α.Δ)

(see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης του πλοίου πληρεί τις απαιτήσεις των παραγράφων 3.3.4 και 3.3.5 των Οδηγιών Εφαρμογής του ISM από τις Αρχές.**

THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the ship complies with the provisions of paragraphs 3.3.4 and 3.3.5 of the Guidelines on the Implementation of the ISM Code by Administrations.**

Το παρόν Προσωρινό Έγγραφο Συμμόρφωσης ισχύει μέχρι _____

This Interim Document of Compliance is valid until _____

Εκδόθηκε στ _____ την _____

Issued at _____ Date of issue _____

(τόπος έκδοσης του εγγράφου)

(place of issue of the document)

(Υπογραφή αρμοδίας εξουσιοδοτημένου προσώπου που εκδίδει το πιστοποιητικό)

(Signature of the duly authorized official issuing the certificate)

Η ισχύς του παρόντος Προσωρινού Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης παρατείνεται μέχρι την _____

The validity of the Interim Safety Management Certificate is extended to _____

Ημερομηνία χορήγησης παράτασης _____ Date of extension _____

(Υπογραφή αρμοδίας εξουσιοδοτημένου προσώπου που εκδίδει το πιστοποιητικό)


* Καταχωρήσατε έναν από τους ακόλουθους τύπους πλοίων: Επιβατικό πλοίο, Ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, Ταχύπλοο φορτηγό σκάφος, Φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου, Πετρελαιοφόρο πλοίο, Χημικό δεξαμενόπλοιο, Υγραεριοφόρο πλοίο, Πλωτή εξέδρα εξόρυξης πετρελαιο, άλλο φορτηγό.

*Insert the type of ship from: Passenger ship; Passenger high speed craft; Cargo high speed craft; Bulk carrier; Oil tanker; Chemical tanker; Gas carrier; Mobile offshore drilling unit; Other cargo ship.

**Υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α...(19).

**Adopted by the Organization by resolution A...(19).

Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης Φορτηγού Πλοίου



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ Αριθμός πιστοποιητικού:

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Είδος πλοίου: Όνομα πλοίου: Μηλόγιο:
Κωδικός αριθμός:

ΑΔΣ:	Διακριτικό Σταθμού Πλοίου:	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ	ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ	ΜΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ:	Ολική : κόρο	Ψήκος ολικό: μ	Έτος :	Υψος εξάλων : χιλ.
Επράς ...	Κλάση:	Καθαρή: κόρ	Πλάτος μ	Τόπος:	Βύθισμα θέρους: μ.
Θάλασσας:	Νηρ/νία τελ. παχημετρ:	D.W. : tn	Ψήκος κατασ: μ	Υλικό:	
			Καίλο μ	Έτος μετασκ:	

ΠΡΟΪΣΤΗΡΙΑΣ ΜΗΧΑΝΕΙΣ

θέση	Είδος καυσίμου	Κατασκευαστής - τύπος	Χώρα κατασκευής	Έτος κατασκευής	Ιπποδύναμη	Κύλινδροι	Τελευτ. εξαγωγή ελικοφ. άξονα
ΑΡ:							
ΜΕ:							
ΔΕ:							

ΙΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ	αριθμός άτομα	ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ	αριθμός	ΦΩΤΙΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	αριθμός
Σωιβ. λέμβοι μηχανοκίνητες:		Πυροσβεστήρες σκάνης		Φωτοβολίδες αλεξιπτώτου:	
Σωιβ. λέμβοι μηχ/κά πρωθ.:		-"- σφραύ		-"- ρουκέτες ...:	
Σωιβ. λέμβοι κωπηλατες....:		-"- CO2		Βεγγαλικά χειρός	
Κοινός λέμβοι		-"- νερού		Καπνογόνα	
Σωιβιες σχεδίες καθαίρεσης:		-"- ημιφορητοί.:			
Σωιβιες σχεδίες ρίψης.....:		Μόνιμο σύστημα κατάσβεσης:			
Πλευστικές συσκευές					
Σωιβιες ζώνες (ενηλίκων)....:	-	Πλήρωμα:			
Κυκλικά σωίβια	-				

Πλόες:

ΜΕΣΑ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:
 Το παρόν εκδίδεται ύστερα από επιθεώρηση του παραπάνω πλοίου που έγινε στο λιμάνι την κατά την οποία διαπιστώθηκε ότι το σκάφος, οι μηχανές και τα μηχανήματα, τα μέσα επικοινωνίας, τα ναυτιλιακά όργανα και βιβλία, τα πλοϊκά φώτα και σχήματα, τα μέσα εκπομπής ηχητικών σημάτων, τα φωτιστικά σήματα κινδύνου, τα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα, ως και οι εν γένει χώροι ενδιαίτησης επιβατών και πλήρώματος, πληρούν τις απαιτήσεις των κανονισμών και διατάξεων που ισχύουν, διατηρούνται δε σε ικανοποιητική κατάσταση.
 Το παρόν ισχύει κατά το διάστημα που το πλοίο εξακολουθεί να συμμορφώνεται με τους κανονισμούς ασφαλείας και όχι πέραν της:
 Εκδόθηκε στ την

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5 : Πιστοποιητικό Καταλληλότητας Ανυψωτικών Μέσων

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ
ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΟΣ ΑΝΥΨΩΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ**

Εκδοθέν υπό της
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
συμφώνως προς τας διατάξεις του

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ Ή ΓΡΑΜΜΑΤΑ	ΛΙΜΗΝ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΣ	
1	2	3	
Θέσις και περιγραφή του ανυψωτικού μηχανήματος και χαρακτηριστικός αριθμός αυτού. με το φορτίον δοκιμής.	Γωνία ως προς το φορτίον δοκιμής οριζόντιον του προωστήρος	Φορτίον ασφαλείας εις την γωνίαν δοκιμής.	
	(Μοίρες)	(Τόνν. Μετρικοί)	(Τόνν. Μετρικοί)
No 1 Φορτωτήρ 5 εις No 1 Κύτος ΑΡ	30	5	4
No 1 Φορτωτής εις No 1 Κύτος ΔΕ	30	5	4

Ημερομηνία της αρχικής ή περιοδικής επιθεωρήσεως

Πιστοποιείται δια του παρόντος ότι τα ανωτέρω ανυψωτικά μέσα του πλοίου και τα συνιστώμενα μέρη αυτών, δοκιμασθέντα ευρέθησαν πληρούντα τας διατάξεις του

Το παρόν πιστοποιητικόν ισχύει μέχρι της.....

κείμενον εις περιοδικάς επιθεωρήσεις συμφώνως προς το άρθρον 20 παρ. 2 του Π.Δ.

Εξεδόθη εν τη 19

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Πιστοποιείται ότι το παρόν μετά περιοδικήν επιθεώρησιν ευρέθη συμμορφούμενον προς τας σχετικές διατάξεις του Κανονισμού «περί επιθεωρήσεως ανυψωτικών μέσων των πλοίων».

ΤΟΠΟΣ Ημερομηνία
ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΟΥ

ΤΟΠΟΣ Ημερομηνία
ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΟΥ

ΤΟΠΟΣ Ημερομηνία
ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΟΥ

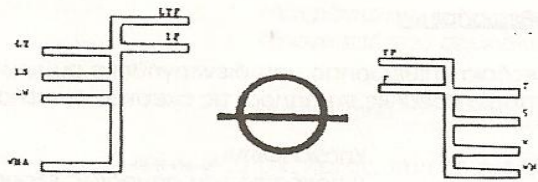
Εφ' όσον αι διατάξεις περί ανυψωτικών μέσων των πλοίων έχουν πλήρως τηρηθεί υπό του παρόντος πλοίου, η ισχύς του παρόντος Πιστοποιητικού παρατείνεται μέχρι

ΤΟΠΟΣ

Ημερομηνία
Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6 : Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμών Φορτώσεως

Τύπος του Διεθνούς Πιστοποιητικού Γραμμών Φορτώσεως	
ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ	
(Επίσημη σφραγίδα)	(Χώρα)
<p>Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φορτώσεως, 1996, όπως τροποποιήθηκε με το συνημμένο σ' αυτή σχετικό Πρωτόκολλο του 1988, κατ' εξουσιοδότηση της Κυβερνήσεως της</p>	
----- (Όνομα της χώρας)	
<p>από ----- (εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμός)</p>	
<u>Στοιχεία πλοίου (1)</u>	
Όνομα πλοίου -----	
Διακριτικός αριθμός ή γράμματα -----	
Λιμάνι νηολόγησης -----	
Μήκος Πλοίου (L) όπως ορίζεται στο άρθρο 2(8) (σε μέτρα) -----	
Αριθμός IMO (2) -----	
προσδιορισθέν ύψος εξάθλων ως: (3)	Τύπος πλοίου(3)
(Νέο πλοίο	(Τύπος «Α»
(	(Τύπος «Β»
(Υπάρχον πλοίο	(Τύπος «B» με ελαττωμένο ύψος εξάθλων
	(Τύπος «B» με αυξημένο ύψος εξάθλων
Ύψος εξάθλων από την γραμμή καταστρώματος (4)	Γραμμή φορτώσεως (4)
Τροπικό .....χιλίοστ(T)	χñ. υπεράνω του (S)
Θέρους .....χιλίοστ(S)	Το ανώτατο άκρο της γραμμής που διέρχεται από το κέντρο του δίσκου.
Χειμώνα .....χιλίοστ(W)	χñ. κάτω του(S)
Χειμώνα Βορείου Ατλαντικού .....χιλίοστ(WNA)	χñ. κάτω του (S)
Τροπικό Ξυθείας .....χιλίοστ(LT)	χñ. υπεράνω του (LS)
Θέρους Ξυθείας .....χιλίοστ(LS)	χñ. υπεράνω του (S)
Χειμώνα Ξυθείας .....χιλίοστ(LW)	χñ. κάτω του (LS)
Χειμώνα Ξυθείας Βορείου Ατλαντικού .....χιλίοστ(LWNA)	χñ. κάτω του (LS)
<p>Ανοχή λόγω γλυκού ύδατος για όλα τα ύψη εξάθλων εκτός της Ξυθείας.....χιλίοστ. Για ύψη εξάθλων Ξυθείας.....χιλίοστ. Το ανώτατο άκρο της γραμμής καταστρώματος από την οποία μετρούνται αυτά τα ύψη εξάθλων είναι.....χιλίοστ.....στην πλευρά του καταστρώματος.</p>	



- (1) Εναλληλακτικά, τα στοιχεία του πλοίου μπορούν να τοποθετηθούν οριζόντια σε τετρά γωνα πηλασία.
- (2) Σύμφωνα με την απόφαση Α.600(15)-του αριθμού ταυτότητας πλοίου-ΙΜΟ. Αυτή η πληροφορία μπορεί να περιλαμβάνεται προαιρετικά.
- (3) Διαγράφεται κατάλληλα.
- (4) Ύψη εξάθλων και γραμμές φορτώσεως που δεν εφαρμόζονται δεν απαιτείται να καταχωρηθούν στο πιστοποιητικό. Έμπορτοι ίσαθλοι γραμμές υποδιαίρεσης μπορούν να καταχωρηθούν στο πιστοποιητικό προαιρετικά.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

1. Το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14 της Σύμβασης.
 2. Η επιθεώρηση απέδειξε ότι καταχωρήθηκαν τα ύψη εξάθλων και σημάνθηκαν οι γραμμές φόρτωσης σύμφωνα με την Σύμβαση.
- Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι (5) υποκείμενο στις ετήσιες επιθεωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 14(1)(γ) της Σύμβασης.

Εκδόθηκε
(τόπος έκδοσης πιστοποιητικού)

.....
(ημερομηνία έκδοσης)

.....
(Υπογραφή του αρμοδώς εξουσιοδοτημένου να εκδίδει το πιστοποιητικό)

(σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Σημειώσεις:

1. Όταν το πλοίο αποπλήξει από λιμάνι ευρισκόμενο σε ποταμό ή σε εσωτερικά ύδατα, θα επιτρέπεται τόση υπερφόρτωση όση αντιστοιχεί στο βάρος το καυσίμου και άλλων των άθλων υλικών που απαιτούνται να καταναλωθούν από του λιμένος απόπλου μέχρι τον κατάπλου του στη θάλασσα.
2. Όταν το πλοίο ευρίσκεται σε γλυκό ύδωρ με πυκνότητα ίση με την μονάδα, η κανονική γραμμή φόρτωσης μπορεί να βυθιστεί κατά την ανοχή λόγω του γλυκού ύδατος που φαίνεται παραπάνω. Όταν η πυκνότητα είναι διαφορετική από την μονάδα, η ανοχή θα είναι ανάλογη της διαφοράς μεταξύ του 1,025 και της πραγματικής πυκνότητας.

Θεωρήσεις ετησίων επιθεωρήσεων

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ στην ετήσια επιθεώρηση που διενεργήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 14(1)(γ) της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις αυτής.

Ετήσια επιθεώρηση: Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδώς εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

(5) Καταχωρείται η ημερομηνία λήξης όπως προσδιορίζεται από την Αρχή σύμφωνα με το άρθρο 19(1) της Σύμβασης. Η ημέρα και ο μήνας αυτής της ημερομηνίας αντιστοιχεί στην ημερομηνία επετείου όπως ορίζεται στο άρθρο 2(9) της Σύμβασης, εκτός αν τροποποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 19(8) της Σύμβασης.

Ετήσια επιθεώρηση: Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδώς εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Ετήσια επιθεώρηση: Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδώς εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Ετήσια επιθεώρηση: Υπογράφων: _____
(Υπογραφή του αρμοδώς εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 19(8)(γ)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ, κατά την επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 19(8)(γ) της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις αυτής.

Υπογράφων: _____

(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____

Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Θεώρηση για παράταση του πιστοποιητικού εάν ισχύς του είναι μικρότερη των 5 ετών, σύμφωνα με το άρθρο 19(3).

Το πηλοίο πληροί τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης και το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το άρθρο 19(3) της Σύμβασης, θα γίνεται αποδεκτό ως ισχύον μέχρι _____

Υπογράφων: _____

(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____

Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Θεώρηση όταν η επιθεώρηση ανανέωσης έχει ολοκληρωθεί κατ' εφαρμογή το άρθρου 19(4).

Το πηλοίο πληροί τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης και το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το άρθρο 19(4) της Σύμβασης, θα γίνεται αποδεκτό ως ισχύον μέχρι _____

Υπογράφων: _____

(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____

Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Θεώρηση για την παράταση ισχύος του πιστοποιητικού μέχρι το πηλοίο να καταπλεύσει στο λιμάνι επιθεώρησης ή για την περίοδο χάριτος σύμφωνα με τα άρθρα 19(5) ή 19(6) του κανονισμού.

Το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το άρθρο 19(5)/19(6) (3) της Σύμβασης, θα γίνεται αποδεκτό ως ισχύον μέχρι _____

Υπογράφων: _____

(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____

Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

_____ (3) Διαγράφεται ανάλογα

Θεώρηση για την αληθινή ημερομηνίας επετείου σύμφωνα με το άρθρο 19(8).

Σύμφωνα με το άρθρο 19(8) της Σύμβασης η νέα ημερομηνία επετείου είναι _____

Υπογράφων: _____

(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____

Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Σύμφωνα με το άρθρο 19(8) της Σύμβασης η νέα ημερομηνία επετείου είναι _____

Υπογράφων: _____

(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος: _____

Ημερομηνία: _____

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7 : Βιβλίο Πετρελαίου

ΒΙΒΛΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (Μέρος Ι) (OIL RECORD BOOK) (Part I)

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ / ΕΡΓΑΣΙΕΣ (OPERATIONS)

(Α) ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ Ή ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ - BALLASTING OR CLEANING OF OIL FUEL TANKS

1. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της δεξαμενής(ων) που ερματίσθηκε(αν).
Identity of tank(s) ballasted.

2. Αν πλύθηκε αφότου περιείχε τελευταία πετρέλαιο, άλλως αναφέρεται ο τύπος πετρελαιο-
ου που μεταφέρθηκε τελευταία.
Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried.

3. Διαδικασία πλύσης
Cleaning process
 - .1 Στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη και πέρας των εργασιών καθα-
ρισμού.
Position of ship and time at the start and completion of cleaning.

 - .2 Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της δεξαμενής(ων) η οποία καθαρί-
στηκε με κάποια μέθοδο (π.χ. με καταϊωνισμό, με ατμό, με χρήση
χημικών - τύπος και ποσότητα χημικού που χρησιμοποιήθηκε).
Identify tank(s) in which one or another method has been
employed (rising through, steaming, cleaning with chemicals; type
and quantity of chemicals used).

 - .3 Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της δεξαμενής(ων) στην οποία μετα-
φέρθηκε το νερό καθαρισμού.
Identify of tank(s) into which cleaning water was transferred.

4. Ερματισμός
Ballasting
 - .1 Στίγμα του πλοίου και ώρα κατά την έναρξη και το πέρας του ερ-
ματισμού.
Position of ship and time at start and end of ballasting.

 - .2 Ποσότητα έρματος αν δεν καθαρίστηκαν οι δεξαμενές.
Quantity of ballast if tanks are not cleaned.

 - .3 Στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη του καθαρισμού.
Position of ship at start of cleaning.

 - .4 Στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη του ερματισμού.
Position of ship at start of ballasting.

(B) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΑΚΑΘΑΡΤΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ Ή ΝΕΡΟΥ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΑΝΩΤΕΡΩ (Α) - DISCHARGE OF DIRTY BALLAST OR CLEANING WATER FROM OIL FUEL TANKS REFERRED TO UNDER SECTION (A)

5. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της δεξαμενής(ων).
Identity of tank(s).

6. Στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη της απόρριψης.
Position of ship at start of discharge.

7. Στίγμα του πλοίου κατά το τέλος της απόρριψης.
Position of ship on completion of discharge.

8. Ταχύτητα(ες) του πλοίου κατά τη διάρκεια της απόρριψης.
Ship speed(s) during discharge.

9.

1. Διά μέσου εξοπλισμού των 100 ppm.
Through 100 ppm equipment.

Μέθοδος απόρριψης
Method of discharge

2. Διά μέσου εξοπλισμού των 15 ppm.
Through 15 ppm equipment.

3. Σε ευκολίες υποδοχής.
To reception facilities.

10. Ποσότητα που απορρίφθηκε.
Quantity discharged.

(C) ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΗ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ (ΒΑΡΙΩΝ) - COLLECTION AND DISPOSAL OF OIL RESIDUES (SLUDGE)

11. Συγκέντρωση των πετρελαιοειδών αποβλήτων.

Αναφέρεται η ποσότητα των πετρελαιοειδών αποβλήτων (βαριών) που συγκεντρώθηκε στο πλοίο κατά το πέρας ενός ταξιδιού. Η συχνότητα των εγγραφών θα είναι εβδομαδιαία. Πλοία που εκτελούν ταξίδια μικρής διάρκειας η ποσότητα αυτή θα καταχωρείται εβδομαδιαία 1/;

Collection of oil residues.

Quantity of oil residues (sludge) retained on board at the end of a voyage, but not more frequently than once a week. When ships are on short voyages, the quantity should be recorded weekly 1/;

- .1 Βαριά κατάλοιπα που προέρχονται από διαχωρισμό [βαριά απόβλητα προερχόμενα από τη λειτουργία των διαχωριστών (PURIFIERS) καυσίμων και λιπαντικών] και άλλα απόβλητα, αν απαιτείται; Separated sludge (sludge resulting from purification of fuel and lubricating oils) and other residues, if applicable;
- Χαρακτηριστικά αναγνώρισης δεξαμενής(ων)
 - Identity of tank(s)m³
 - Χωρητικότητα δεξαμενής(ων)m³
 - Capacity of tank(s) m³
 - Συνολική ποσότητα που συγκεντρώθηκεm³
 - Total quantity of retentionm³

- .2 Λοιπά απόβλητα (όπως π.χ. πετρελαιοειδή απόβλητα προερχόμενα από αποστραγγίσεις, διαρροές, άχρηστα πετρελαιοειδή κ.λπ. των χώρων του μηχανοστασίου), αν απαιτείται λόγω διάταξης δεξαμενής επιπλέον εκείνης που αναφέρεται στο 1;

Other residues (such as oil residues resulting from drainages, leakages, exhausted oil, etc., in the machinery spaces), if applicable due to tank arrangement in addition to .1;

- Χαρακτηριστικά αναγνώρισης δεξαμενής(ων)
- Identity of tank(s)
- Χωρητικότητα δεξαμενής(ων)m³
- Capacity of tank(s)m³
- Συνολική ποσότητα που συγκεντρώθηκεm³
- Total quantity of retention m³

12. Μέθοδοι διάθεσης των αποβλήτων.

Αναφέρεται η ποσότητα διάθεσης των πετρελαιοειδών αποβλήτων, η άδεια δεξαμενή(ες) και η ποσότητα που κρατήθηκε;

Methods of disposal of residue.

State quantity of disposed oil residus, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained;

- .1 Σε ευκοιλίες υποδοχής (αναφέρεται το λιμάνι)2/;
- To reception facilities (identify port) 2/;
- .2 Μεταφέρθηκαν σε άλλη δεξαμενή(ες) (αναφέρονται τα χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ων) και το συνολικό περιεχόμενο της δεξαμενής(ων); Transferred to another(other) tank(s) (indicate tank(s) and the total content of tank(s));

- .3 Αποτεφρώθηκαν (αναφέρεται ο συνολικός χρόνος της εργασίας αποτέφρωσης);
Incinerated (indicate total time of operation);
- .4 Άλλη μέθοδος (αναφέρεται ποία).
Other method (state which).

(D) ΜΗ ΑΥΤΟΜΑΤΗ ΑΠΟΡΡΙΨΗ Ή ΚΑΤΑ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟ ΤΡΟΠΟ ΔΙΑΘΕΣΗ ΤΩΝ ΝΕΡΩΝ ΤΩΝ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΩΝ ΠΟΥ ΣΥΣΣΩΡΕΥΟΝΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ
NON-AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF BILGE WATER WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES

13. Ποσότητα που απορρίφθηκε ή διατέθηκε.
Quantity discharged or disposed.

14. Ώρα απόρριψης ή διάθεσης (έναρξη και πέρας)
Time of discharge or disposal (start and stop)

15. .1 Διαμέσου εξοπλισμού των 100 ppm (αναφέρεται το στίγμα κατά την έναρξη και το πέρας);
Through 100 ppm equipment (state position at start and end);

.2 Διαμέσου εξοπλισμού των 15 ppm (αναφέρεται το στίγμα κατά την έναρξη και το πέρας);
Through 15 ppm equipment (state position at start and end);

Μέθοδος απόρριψης ή διάθεσης ;
Method of discharge or disposal ;

.3 Σε ευκολίες υποδοχής (αναφέρεται το λιμάνι)2/;
To reception facilities (identify port)2/;

.4 Μεταφορά σε δεξαμενή καταλοίπων ή δεξαμενή συγκράτησης (χαρακτηριστικά αναγνώρισης της δεξαμενής(ων) αναφέρεται η ποσότητα που μεταφέρθηκε και η συνολική ποσότητα που κρατήθηκε στη δεξαμενή(ες).
Transfer to slop tank or holding tank (indicate tank(s); state quantity transferred and the total quantity retained in tank(s).

(Ε) ΑΥΤΟΜΑΤΗ ΑΠΟΡΡΙΨΗ Ή ΚΑΤΑ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟ ΤΡΟΠΟ ΔΙΑΘΕΣΗ ΤΩΝ ΝΕΡΩΝ ΤΩΝ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΩΝ ΠΟΥ ΣΥΣΣΩΡΕΥΟΝΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ
AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF BILGE WATER WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES

16. Ώρα και στίγμα του πλοίου που το σύστημα τέθηκε σε αυτόματη λειτουργία για την απόρριψη.
Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard.
-
17. Ώρα που το σύστημα τέθηκε σε αυτόματη λειτουργία για τη μεταφορά νερού από τους υδροσυλλέκτες στη δεξαμενή συγκέντρωσης (αναφέρονται τα χαρακτηριστικά της δεξαμενής).
Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank).
-
18. Ώρα που το σύστημα τέθηκε σε χειροκίνητη λειτουργία.
Time when the system has been put to manual operation.
-
19. Μέθοδος απόρριψης ;
Method of discharge overboard ;
1. Διαμέσου εξοπλισμού των 100 ppm ;
Through 100 ppm equipment ;
 2. Διαμέσου εξοπλισμού των 15 ppm ;
Through 15 ppm equipment ;

(F) ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΗΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
CONDITION OF OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM

20. Ώρα που το σύστημα έπαθε βλάβη.
Time of system failure.
-
21. Ώρα που αποκαταστάθηκε η βλάβη του συστήματος.
Time when system has been made operational.
-
22. Αιτίες της βλάβης.
Reasons for failure.

(G) ΤΥΧΑΙΕΣ Ή ΑΛΛΕΣ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL

23. Ώρα του συμβάντος.
Time of occurrence.

24. Τόπος ή στίγμα του πλοίου κατά την ώρα του συμβάντος.
Place or position of ship at time of occurrence.

25. Ποσότητα κατά προσέγγιση και τύπος πετρελαίου.
Approximate quantity and type of oil.

26. Συνθήκες της απόρριψης ή διαφυγής, λόγοι αυτής και γενικές παρατηρήσεις.
Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.

(H) ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΗ Ή ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ ΧΥΜΑ
BUNKERING OF FUEL OR BULK LUBRICATING OIL

27. 1. Τόπος πετρέλευσης.
Place of bunkering.

2. Ώρα πετρέλευσης.
Time of bunkering.

3. Τύπος και ποσότητα του καυσίμου πετρελαίου και χαρακτηριστικά αναγνώρισης της δεξαμενής(ων) (αναφέρεται η ποσότητα που προστέθηκε και η συνολική ποσότητα της δεξαμενής(ων)).
Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) (state quantity added and total quantity of tank(s)).

Πετρέλευση
Bunkering

4. Τύπος και ποσότητα των λιπαντικών και χαρακτηριστικά αναγνώρισης της δεξαμενής(ων) (αναφέρεται η ποσότητα που προστέθηκε και το συνολικό περιεχόμενο της δεξαμενής(ων)).
Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) (state quantity added and total content of tank(s)).

(I) ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND GENERAL REMARKS

1/ | Μόνο στις δεξαμενές που έχουν καταχωρηθεί στον αυξ.αριθ. 3 των συμπληρωμάτων Α και Β του πιστοποιητικού ΙΟΡΡ.

Only in tanks listed in item 3 of Form A and B the Supplement to the IOPP Certificate.

2/ ! Οι πλοίαρχοι πρέπει να λαμβάνουν από τον αρμόδιο της ευκοιλίας υποδοχής απόδειξη ή πιστοποιητικό στο οποίο να αναφέρεται η ποσότητα των εκηλυμάτων των δεξαμενών, το ακάθαρτο έργο, τα απόβλητα ή τα πετρελαιοειδή μίγματα που παραδόθηκαν, καθώς η ημερομηνία και η ώρα παράδοσής τους. Η απόδειξη αυτή ή το πιστοποιητικό αν επι συνάπτεται στο βιβλίο πετρελαίου πιθανόν να βοηθήσει τον πλοίαρχο στο να αποδείξει ότι το πλοίο του δεν ενέχεται στην πρόσκλιση περιστατικού ρύπανσης. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό θα φυλάσσονται μαζί με το βιβλίο πετρελαίου.
Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book, may aid the master of the ship in clarifying that this ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the oil record book.

ΒΙΒΛΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

ΜΕΡΟΣ Ι | Λειτουργίες στο χώρο του μηχανοστασίου.
PART I | Machinery space operations.

από ημερομηνία
(from) date

Ταξίδι |
Voyage | στο(ν) ημερομηνία
(to) date

Ημερομηνία Date	Κωδικό γράμμα Code letter	Αύξοντας αριθμός λειτουργίας Item number	Περιγραφή λειτουργιών-εργασιών/υπογραφή υπεύθυνου αξιωματικού Record of operations/sig nature of officer in charge
--------------------	------------------------------	---	---

.....
.....
.....
.....
.....

Στοιχεία υπεύθυνων ΑΞ/κών
1.
2.
3.

Υπογραφή Πλοίαρχου
Signature of Master

ΚΑΤΟΨΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ
PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS



Χαρακτηριστικά αναγνώρισης δεξαμενών Identification of the tanks	Χωρητικότητα Capacity
---	--------------------------

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Βάθος της(των) δεξαμενής(ων) καταλοίπων |
Depth of slop tank(s)

ΒΙΒΛΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (ΜΕΡΟΣ ΙΙ)
(OIL RECORD BOOK) (PART II)

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ / ΕΡΓΑΣΙΕΣ (OPERATIONS)

(Α) ΦΟΡΤΩΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ - LOADING OF OIL CARGO

1. Τόπος φόρτωσης.
Place of loading.

2. Τύπος πετρελαίου που φορτώθηκε και χαρακτηριστικά αναγνώρισης της δεξαμενής(ων).
Type of oil loaded and identity of tank(s).

3. Συνολική ποσότητα πετρελαίου που φορτώθηκε (αναφέρεται η ποσότητα που προστέθηκε και το συνολικό περιεχόμενο της δεξαμενής(ων)).
Total quantity of oil loaded (state quantity added and the total content of tank(s)).

(Β) ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ ΤΑΞΕΙΔΙ - INTERNAL TRANSFER OF OIL CARGO DURING VOYAGE

4. .1 Από |
From |

Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(ων) δεξαμενής(ων)
Identity of tank(s) .2 Στην | (αναφέρεται η ποσότητα που μεταφέρθηκε και η συνολική ποσότητα της δεξαμενής(ων)).
To | (state quantity transferred and total quantity of tank(s)).

5. Η δεξαμενή(ες) του 4.1 άδειασε; (αν όχι, αναφέρεται η ποσότητα που απόμεινε).
Was (were) the tank(s) emptied (if not, state quantity retained)?

(Γ) ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ - UNLOADING OF OIL CARGO

6. Τόπος εκφόρτωσης.
Place of unloading.

7. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(ων) δεξαμενής(ων) που εκφορτώθηκαν.
Identity of tank(s) unloaded.

8. Η δεξαμενή(ες) άδειασε; (αν όχι, αναφέρεται η ποσότητα που απόμεινε).
Was (were) the tank(s) emptied (if not, state quantity retained)?

(D) ΠΛΥΣΗ ΜΕ ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΤΑ Δ/Ε ΜΕ ΣΥΣΤΗΜΑ COW) - CRUDE OIL WASHING (COW TANKERS ONLY)

(Να συμπληρώνεται για κάθε δεξαμενή που πλύθηκε με αργό πετρέλαιο) - (To be completed for each tank being crude oil washed)

9. Λιμάνι που έλαβε χώρα η πλύση των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο ή το στίγμα του πλοίου αν πραγματοποιήθηκε πλύση μεταξύ δύο λιμανιών εκφόρτωσης.
Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports.
-
10. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(ων) που πλύθηκε(αν) 1/.
Identity of tank(s) washed 1/.
-
11. Αριθμός μηχανημάτων πλύσης που χρησιμοποιήθηκαν.
Number of machines in use.
-
12. Ώρα έναρξης της πλύσης.
Time of start of washing.
-
13. Μέθοδος πλύσης που χρησιμοποιήθηκε 2/.
Washing pattern employed 2/.
-
14. Πίεση στις σωληνώσεις του συστήματος πλύσης.
Washing line pressure.
-
15. Ώρα που περατώθηκε ή διακόπηκε η πλύση.
Time completed or stopped washing.
-
16. Αναφέρεται η μέθοδος με την οποία διαπιστώθηκε ότι η(οι) δεξαμενή(ες) ήταν στεγνή(ες).
State method of establishing that tank(s) was (were) dry.
-
17. Παρατηρήσεις 3/.
Remarks 3/.

(E) ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ - BALLASTING OF CARGO TANKS

18. Στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη και το πέρας του ερματισμού.
Position of ship at start and end of ballasting.

.1 Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της δεξαμενής(ων) που ερματίσθηκε
Identity of tank(s) ballasted;

.2 Ώρα έναρξης και πέρας της διαδικασίας
Time of start and end;

19. Διαδικασία ερματισμού ;
Ballasting process ;

.3 Ποσότητα έρματος. Αναφέρεται η συνολική ποσότητα έρματος κάθε δεξαμενής που χρησιμοποιήθηκε στην διαδικασία.
Quantity of ballast received. Indicate total quantity of ballast for each tank involved in the operation.

(F) ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ CBT (ΜΟΝΟ ΓΙΑ Δ/Ε ΜΕ CBT) - BALLASTING OF CBT (CBT TANKERS ONLY)

20. Χαρακτηριστικά της(ων) δεξαμενής(ων) που ερματίσθηκε(αν).
Identity of tank(s) balasted.
-
21. Στίγμα του πλοίου που έλαβε χώρα η πλήση νερού για τον καθαρισμό σωληνώσεων-αντλιών ή τοποθετήθηκε το έρμα λιμανιού στην(ις) δεξαμενή(ες) CBT.
Position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s).
-
22. Στίγμα του πλοίου που έλαβε χώρα η πλήση της(ων) αντλία(ων) και σωληνώσεων και το νερό πλήσης μεταφέρθηκε σε δεξαμενή καταλοίπων.
Position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank.
-
23. Ποσότητα πετρελαιοειδούς μίγματος, το οποίο μετά την πλήση των σωληνώσεων μεταφέρθηκε στη δεξαμενή(ες) καταλοίπων ή στη δεξαμενή(ες) φορτίου, στην οποία προηγουμένως τοποθετούντο κατάλοιπα. (Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της δεξαμενής(ες)). Αναφέρεται η συνολική ποσότητα.
Quantity of the oily water which, after line flushing, is transferred to the slop tank(s) or cargo tank(s) in which slop is preliminarily stored (identify tank(s)). State the total quantity.
-
24. Στίγμα του πλοίου που πρόσθετο έρμα τοποθετήθηκε στη(τις) δεξαμενή(ες) CBT.
Position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s).
-
25. Ώρα και στίγμα του πλοίου που κλείσθηκαν τα επιστόμια που απομονώνουν τις δεξαμενές CBT από τις σωληνώσεις φορτίου και αποστράγγισης.
Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines were closed.
-
26. Ποσότητα καθαρού έρματος που τοποθετήθηκε στο πλοίο.
Quantity of clean ballast taken on board.

(G) ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ - CLEANING OF CARGO TANKS

27. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(ων) δεξαμενής(ων) που καθορίσθηκε(αν).
Identify of tank(s) cleaned.
-
28. Λιμάνι ή στίγμα του πλοίου.
Port or ship's position.
-
29. Διάρκεια πλήσης.
Duration of cleaning.
-
30. Μέθοδος πλήσης 4/.
Method of cleaning 4/.

31. Τα εκπλύματα μεταφέρθηκαν:
Tank washings transferred to:

.1 Σε ευκολίες υποδοχής (αναφέρεται το λιμάνι και η ποσότητα 5/).
Reception facilities (state port and quantity 5/).

.2 Σε δεξαμενή(ες) καταλοίπων ή δεξαμενή(ες) φορτίου που έχει χαρακτηριστεί σαν δεξαμενή (ες) καταλοίπων (χαρακτηριστικά αναγνώρισης της δεξαμενής (ες) αναφέρεται η ποσότητα που μεταφέρθηκε και η συνολική ποσότητα).
Slop tank(s) or cargo tank(s) designed as slop tank(s) (identity tank(s); state quantity transferred and total quantity).

(H) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΑΚΑΘΑΡΤΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ- DISCHARGE OF DIRTY BALLAST

32. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης δεξαμενής(ων).
Identity of tank(s).

33. Στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη της απόρριψης στη θάλασσα.
Position of ship at start of discharge into the sea.

34. Στίγμα του πλοίου κατά το πέρας της απόρριψης στη θάλασσα.
Position of ship on completion of discharge into the sea.

35. Ποσότητα που απορρίφθηκε στη θάλασσα.
Quantity discharged into the sea.

36. Ταχύτητα(ες) του πλοίου κατά τη διάρκεια της απόρριψης.
Ship's speed(s) during discharge.

37. Ήταν σε λειτουργία το σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης κατά την διάρκεια αυτής;
Was the discharged monitoring and control system in operation during the discharge?

38. Έγινε κανονικός έλεγχος των αποβλήτων και της επιφάνειας της θάλασσας στην περιοχή που πραγματοποιήθηκε η απόρριψη;
Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?

39. Ποσότητα πετρελαιώδους μίγματος που μεταφέρθηκε στη δεξαμενή(ες) καταλοίπων (χαρακτηριστικά αναγνώρισης της δεξαμενής(ες) καταλοίπων. Αναφέρεται η συνολική ποσότητα).
Quantity of oily water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s). State total quantity).

40. Παραδόθηκε σε ευκολίες υποδοχής (αναφέρεται το λιμάνι και η ποσότητα που παραδόθηκε) 5/.
Discharged to shore reception facilities (identity port and quantity involved) 5/.

(Ι) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΝΕΡΟΥ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ- DISCHARGE OF WATER FROM SLOP TANKS INTO THE SEA.

41. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης των δεξαμενών καταλοίπων.
Identity of slop tank(s).
-
42. Χρόνος κατακρήσσης από την τελευταία εισαγωγή καταλοίπων, ή
Time of settling from last entry of residues; or
-
43. Χρόνος κατακρήσσης από την τελευταία απόρριψη.
Time of settling from last discharge.
-
44. Ώρα και στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη της απόρριψης.
Time and position of ship at start of discharge.
-
45. Κενός χώρος της δεξαμενής κατά την έναρξη της απόρριψης.
Ullage of total contents at start of discharge.
-
46. Θέση της διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου/ νερού κατά την έναρξη της απόρριψης.
Ullage of oil/water interface at start of discharge.
-
47. Ποσότητα που απορρίφθηκε χύμα και ρυθμός απόρριψης.
Bulk quantity discharged and rate of discharge.
-
48. Τελική ποσότητα που απορρίφθηκε και ρυθμός απόρριψης.
Final quantity discharged and rate of discharge.
-
49. Ώρα και στίγμα του πλοίου κατά το πέρας της απόρριψης.
Time and position of ship on completion of discharge.
-
50. Λειτουργούσε το σύστημα ελέγχου της απόρριψης κατά τη διάρκεια αυτής;
Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
-
51. Θέση της διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου/ νερού όταν τέλειωσε η απόρριψη
Ullage of oil/ water interface on completion of discharge.
-
52. Ταχύτητα(ες) του πλοίου κατά τη διάρκεια της απόρριψης.
Ship's speed(s) during discharge.
-
53. Έγινε κανονικός έλεγχος των αποβλήτων και της επιφάνειας της θάλασσας στην περιοχή που πραγματοποιήθηκε η απόρριψη;
Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
-
54. Πιστοποιήθηκε ότι κλείστηκαν όλα τα επιστόμια του δικτύου των σωληνώσεων του πλοίου όταν τέλειωσε η απόρριψη από τις δεξαμενές καταλοίπων.
Confirm that all applicable valves in the ship's piping system have been closed on completion of discharge from slop tank.

(J) ΔΙΑΘΕΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΟΕΙΔΩΝ ΜΙΓΜΑΤΩΝ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ ΝΑ ΔΙΑΤΕΘΟΥΝ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΑ- DISPOSAL OF RESIDUES AND OILY MIXTURES NOT OTHERWISE DEALT WITH

55. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης δεξαμενής(ων).
Identity of tank(s).
56. Ποσότητα που διατέθηκε από κάθε δεξαμενή. (Αναφέρεται το λιμάνι και η ποσότητα που κρατήθηκε)
Quantity disposed of from each tank. (state the quantity retained).
- 57.
- Μέθοδος διάθεσης;
Method of the disposal
- .1 Σε ευκοιλίες υποδοχής (αναφέρεται το λιμάνι και η ποσότητα) 5/.
To reception facilities (identity port and quantity involved) 5/.
 - .2 Ανάμειξη με το φορτίο (αναφέρεται η ποσότητα),
Mixed with cargo (state quantity);
 - .3 Μεταφορά σε άλλη δεξαμενή(ες) χαρακτηριστικά αναγνώρισης της δεξαμενής(ων)
Transferred to (an) other tank(s) identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in tank(s);
 - .4 Άλλη μέθοδος (αναφέρεται ποια) αναφέρεται η ποσότητα που διατέθηκε.
Other method (state which); state quantity disposed.

(K) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΦΟΡΤΙΟΥ-DISCHARGE OF CLEAN BALLAST CONTAINED IN CARGO TANKS

58. Στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη απόρριψης καθαρού έρματος.
Position of ship at discharge of clean ballast.
59. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(ων) που ξεφορτώθηκαν.
Identity of tank(s) discharged
60. Άδεια(αν) ή (οι) δεξαμενή(ες) όταν τέλειωσε η απόρριψη;
Was (were) the tank(s) empty on completion?
61. Στίγμα του πλοίου αν είναι διαφορετικό από εκείνο της στήλης 58 όταν τέλειωσε η απόρριψη.
Position of ship on completion if different from 58.
62. Έγινε κανονικός έλεγχος των αποβλήτων και της επιφάνειας της θάλασσας στην περιοχή που πραγματοποιήθηκε η απόρριψη;
Was a regular check on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?

(L) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΡΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ CBT (ΜΟΝΟ ΓΙΑ Δ/Ξ ΜΕ CBT) - DISCHARGE OF BALLAST FROM DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS (CBT TANKERS ONLY)

63. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης δεξαμενής(ων) που ξεφορτώθηκαν.
Identity of tank(s) discharged.
-
64. Ώρα και στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη απόρριψης του καθαρού έρματος στη θάλασσα.
Time and position of ship on completion of discharge into the sea.
-
66. Ποσότητα που απορρίφθηκε;
Quantity discharged ;
- .1 Στη θάλασσα ' ή
Into the sea ; or
- .2 Σε ευκολίες υποδοχής (αναφέρεται το λιμάνι).
To reception facility (identify port).
-
67. Υπήρξε κάποια ένδειξη παρουσίας πετρελαίου στο έρμα νερού πριν ή κατά την διάρκεια της απόρριψης αυτού;
Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge into the sea?
-
68. Έγινε έλεγχος της απόρριψης με μετρητή περιεκτικότητας πετρελαίου;
Was the discharge monitored by an oil content meter?
-
69. Ώρα και στίγμα του πλοίου που τελείωσε ο ερματισμός και κλείσθηκαν τα επιστόμια απομόνωσης των δεξαμενών CBT από το δίκτυο φορτίου και αποστράγγισης.
Time and position of ship when valves separating dedicated clean ballast tanks from the cargo and stripping lines were closed on completion of deballasting.

(M) ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΗΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ - CONDITION OF OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM

70. Ώρα που έπαθε βλάβη το σύστημα.
Time of system failure.
-
71. Ώρα που αποκαταστάθηκε η βλάβη του συστήματος.
Time when system has been made operational.
-
72. Αιτίες της βλάβης.
Reasons for failure.

(N) ΤΥΧΑΙΕΣ Ή ΑΛΛΕΣ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΠΕΤΡΕΛΛΙΟΥ - ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL

73. Ώρα του συμβάντος.
Time of occurrence.

74. Λιμάνι ή στίγμα του πλοίου κατά την ώρα του συμβάντος.
Port or ship's position at time of occurrence.

75. Ποσότητα κατά προσέγγιση και τύπος πετρελαίου.
Approximate quantity and type of oil.

76. Συνθήκες της απόρριψης ή διαφυγής, λόγοι αυτής και γενικές παρατηρήσεις.
Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.

(O) ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ - ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND GENERAL REMARKS

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΑ ΤΑΞΕΙΔΙΑ - TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES

(P) ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ - LOADING OF BALLAST WATER

77. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(ων) δεξαμενής(ων) που ερματίσθηκαν.
Identity of tank(s) ballasted.

78. Στίγμα του πλοίου κατά τον ερματισμό.
Position of ship when ballasted.

79. Συνολική ποσότητα έρματος που τοποθετήθηκε σε κυβικά μέτρα.
Total quantity of ballast loaded in cubic metres.

80. Παρατηρήσεις.
Remarks.

(Q) ΑΛΛΑΓΗ ΔΙΑΤΑΞΗΣ ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ - RE-ALLOCATION OF BALLAST WATER WITHIN THE SHIP

81. Λόγοι της αλλαγής διάταξης ερματισμού.
Reasons for re-allocation.

(R) ΕΡΜΑ ΠΟΥ ΠΑΡΑΔΟΘΗΚΕ ΣΕ ΕΥΚΟΛΙΑ ΥΠΟΔΟΧΗΣ - BALLAST WATER DISCHARGE TO RECEPTION FACILITY

82. Λιμάνι(α) που παραδόθηκε το έρμα.

Port(s) where ballast water was discharged.

83. Όνομα ή προσδιορισμός της ευκολίας υποδοχής.

Name or designation of reception facility.

84. Συνολική ποσότητα έρματος που παραδόθηκε σε κυβικά μέτρα.

Total quantity of ballast water discharged in cubic metres.

85. Ημερομηνία, υπογραφή και σφραγίδα του οργάνου της λιμενικής Αρχής.

Date, signature and stamp of Port authority official.

1/ Όταν τα μηχανήματα πλύσης που διαθέτει μια δεξαμενή είναι περισσότερα από εκείνα που μπορεί να λειτουργούν ταυτόχρονα, όπως αναφέρεται στο Εγχειρίδιο Λειτουργίας Εξοπλισμού, τότε θ' αναφέρεται το αντίστοιχο τμήμα της δεξαμενής στο οποίο γίνεται πλύση με αργό πετρέλαιο, π.χ. Νο 2C, ΠΡ τμήμα.

When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. No 2 centre, forward section.

2/ Σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού αναφέρεται αν χρησιμοποιείται η μέθοδος απλού ή πολλαπλού σταδίου για την πλύση. Εφόσον χρησιμοποιείται η μέθοδος πολλαπλού σταδίου δίδεται το κατακόρυφο τόξο που καλύπτουν τα μηχανήματα πλύσης, καθώς και ο αριθμός περιστροφών, οι οποίες καλύπτουν το τόξο για εκείνο το συγκεκριμένο στάδιο του προγράμματος πλύσης.

In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

3/ Αν τα προγράμματα που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού δεν ακολουθούνται, τότε αναφέρονται οι λόγοι στην στήλη «Παρατηρήσεις».

If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under Remarks.

4/ Φορητοί εύκαμπτοι σωλήνες, μηχανήματα πλύσης/ή χημικός καθαρισμός. Όταν γίνεται καθαρισμός ο τύπος και η ποσότητα του χημικού που χρησιμοποιήθηκε θα αναφέρονται.

Handhosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and amount used should be stated.

5/ Οι πλοίαρχοι πρέπει να λαμβάνουν από τον αρμόδιο της ευκολίας υποδοχής απόδειξη ή πιστοποιητικό στο οποίο να αναφέρεται η ποσότητα των εκηλυμάτων των δεξαμενών, το ακάθαρτο έρμα, τα απόβλητα ή τα πετρελαιοειδή μίγματα που παραδόθηκαν, καθώς η ημερομηνία και η ώρα παράδοσής τους. Η απόδειξη αυτή ή το πιστοποιητικό, αν επισυνάπτεται στο Βιβλίο Πετρελαίου πιθανόν να βοηθήσει τον πλοίαρχο στο να αποδείξει ότι το πλοίο του δεν ενέχεται στην πρόσκλιση περιστατικού ρύπανσης. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό θα φυλάσσονται μαζί με το Βιβλίο Πετρελαίου.

Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate if attached to the Oil Record Book, may aid the master of the ship in clarifying that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the oil record book.

ΒΙΒΛΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

ΜΕΡΟΣ ΙΙ | Λειτουργίες / εργασίες - έρματος για πετρελαιοφόρα
PART II | Cargo / ballast operations oil tankers

από ημερομηνία
 (from) date

Ταξίδι | ημερομηνία
 Voyage | στο(ν) date
 (to)

ημερομηνία date	κωδικό γράμμα code letter	αύξοντας αριθμός λειτουργίας item number	Περιγραφή λειτουργιών - εργασιών / υπογραφή υπεύθυνου αξιωματικού Record of operations / signature of officer in charger
--------------------	------------------------------	---	---

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Στοιχεία υπεύθυνων ΑΞ/κών |

1. Υπογραφή Πλοιοάρχου
2. Signature of Master
3.

Βιβλίο Φορτίου για πλοία μεταφοράς Υγρών Επιβλαβών Ουσιών Χύμα.

**ΒΙΒΛΙΟ ΦΟΡΤΙΟΥ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΥΓΡΕΣ
ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΜΑ
(CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING NOXIOUS
LIQUID SUBSTANCES IN BULK)
ΓΙΑ ΧΗΜΙΚΟ Δ/Ξ ΜΟΝΟ
(FOR CHEMICAL TANKERS ONLY)
ΒΙΒΛΙΟ ΦΟΡΤΙΟΥ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΥΓΡΕΣ
ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΜΑ
(CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING NOXIOUS
LIQUID SUBSTANCES IN BULK)**

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ
(NAME SHIP)

ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΣΗΜΑ
(DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS)

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
(GROSS TONNAGE)

ΠΕΡΙΟΔΟΣ: ΑΠΟ **ΜΕΧΡΙ**
(PERIOD: FROM TO)

ΘΕΩΡΗΣΗ

Το βιβλίο αυτό είναι διατιμημένο έντυπο και διατίθεται αποκλειστικά από το ΝΑΤ και τους υπόλογους του. Αφού αριθμήθηκε βρέθηκε ότι έχει 100 σελίδες. Πρόκειται δε να χρησιμοποιηθεί ως βιβλίο φορτίου του πλοίου με τα παραπάνω στοιχεία.

.....19.....

**Η Λιμενική Αρχή
(Σφραγίδα-Υπογραφή)**

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ
NAME SHIP

ΠΑΝΕΙ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8 : Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο.

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ			
<p>(το πιστοποιητικό αυτό συνοδεύεται από έκθεση κατασκευής και εξοπλισμού) Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης «πρόληψη της ρύπανσης από πλοία 1973» όπως αυτή τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο 1978 (που το εξής θα ονομάζεται «σύμβαση») με εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας, από (πλήρη στοιχεία του αρμόδιου προσώπου ή Οργανισμού που εξουσιοδοτήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης.)</p>			
όνομα πλοίου	διεθνές διακριτικό σήμα (ΔΛΣ)	ημάνι νηολόγησης	ολική χωρητικότητα (κοχ)
<p>Τύπος πλοίου: -πετρελαιοφόρο.* -πλοίο που δεν είναι πετρελαιοφόρο με δεξαμενές φορτίου κατασκευασμένες σύμφωνα με τον κανονισμό 2(2) του παραρτήματος Ι της σύμβασης.* -πλοίο οποιουδήποτε τύπου εκτός από τα' αναφερόμενα ανωτέρω.*</p> <p>Πιστοποιείται ότι: 1ο το πλοίο επιθεωρήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 4, του παραρτήματος Ι της σύμβασης, και 2ο η επιθεώρηση αποδεικνύει ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, η διάταξη, τα υλικά του πλοίου και η κατάσταση αυτού είναι από κάθε άποψη ικανοποιητική και ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος Ι της «σύμβασης».</p> <p>Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι με την προϋπόθεση διενέργειας των επιθεωρήσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 4 του παραρτήματος Ι της «σύμβασης». Εκδόθηκε την 19.....</p> <p style="text-align: right;">Ο Διευθυντής</p>			
<p>* διαγράφεται ότι δεν έχει εφαρμογή</p>			

ΟΠΙΣΘΟΓΡΑΦΗΣΗ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι κατά την επιθεώρηση που απαιτείται σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 4 του παραρτήματος Ι της σύμβασης αποδείχθηκε ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις της:

Ετήσια επιθεώρηση:

τόπος ημερομηνία

(σφραγίδα Αρχής)

(υπογραφή εξουσιοδοτημένου
οργάνου)

Ετήσια*/ενδιάμεση*/έκτακτη*

επιθεώρηση:

τόπος ημερομηνία

(σφραγίδα Αρχής)

(υπογραφή εξουσιοδοτημένου
οργάνου)

Ετήσια*/ενδιάμεση*/έκτακτη*

επιθεώρηση:

τόπος ημερομηνία

(σφραγίδα Αρχής)

(υπογραφή εξουσιοδοτημένου
οργάνου)

Ετήσια επιθεώρηση:

τόπος ημερομηνία

(σφραγίδα της Αρχής)

(υπογραφή εξουσιοδοτημένου
οργάνου)

**διαγράφεται ό,τι δεν έχει εφαρμογή.*

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ
ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ
ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ
ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΠΛΟΙΑ

SUPPLEMENT
TO THE INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION
CERTIFICATE

ΕΚΘΕΣΗ ΚΑΤΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, 1973 όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο 1978 (που στο εξής θα λέγεται «Σύμβαση»)

1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

1. 1. Όνομα
1. 2. ΔΔΣ
1. 3. Λιμάνι νηολόγησης
1. 4. ΚΟΧ
1. 5. Μεταφορική ικανότητα κυβικά μέτρα (m³)
1. 6. Νεκρό βάρος (μετρικοί τόνοι) [κανονισμός 1(22)]
1. 7. Μήκος (μέτρα) [κανονισμός 1(18)]
1. 8. Ημερομηνία κατασκευής:
 - 1.8.1. Ημερομηνία υπογραφής συμβολαίου κατασκευής
 - 1.8.2. Ημερομηνία τοποθέτησης της τρόπιδας ή παρόμοιο στάδιο κατασκευής
 - 1.8.3. Ημερομηνία παράδοσης.....
1. 9. Μετασκευή ευρείας έκτασης (αν έγινε):
 - 1.9.1. Ημερομηνία υπογραφής του συμβολαίου μετασκευής
 - 1.9.2. Ημερομηνία έναρξης μετασκευής
 - 1.9.3. Ημερομηνία που περατώθηκε η μετασκευή
1. 10. Χαρακτηρισμός του πλοίου:
 - 1.10.1. Νέο πλοίο σύμφωνα με τον κανονισμό 1 (6)
 - 1.10.2. Υπάρχον πλοίο σύμφωνα με τον κανονισμό 1 (7)
 - 1.10.3. Νέο πετρελαιοφόρο σύμφωνα με τον κανονισμό 1 (26)
 - 1.10.4. Υπάρχον πετρελαιοφόρο σύμφωνα με τον κανονισμό 1 (27)
 - 1.10.5. Το πλοίο έγινε αποδεκτό από την Αρχή σαν «υπάρχον» σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 1 (7), λόγω απρόβλεπτης καθυστέρησης της παράδοσής του
 - 1.10.6. Το πλοίο έγινε αποδεκτό από την Αρχή σαν «υπάρχον πετρελαιοφόρο» σύμφωνα με τον κανονισμό 1 (27) λόγω απρόβλεπτης καθυστέρησης της παράδοσής του
 - 1.10.7. Το πλοίο δεν απαιτείται να συμμορφώνεται με τον κανονισμό 24 λόγω απρόβλεπτης καθυστέρησης της παράδοσής του
- 1.11 Τύπος πλοίου:
 - 1.11.1. Πετρελαιοφόρο μεταφοράς αργού πετρελαίου
 - 1.11.2. Πετρελαιοφόρο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου
 - 1.11.3. Πετρελαιοφόρο μεταφοράς αργού πετρελαίου και προϊόντων αυτού
 - 1.11.4. Πλοίο συνδυασμένων φορτίων
 - 1.11.5. Πλοίο που δεν είναι πετρελαιοφόρο με δεξαμενές φορτίου κατά τον κανονισμό 2(2) του παραρτήματος I της «Σύμβασης»
 - 1.11.6. Πετρελαιοφόρο αποκλειστικής μεταφοράς προϊόντων που αναφέρονται στον κανονισμό 15 (7)
 - 1.11.7. Το πλοίο, έχει ορισθεί σαν «πετρελαιοφόρο μεταφοράς αργού πετρελαίου» εφοδιασμένο με σύστημα COW, επίσης έχει ορισθεί σαν πλοίο μεταφοράς «προϊόντων πετρελαίου» το οποίο λειτουργεί με σύστημα CBT και για το οποίο εκδόθηκε ξεχωριστό διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο
 - 1.11.8. Το πλοίο έχει ορισθεί σαν «πετρελαιοφόρο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου» και χρησιμοποιεί σύστημα CBT, επίσης έχει ορισθεί σαν πλοίο μεταφοράς αργού πετρελαίου και χρησιμοποιεί σύστημα COW και για το οποίο εκδόθηκε ξεχωριστό διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο

1.11.9. Χημικό δεξαμενόπλοιο που μεταφέρει πετρέλαιο

2. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΕΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (κανονισμοί 10 και 16)

2. 1. Τοποθέτηση έρματος τις δεξαμενές καυσίμων:
 - 2.1.1. Το πλοίο σε κανονικές συνθήκες μπορεί να τερματίζει με νερό τις δεξαμενές καυσίμων
2. 2. Τύπος εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου που έχει εγκατασταθεί:
 - 2.2.1. Εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου (15 PPM) (κανονισμός 16 (4))
 - 2.2.2. Εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου (15 PPM) με προειδοποιητική συσκευή και συσκευή αυτόματης διακοπής της απόρριψης (κανονισμός 16 (5)).
2. 3. Το πλοίο επιτρέπεται να λειτουργεί με τον υπάρχοντα εξοπλισμό μέχρι την 6-7-1998 (κανονισμός 16 (6)) και έχει εγκατεστημένο:
 - 2.3.1. Εξοπλισμό διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού (100 PPM)
 - 2.3.2. Εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου (15 PPM) χωρίς προειδοποιητική συσκευή
 - 2.3.3. Εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου (15 PPM) με προειδοποιητική συσκευή και χειροκίνητο μηχανισμό διακοπής της απόρριψης.
- 2.4. Πρότυπα έγκρισης:
 - 2.4.1. Εξοπλισμός διαχωριστήρα/φίλτρου:
 - .1 έχει εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασης Α. 393 (X),
 - .2 έχει εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασης Α. 233 (VII)
 - .3 έχει εγκριθεί σύμφωνα με Εθνικά Πρότυπα που δεν βασίζονται στις αποφάσεις Α. 393 (X) ή Α. 233 (VII)
 - .4 δεν έχει εγκριθεί
 - 2.4.2. Η μονάδα που προσαρμόζεται έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση Α. 444 (XI)
 - 2.4.3. Ο μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου έχει εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασης Α. 393 (X)
- 2.5. Η μέγιστη απόδοση του συστήματος είναι κυβικά μέτρα ανά ώρα (m³/h).
- 2.6. Απαληθιά του κανονισμού 16:
 - 2.6.1. Το πλοίο απαληθιάσεται των απαιτήσεων του κανονισμού 16 (1) ή (2) σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 16 (3) (α) Το πλοίο αποκλειστικά ταξιδεύει
 - .1 Εντός Ειδικής (ων) Περιοχής(ων)
 -
 -
 - .2 Σε απόσταση 12 μιλίων από την πλησιέστερη ακτή εκτός Ειδικής (ων) Περιοχής(ων) που περιορίζονται
 -
 -
 - 2.6.2. Το πλοίο είναι εξοπλισμένο με δεξαμενή(ες) συγκράτησης που έχει όγκο κυβικά μέτρα για τη συνολική συγκέντρωση στο πλοίο των πετρελαιοειδών μιγμάτων που παράγονται στους υδροσυλλέκτες
 - 2.6.3. Αντί της δεξαμενής συγκράτησης το πλοίο είναι εφοδιασμένο με διάταξη με ταφοράς των πετρελαιοειδών μιγμάτων που παράγονται στους υδροσυλλέκτες στη δεξαμενή καταλοίπων.

**3. ΜΕΣΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΗ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ (ΒΑΡΕΑ)
(κανονισμός 17)**

3.1. Το πλοίο διαθέτει δεξαμενές πετρελαιοειδών αποβλήτων (βαρέων) που έχουν ως εξής:

Χαρακτηριστικά Δεξαμενής	Θέση Δεξαμενής		Όγκος m ³
	Νομείς (από)-(έως)	Εγκάρσια θέση	

Συνολικός Όγκος

.....m³

3.2. Μέσα για τη διάθεση των αποβλήτων επιπλέον των δεξαμενών που χρησιμοποιούνται για τα βαριά κατάλοιπα:

3.2.1. Αποτεφρωτής πετρελαιοειδών αποβλήτων:

Δυναμικότητας ήττρα/ώρα

3.2.2. Βοηθητικός λέβητας δυνάμενος να καύσει τα απόβλητα πετρελαιοίου

3.2.3. Δεξαμενή για την ανάμειξη των αποβλήτων πετρελαιοίου με τα καύσιμα χωρητικότητάς m³

3.2.4. Λοιπά αποδεκτά μέσα

.....

4. ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ (κανονισμός 19)

4.1. Το πλοίο διαθέτει ειδική σωλήνωση εφοδιασμένη με πρότυπο σύνδεσμο σύμφωνα με τον κανονισμό 19 για την διάθεση καταλοίπων από τους χώρους του μηχανοστασίου στις ευκολίες αποδοχής.

.....

5. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ (κανονισμοί 13, 24 και 25)

5.1. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 13 το πλοίο πρέπει να διαθέτει:

5.1.1. SBT, PL και COW

5.1.2. SBT και PL

5.1.3. SBT

5.1.4. SBT, CBT ή COW

5.1.5. SBT ή CBT

5.1.6. Δεν απαιτείται να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 13

5.2. Χωριστές δεξαμενές έρματος (SBT):

5.2.1. Το πλοίο διαθέτει δεξαμενές SBT, σύμφωνα με τον κανονισμό 13

5.2.2. Το πλοίο διαθέτει δεξαμενές SBT, σύμφωνα με τον κανονισμό 13, σε προστατευτικές θέσεις (PL) σύμφωνα με τον κανονισμό 13 F

5.2.3. Οι δεξαμενές SBT κατανομούνται ως εξής:

Δεξαμενή Όγκος κυβικά μέτρα (m ³)	Δεξαμενή Όγκος κυβικά μέτρα (m ³)
	Σύνολο

5.3. Δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα (CBT):

5.3.1. Το πλοίο διαθέτει δεξαμενές CBT σύμφωνα με τον κανονισμό 13A και μπορεί να λειτουργεί σαν πετρελαιοφόρο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου

5.3.2. Οι δεξαμενές CBT κατανομούνται ως εξής:

Δεξαμενή Όγκος κυβικά μέτρα (m ³)	Δεξαμενή Όγκος κυβικά μέτρα (m ³)
	Σύνολο

- 5.3.3. Το πλοίο διαθέτει σε ισχύ Εγχειρίδιο Λειτουργίας Δεξαμενών Αποκλειστικά για Καθαρό Έρμα με ημερομηνία έκδοσης
- 5.3.4. Το πλοίο διαθέτει κοινή διάταξη αντλιών και σωληνώσεων για τον κερματισμό των δεξαμενών CBT και το χειρισμό του φορτίου πετρελαίου
- 5.3.5. Το πλοίο διαθέτει ξεχωριστή ανεξάρτητη διάταξη σωληνώσεων και αντλιών για τον κερματισμό των δεξαμενών CBT
- 5.4. Πλήυση με αργό πετρέλαιο (COW):
- 5.4.1. Το πλοίο διαθέτει σύστημα COW σύμφωνα με τον κανονισμό 13 B
- 5.4.2. Το πλοίο διαθέτει σύστημα COW σύμφωνα με τον κανονισμό 13 B, με την εξαίρεση ότι η αποτελεσματικότητα του συστήματος δεν έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 13 (6) και την παράγραφο 4.2.10 των αναθεωρημένων προδιαγραφών του COW (απόφαση Α. 466 (XI))
- 5.4.3. Το πλοίο διαθέτει σε ισχύ εγχειρίδιο Λειτουργίας του Συστήματος Πλήυσης με Αργό Πετρέλαιο, ημερομηνία
- 5.4.4. Το πλοίο δεν απαιτείται να διαθέτει σύστημα COW αλλά διαθέτει τέτοιο το οποίο ικανοποιεί όλες τις προϋποθέσεις ασφάλειας των Αναθεωρημένων Προδιαγραφών του Συστήματος COW (απόφαση Α. 466(XI))
- 5.5. Εξαίρεση από τον κανονισμό 13:
- 5.5.1. Σύμφωνα με τον κανονισμό 13Γ το πλοίο ταξιδεύει μόνο μεταξύ..... και κατά συνέπεια εξαιρείται από τις απαιτήσεις του κανονισμού 13
- 5.5.2. Το πλοίο λειτουργεί με ειδική διάταξη έρματος σύμφωνα με τον κανονισμό 13Δ και κατά συνέπεια εξαιρείται από τις απαιτήσεις του κανονισμού 13
- 5.6. Περιορισμός του μεγέθους και της διάταξης των δεξαμενών φορτίου (κανονισμός 24):
- 5.6.1. Το πλοίο πρέπει να είναι κατασκευασμένο και να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του κανονισμού 24
- 5.6.2. Το πλοίο πρέπει να είναι κατασκευασμένο και να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του κανονισμού 24 (4) (βλέπε κανονισμό 2 (2))
- 5.7. Υποδιαίρεση και ευστάθεια (κανονισμός 25):
- 5.7.1. Το πλοίο πρέπει να είναι κατασκευασμένο και να ικανοποιεί τις διατάξεις του κανονισμού 25 και να τις πληροί
- 5.7.2. Το πλοίο διαθέτει σε εγκεκριμένο έντυπο τις πληροφορίες και τα στοιχεία που απαιτούνται από τις διατάξεις του κανονισμού 25 (5)
- 5.8. Κατασκευή διπλών τοιχωμάτων:
- 5.8.1. Το πλοίο απαιτείται να είναι κατασκευασμένο σύμφωνα με τον κανονισμό 13ΣΤ και πληροί τις απαιτήσεις της:
1. παραγράφου (3), (κατασκευή με διπλά τοιχώματα)
 2. παραγράφου (4) (πετρελαιοφόρο με ενδιάμεσο κατάστρωμα και διπλά πλευρικά τοιχώματα)
 3. παραγράφου (5), εναλλακτική μέθοδος υιοθετημένη από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος
- 5.8.2. Το πλοίο απαιτείται να είναι κατασκευασμένο σύμφωνα με και πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού 13 ΣΤ (7) (απαίτηση ύπαρξης διπυθμένων)
- 5.8.3. Το πλοίο δεν απαιτείται να πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού 13ΣΤ
- 5.8.4. Το πλοίο υπόκειται στις απαιτήσεις του κανονισμού 13Z και:
1. υποχρεούται να συμμορφώνεται με τον κανονισμό 13ΣΤ όχι αργότερα από
 2. η διευθέτησή του είναι τέτοια ώστε οι παρακάτω δεξαμενές και κενοί χώροι δεν θα χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου.....
- 5.8.5. Το πλοίο δεν υπόκειται στις απαιτήσεις του κανονισμού 13 Z

6. ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ (κανονισμός 15)

6.1. Σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου:

6.1.1. Σύμφωνα με την απόφαση Α. 496 (XII) ή Α. 586 (14)* το πλοίο ανήκει στην κατηγορία πετρελαιοφόρου**

6.1.2. Το σύστημα αποτελείται από:

1. Μονάδα ελέγχου
2. Μονάδα προσδιορισμού
3. Μονάδα υπολογισμού

6.1.3. Το σύστημα είναι εξοπλισμένο από:

1. Ασφαλή μηχανισμό εκκίνησης
2. Αυτόματο μηχανισμό διακοπής

6.1.4. Ο μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου εγκρίνεται σύμφωνα με τους όρους της απόφασης Α. 393 (X) ή Α. 586 (14)* και είναι κατάλληλος για:

1. Αργό πετρέλαιο
2. Μαύρα προϊόντα
3. Λευκά προϊόντα
4. Επιβλαβείς ουσίες που προσαρμόζουν με το πετρέλαιο που είναι καταχωρημένες στο προσάρτημα του πιστοποιητικού

6.1.5. Το πλοίο διαθέτει εγχειρίδιο λειτουργίας του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου

6.2. Δεξαμενές καταλοίπων:

6.2.1. Το πλοίο διαθέτει δεξαμενή(ες) αποκλειστικά για κατάλοιπα με συνολική χωρητικότητα κυβικά μέτρα, η οποία αντιστοιχεί στο % της μεταφορικής ικανότητας πετρελαίου σύμφωνα με τον:

1. Κανονισμό 15 (2) (γ)
2. Κανονισμό 15 (2) (γ) (i)
3. Κανονισμό 15 (2) (γ) (ii)
4. Κανονισμό 15 (2) (γ) (iii)

6.2.2. Δεξαμενές φορτίου οι οποίες καθορίστηκαν σαν δεξαμενές καταλοίπων

6.3. Ανιχνευτές διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου/νερού.

6.3.1. Το πλοίο έχει εφοδιασθεί με ανιχνευτές της διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου/νερού εγκεκριμένους, σύμφωνα με τους όρους της απόφασης MEPC 5 (XIII)

6.4. Εξαιρέσεις από τον κανονισμό 15:

6.4.1. Το πλοίο εξαιρείται από την εφαρμογή των απαιτήσεων του κανονισμού 15 (1), (2) και (3) σύμφωνα με τον κανονισμό 15 (7)

6.4.2. Το πλοίο εξαιρείται από την εφαρμογή των απαιτήσεων του κανονισμού 15 (1), (2) και (3) σύμφωνα με τον κανονισμό 2 (20)

6.5. Απαλλοτρίωση του κανονισμού 15:

6.5.1. Το πλοίο απαλλοτριώνεται των απαιτήσεων του κανονισμού 15 (3) σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 15 (5) (β)

Το πλοίο εκτελεί ταξίδια αποκλειστικά:

1. Ειδικών πλοίων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 13Γ
2. Εντός ειδικής περιοχής (ων)

3. Εντός 50 μιλίων από την πλησιέστερη ακτή, εκτός ειδικής περιοχής(ων) διάρκειας 72 ωρών ή λιγότερο που περιορίζονται

* Διαγράφεται ότι δεν έχει εφαρμογή

** Πετρελαιοφόρα η τρόπος των οποίων τοποθετήθηκε ή βρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την 2-10-1986 ή αργότερα θα διαθέτουν σύστημα εγκεκριμένο σύμφωνα με τις απαιτήσεις της απόφασης Α. 586 (14)

7. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΝΤΛΗΣΗΣ, ΣΩΛΗΝΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ (κανονισμός 18)

- 7.1. Τα στόμια απόρριψης του διαχωρισμένου έρματος βρίσκονται:
 - 7.1.1. Πάνω από την ίσαλο γραμμή
 - 7.1.2. Κάτω από την ίσαλο γραμμή
- 7.2. Τα στόμια απόρριψης, εκτός από εκείνα που βρίσκονται στο σημείο διανομής, για το καθαρό έρμα είναι τοποθετημένα:**
 - 7.2.1. Πάνω από την ίσαλο γραμμή
 - 7.2.2. Κάτω από την ίσαλο γραμμή
- 7.3. Τα στόμια απόρριψης εκτός από εκείνα που βρίσκονται στο σημείο διανομής, για το ακάθατο έρμα ή το νερό των δεξαμενών φορτίου που έχει αναμιχθεί με πετρέλαιο είναι τοποθετημένα:**
 - 7.3.1. Πάνω από την ίσαλο γραμμή
 - 7.3.2. Κάτω από την ίσαλο γραμμή σε συνδυασμό με τις διατάξεις μέρους εκροής σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 18 (6) (ε)
 - 7.3.3. Κάτω από την ίσαλο γραμμή
- 7.4. Απόρριψη πετρελαιοειδών από τις αντλίες φορτίου και σωληνώσεις φορτίου [κανονισμός 18 (4) και (5)]
 - 7.4.1. Μέσα για την αποστράγγιση των αντλιών και σωληνώσεων φορτίου με το πέρας της εκφόρτωσης
 1. Ποσότητες αποστραγγισμάτων που μπορεί να διοχετευθούν σε δεξαμενή φορτίου με το πέρας της εκφόρτωσης
 2. Υπάρχει ειδική σωλήνωση μικρής διαμέτρου για τη διοχέτευση στην ξηρά

* Διαγράφεται ότι δεν έχει εφαρμογή

** Να αναφερθούν μόνο εκείνα τα στόμια που μπορεί να παρακολουθούνται.

8. ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (κανονισμός 26)

- 8.1. Το πλοίο διαθέτει σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο σύμφωνα με τον κανονισμό 26

9. ΙΣΟΔΥΝΑΜΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΧΗΜΙΚΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

- 9.1. Πιο κάτω αναφέρεται ο ισοδύναμος εξοπλισμός αντί των δεξαμενών καταλοίπων (παράγραφος 6.2 ανωτέρω) και ανιχνευτών επιφάνειας πετρελαιοειδών/νερού (παράγραφος 6.3. ανωτέρω), που θα φέρουν τα χημικά δεξαμενόπλοια όταν μεταφέρουν πετρέλαιο:
 - 9.1.1. Διαχωριστήρας πετρελαιοειδών/νερού που μπορεί να παράγει απόβλητα, με περιεκτικότητα σε πετρέλαιο να μην υπερβαίνει τα 100 PPM, δυναμικότητας κυβικών μέτρων ανά ώρα.

- 9.1.2. Δεξαμενή συγκράτησης με χωρητικότητα
κυβικά μέτρα
- 9.1.3. Η δεξαμενή για τη συγκέντρωση του νερού που χρησιμοποιείται για πλύσιμο
είναι:
1. Αποκλειστικά γι' αυτό το σκοπό
 2. Φορτίου που έχει ορισθεί σαν δεξαμενή συγκέντρωσης
- 9.1.4. Αντλία μόνιμα τοποθετημένη στο σύστημα διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού
για την απόρριψη αποβλήτων που περιέχουν πετρέλαιο
- 9.2. Ο διαχωριστήρας πετρελαίου/νερού έχει εγκριθεί σύμφωνα με τους όρους της από
φασης Α.393 (X) και είναι κατάλληλος για όλη τη σειρά των προϊόντων που αναφέρο
νται στο Παράρτημα Ι
- 9.3. Το πλοίο διαθέτει σε ισχύ πιστοποιητικό εξαρτισμού για τη Μεταφορά Επικινδύνων
Χημικών Χύμα

10. ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΣΟΜΟΙΑΖΟΥΝ ΜΕ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 14 του Παραρτήματος ΙΙ της Σύμβασης το
πλοίο επιτρέπεται να μεταφέρει ουσίες που προσομοιάζουν με το πετρέλαιο που περιέχο
νται στον επισυναπτόμενο κατάλογο*

11. ΕΞΑΙΡΕΣΗ

Εξαιρέθηκε από την Αρχή ο εξοπλισμός που περιέχεται στα κεφάλαια ΙΙ και ΙΙΙ του Παραρ
τήματος Ι της Σύμβασης σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 2(4) (α), όπως αυτός α
ναφέρεται στην παρακάτω παράγραφο(ους) αυτής της έκθεσης

.....

.....

* Επισυνάπτεται υπογεγραμμένος, με ημερομηνία και σφραγίδα της Αρχής που τον εξέδωσε, ο κατά
λογος των ουσιών που προσομοιάζουν με το πετρέλαιο και που επιτρέπεται να μεταφέρει το πλοίο.

12. ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ (κανονισμός 3)

Εγκρίθηκαν από την Αρχή Ισοδύναμα για ορισμένες απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι, που αναφέρονται σε εξοπλισμό της πιο πάνω παραγράφου(ων) αυτής της έκθεσης

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι αυτή η έκθεση είναι σωστή από κάθε άποψη

Εκδόθηκε

(Τόπος έκδοσης της έκθεσης)

..... 19

(Υπογραφή αρμοδίως
εξουσιοδοτημένου οργάνου
που συνέταξε την έκθεση)

(Σφραγίδα της Αρχής που εξέδωσε)

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

1. Το έντυπο αυτό χρησιμοποιείται για τα πλοία που ανήκουν στον τρίτο τύπο σύμφωνα με τις κατηγορίες που περιέχονται στο διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο, δηλαδή «πλοίο οποιουδήποτε τύπου εκτός από τα αναφερόμενα ανωτέρω». Τα πετρελαιοφόρα και τα λοιπά πλοία με δεξαμενές φορτίου που υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού 2 (2) του παραρτήματος Ι της Σύμβασης, δεν θα χρησιμοποιούν το έντυπο αυτό.
2. Η έκθεση αυτή πρέπει να επισυνάπτεται μόνιμα στο διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο. Το πιστοποιητικό πρέπει να είναι διαθέσιμο στο πλοίο πάντοτε.
3. Αν η γλώσσα του πρωτότυπου της έκθεσης δεν είναι η αγγλική ή η γαλλική, το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες.
4. Οι εγγραφές στα τετραγωνίδια θα γίνονται με σημείο (X) για τις απαντήσεις «ναι» και «εφαρμόζεται» ή με σημείο (-) για τις απαντήσεις «όχι» και «δεν εφαρμόζεται».
5. Οι κανονισμοί που αναφέρονται στην έκθεση αυτή ανήκουν στο Παράρτημα Ι της «Σύμβασης» και οι αποφάσεις είναι εκείνες που έχουν υιοθετηθεί από το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ
ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ
ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ
ΓΙΑ ΜΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ
S U P P L E M E N T
TO THE INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION
CERTIFICATE

ΕΚΘΕΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΟ

Σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος Ι της Διεθνούς Σύμβασης «Πρόληψη της ρύπανσης από πλοία 1973», όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο 1978 (που στο εξής θα ονομάζεται «Σύμβαση»).

1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

- 1.1. Όνομα
- 1.2. ΔΔΣ
- 1.3. Λιμάνι νπολόγησης
- 1.4. ΚΟΧ
- 1.5. Ημερομηνία κατασκευής:
- 1.5.1. Ημερομηνία υπογραφής συμβολαίου κατασκευής
- 1.5.2. Ημερομηνία τοποθέτησης της τρόπιδας ή παρόμοιο στάδιο κατασκευής
- 1.5.3. Ημερομηνία παράδοσης
- 1.6. Μετασκευή ευρείας έκτασης (αν έγινε):
- 1.6.1. Ημερομηνία υπογραφής του συμβολαίου μετασκευής
- 1.6.2. Ημερομηνία έναρξης μετασκευής
- 1.6.3. Ημερομηνία που περατώθηκε η μετασκευή
- 1.7. Χαρακτηρισμός του πλοίου:
- 1.7.1. Νέο πλοίο σύμφωνα με τον κανονισμό 1 (6)
- 1.7.2. Υπάρχον πλοίο σύμφωνα με τον κανονισμό 1 (7)
- 1.7.3. Το πλοίο έγινε αποδεκτό από την Αρχή σαν «υπάρχον» σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 1 (7) λόγω της απρόβλεπτης καθυστέρησης της παράδοσής του

2. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΕΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (κανονισμοί 10 και 16).

- 2.1. Τοποθέτηση έρματος στις δεξαμενές καυσίμων:
 - 2.1.1. Το πλοίο σε κανονικές συνθήκες μπορεί να ερματίζει με νερό τις δεξαμενές καυσίμων
- 2.2. Τύπος εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου που έχει εγκατασταθεί:
 - 2.2.1. Εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου (15 PPM) - I (κανονισμός 16 (4))
 - 2.2.2. Εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου (15 PPM) με προειδοποιητική συσκευή και συσκευή αυτόματης διακοπής της απόρριψης [κανονισμός 16 (5)].
- 2.3. Το πλοίο επιτρέπεται να λειτουργεί με τον υπάρχοντα εξοπλισμό μέχρι την 6-7-1998 [κανονισμός 16 (6)] και έχει εγκατεστημένο:
 - 2.3.1. Εξοπλισμό διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού (100 PPM).
 - 2.3.2. Εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου (15 PPM) χωρίς προειδοποιητική συσκευή
 - 2.3.3. Εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου (15 PPM) με προειδοποιητική συσκευή και χειροκίνητο μηχανισμό διακοπής της απόρριψης
- 2.4. Πρότυπα έγκρισης:
 - 2.4.1. Εξοπλισμός διαχωριστήρα/φίλτρου:
 - .1 έχει εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασης Α. 393 (X),
 - .2 έχει εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασης Α. 233 (VII),
 - .3 έχει εγκριθεί σύμφωνα με εθνικά πρότυπα που δεν βασίζονται στις αποφάσεις Α. 393 (X) ή Α. 233 (VII)
 - .4 δεν έχει εγκριθεί
 - 2.4.2. Η μονάδα που προσαρμόζεται έχει εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασης Α. 444 (XI)

- 2.4.3. Ο μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου έχει εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασης Α. 393 (X)
- 2.5. Η μέγιστη απόδοση του συστήματος είναι κυβικά μέτρα ανά ώρα (m³/h).
- 2.6. Απαλλοτρίωση του κανονισμού 16:
- 2.6.1. Το πλοίο απαλλοτριώνεται των απαιτήσεων του κανονισμού 16 (1) ή (2) σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 16 (3) (α) Το πλοίο αποκλειστικά ταξινομείται:
- .1 Εντός Ειδικής(ων) Περιοχής(ων)
- .2 Σε απόσταση 12 μιλίων από την πλησιέστερη ακτή εκτός Ειδικής(ων) Περιοχής(ων) που περιορίζονται
- 2.6.2. Το πλοίο είναι εξοπλισμένο με δεξαμενή(ες) συγκράτησης που έχει όγκο.... κυβικά μέτρα για τη συνολική συγκέντρωση στο πλοίο των πετρελαιοειδών μιγμάτων που παράγονται στους υδροσυλλέκτες

3. ΜΕΣΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΗ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ (ΒΑΡΕΑ) (κανονισμός 17)

- 3.1. Το πλοίο διαθέτει δεξαμενές πετρελαιοειδών αποβλήτων (βαρέων) που έχουν ως εξής:

Χαρακτηριστικά Δεξαμενής	Θέση Δεξαμενής		Όγκος m ³
	Νομείς (από) - (έως)	Εγκάρσια θέση	

Συνολικός Όγκοςm³

- 3.2. Μέσα για τη διάθεση των αποβλήτων επιπλέον των δεξαμενών που χρησιμοποιούνται για τα βαριά κατάλοιπα:

- 3.2.1. Αποτεφρωτής πετρελαιοειδών αποβλήτων:
Δυναμικότητα λίτρα/ώρα
- 3.2.2. Βοηθητικός λέβητας δυνάμενος να καύσει τα απόβλητα πετρελαίου
- 3.2.3. Δεξαμενή για την ανάμειξη των αποβλήτων πετρελαίου με τα καύσιμα χωρητικότητας m³
- 3.2.4. Λοιπά αποδεκτά μέσα:
.....

4. ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ (κανονισμός 19)

- 4.1. Το πλοίο διαθέτει ειδική σωλήνωση εφοδιασμένη με πρότυπο σύνδεσμο σύμφωνα με τον κανονισμό 19 για την διάθεση καταλοίπων από τους χώρους του μηχανοστασίου στις ευκολίες υποδοχής

5. ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (κανονισμός 26)

- 5.1. Το πλοίο διαθέτει σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο σύμφωνα με τον κανονισμό 26

6. ΕΞΑΙΡΕΣΗ

- 6.1. Εξαιρέθηκε από την Αρχή ο εξοπλισμός που περιέχεται στο κεφάλαιο II του παραρτήματος I της Σύμβασης σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 2 (4) (α) όπως αυτός αναφέρεται στην κατωτέρω παράγραφο(ους) αυτής της έκθεσης

7. ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ (κανονισμός 3)

- 7.1. Εγκρίθηκαν από την Αρχή ισοδύναμα για ορισμένες απαιτήσεις του Παραρτήματος I, που αναφέρονται σε εξοπλισμό της πιο πάνω παραγράφου(ων) αυτής της έκθεσης

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι αυτή η έκθεση είναι σωστή από κάθε άποψη

Εκδόθηκε

(Τόπος έκδοσης της έκθεσης)

.....19

(Υπογραφή αρμοδίου
εξουσιοδοτημένου οργάνου
που συνέταξε την έκθεση)

(Σφραγίδα της Αρχής που εξέδωσε)

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

1. Το έντυπο αυτό χρησιμοποιείται για τα πλοία που ανήκουν στον τρίτο τύπο σύμφωνα με τις κατηγορίες που περιέχονται στο διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο, δηλαδή «πλοίο οποιουδήποτε τύπου εκτός από τα αναφερόμενα ανωτέρω». Τα πετρελαιοφόρα και τα λοιπά πλοία με δεξαμενές φορτίου που υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού 2 (2) του παραρτήματος 1 της Σύμβασης, δεν θα χρησιμοποιούν το έντυπο αυτό.
2. Η έκθεση αυτή πρέπει να επισυνάπτεται μόνιμα στο διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο. Το πιστοποιητικό πρέπει να είναι διαθέσιμο στο πλοίο πάντοτε.

3. Αν η γλώσσα του πρωτότυπου της έκθεσης δεν είναι η αγγλική ή η γαλλική, το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες.

4. Οι εγγραφές στα τετραγωνίδια θα γίνονται με σημείο (X) για τις απαντήσεις «ναι» και «εφαρμόζεται» ή με σημείο (-) για τις απαντήσεις «όχι» και «δεν εφαρμόζεται».

5. Οι κανονισμοί που αναφέρονται στην έκθεση αυτή ανήκουν στο Παράρτημα I της «Σύμβασης» και οι αποφάσεις είναι εκείνες που έχουν υιοθετηθεί από το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9 : Φορτωτικά Έγγραφα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 10 : Βιβλίο Επικίνδυνου Φορτίου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 11 : Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από τη Μεταφορά Επιβλαβών Ουσιών Χύδην.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ
ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΧΥΜΑ.

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, 1973 όπως αυτή τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο 1978 (που στο εξής θα ονομάζεται “σύμβαση” με εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας από (πλήρη στοιχεία του αρμόδιου προσώπου ή οργανισμού που εξουσιοδοτήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης).

Όνομα πλοίου	διεθνές διακριτικό σήμα (ΔΔΣ)	λιμάνι νηολόγησης	ολική χωρητικότητα

Πιστοποιείται ότι:

1. Το πλοίο επιθεωρήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 10 του παραρτήματος II της σύμβασης.

2. Η επιθεώρηση απέδειξε ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, οι εγκαταστάσεις, οι διατάξεις, τα υλικά του πλοίου και η κατάσταση αυτού είναι από κάθε άποψη ικανοποιητική και ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις του παραρτήματος II της σύμβασης.

3. Το πλοίο διαθέτει εγχειρίδιο σύμφωνα με τα πρότυπα διαδικασιών και διατάξεων όπως προβλέπεται από τους κανονισμούς 5,5A και 8 του παραρτήματος II της σύμβασης και ότι οι διατάξεις και ο εξοπλισμός αυτού που προδιαγράφεται στο Εγχειρίδιο είναι σύμφωνος με τις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις των πρότυπων που προαναφέρθηκαν.

4. Το πλοίο είναι κατάλληλο για τη μεταφορά χύμα των παρακάτω επιβλαβών ουσιών με την προϋπόθεση ότι τηρούνται όλες οι σχετικές λειτουργικές διατάξεις του παραρτήματος II της σύμβασης.

<i>Επιβλαβείς υγρές ουσίες</i>	<i>προϋποθέσεις μεταφορές (αριθμοί δεξαμενών κλπ.).</i>

· Συνεχίζεται σε επιπρόσθετα υπογεγραμμένα και φέροντα ημερομηνία φύλλα.

Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι.....
με την προϋπόθεση διενέργειας επιθεωρήσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 10 του παραρτήματος II της σύμβασης.

Εκδόθηκε την19.....

Ο Διευθυντής

ΟΠΙΣΘΟΓΡΑΦΗΣΗ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ Ε- ΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι κατά την επιθεώρηση που απαιτείται σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 10 ντου παραρτήματος II της σύμβασης αποδείχθηκε ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις της σύμβασης:

Ετήσια επιθεώρηση: Τόπος..... ημερομηνία.....
(σφραγίδα αρχής) (υπογραφή εξουσιοδο-
τημένου οργάνου)

Ετήσια* / ενδιάμε- Τόπος ημερομηνία.....
ση* / έκτακτη* (σφραγίδα Αρχής) (υπογραφή εξουσιοδο-
τημένου οργάνου)
επιθεώρηση:

Ετήσια* / ενδιάμε- Τόπος..... ημερομηνία.....
ση* / έκτακτη* (σφραγίδα Αρχής) (υπογραφή εξουσιοδο-
τημένου οργάνου)
επιθεώρηση:

Ετήσια επιθεώρηση: Τόπος ημερομηνία.....
(σφραγίδα αρχής) (υπογραφή εξουσιοδο-
τημένου οργάνου)

* Διαγράφεται, ότι δεν είναι απαραίτητο

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 12 : Πιστοποιητικό Καταλληλότητας για τη Μεταφορά Επικίνδυνων Χημικών Ουσιών Χύμα.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΧΗΜΙΚΩΝ ΧΥΜΑ (Αποφάσεις IMO, ΜΕΡC 20(22) και MSC9(53)¹

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα για την κατασκευή και τον εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύμα με εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας από

(πλήρη στοιχεία του αρμοδίου προσώπου ή οργανισμού που εξουσιοδοτήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης).

Όνομα πλοίου	διεθνές διακριτικό σήμα(ΔΔΣ)	Λιμάνι νηολόγησης	ολική χωρητικότητα (ΚΟΧ)	Τύπος πλοίου (παραγρ. 2.2 4 ² του Κώδικα)
--------------	------------------------------	-------------------	--------------------------	--

Ημερομηνία κατά την οποία τοποθετήθηκε η τροπίδα ή το πλοία βρίσκονταν σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής ή στην περίπτωση μετασκευασμένου πλοίου η ημερομηνία κατά την οποία άρχισε η μετασκευή του σε χημικό δεξαμενόπλοιο.

.....

Ημερομηνία κατά την οποία υπογράφηκε το συμβόλαιο ναυπήγησης.

.....

Πιστοποιείται ότι:

- (i) το πλοίο επιθεωρήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του τμήματος 1.6 του Κώδικα
- (ii) η επιθεώρηση απέδειξε ότι η κατασκευή και ο εξοπλισμός του πλοίου:

* (α) πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις του Κώδικα που εφαρμόζονται σε πλοία που εμπίπτουν στην παργ. 1.7.2

* (β) πληρούν τις απαιτήσεις του Κώδικα που εφαρμόζονται σε πλοία που εμπίπτουν στην παργ. 1.7.3.

2. Ότι το πλοίο είναι εφοδιασμένο με εγχειρίδιο σύμφωνα με τα πρότυπα των διαδικασιών και διατάξεων που προβλέπονται από τους Κανονισμούς 5, 5A και 8 του Παραρτήματος II της ΔΣ MARPOL 73/78 και ότι οι διατάξεις και ο εξοπλισμός του πλοίου που περιγράφεται στο εγχειρίδιο σε κάθε περίπτωση ικανοποιούν και πληρούν τις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις των προτύπων που προαναφέρθηκαν.

3. Ότι το πλοίο είναι κατάλληλο για τη μεταφορά των παρακάτω αναφερόμενων προϊόντων με την προϋπόθεση ότι τηρούνται όλες οι σχετικές λειτουργικές απαιτήσεις του Κώδικα.

Προϊόντα 3+4	Συνθήκες μεταφοράς 5+6 (αριθμός δεξαμενών, κ.λ.π)

*Συνεχίζεται σε Παραρτήματα υπογραμμένα και φέροντα ημερομηνία με αρίθμηση 1.

*Οι αριθμοί των δεξαμενών που αναφέρονται σ' αυτό τον κατάλογο χαρακτηρίζονται με αρίθμηση 1A στο υπογραμμένο και φέροντα ημερομηνία Παράρτημα.

4. Σύμφωνα με την παράγρ. 1.7.3/2.2.5* οι απαιτήσεις του Κώδικα τροποποιούν το πλοίο κατά τον ακόλουθο τρόπο.

5. Ότι η φόρτωση του πλοίου πρέπει να γίνεται:

***(α)** σύμφωνα με τις συνθήκες φόρτωσης που περιέχονται στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο φόρτωσης, σφραγισμένο, με ημερομηνία και υπογεγραμμένο από τον υπεύθυνο εκπρόσωπο της Αρχής ή αναγνωρισμένου από την Αρχή Οργανισμού ή Νηογνώμονα.

***(β)** σύμφωνα με τους περιορισμούς φόρτωσης που επισυνάπτονται στο Πιστοποιητικό αυτό.

* διαγράφεται ότι δεν είναι απαραίτητο

Όταν απαιτείται να γίνει διαφορετική από τις παραπάνω οδηγίες φόρτωση του πλοίου τότε οι απαραίτητοι υπολογισμοί που δικαιολογούν τις προτεινόμενες καταστάσεις φόρτωσης υποβάλλονται στην αρμόδια Αρχή, η οποία μπορεί να εγκρίνει εγγράφως την υιοθέτηση της προτεινόμενης κατάστασης φόρτωσης*.

Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι με την προϋπόθεση διενέργειας επιθεωρήσεων σύμφωνα με την παραγρ. 1.6 του Κώδικα.

Εκδόθηκε την 19.....

Ο υπογραφών δηλώνει ότι είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένος από την πιο πάνω Κυβέρνηση για την έκδοση του πιστοποιητικού αυτού.

.....
(Υπογραφή του αρμόδιου για την έκδοση του πιστοποιητικού και σφραγίδα της αρχής που το εκδίδει).

Σημειώσεις για τη συμπλήρωση του Πιστοποιητικού:

1. Το πιστοποιητικό εκδίδεται μόνο στα πλοία που φέρουν τη σημαία κρατών μελών της ΔΣ MARPOL 73/78.
2. «Τύπος πλοίου». Κάθε καταχώρηση στη στήλη αυτή πρέπει να αναφέρεται σε όλες τις σχετικές συστάσεις, π.χ. καταχώρηση «τύπος 2» εννοεί τον Τύπο 2 με όλες τις σχετικές απαιτήσεις που περιγράφονται στον Κώδικα. Η στήλη αυτή συνήθως δεν θα εφαρμόζεται όταν πρόκειται για υπάρχοντα πλοία και στην περίπτωση αυτή θα σημειώνεται «βλέπε παράγραφο 1 (iii) (β)».
3. Προϊόντα: Θα καταχωρούνται μόνο προϊόντα που περιέχονται στο Κεφάλαιο VI του Κώδικα, ή όποιο έχει εκτιμηθεί από την Αρχή σύμφωνα με την παράγραφο 1.8 του Κώδικα. Αναφορικά με το τελευταίο «νέα» προϊόντα και ειδικές απαιτήσεις προσωρινά περιγραφόμενες πρέπει να αναφέρονται.
4. Προϊόντα: Ο κατάλογος των προϊόντων που το πλοίο δύναται να μεταφέρει θα περιλαμβάνει τις υγρές επιβλαβείς ουσίες κατηγορίας Δ που δεν περιλαμβάνονται στον Κώδικα και θα χαρακτηρίζονται σαν «Κεφάλαιο VII κατηγορία Δ».
5. Συνθήκες μεταφοράς: Οι περιορισμοί για τη μεταφορά ουσιών κατηγορίας Β ή κατηγορίας Γ σύμφωνα με 5Α.2 του Κώδικα πρέπει επίσης να αναφέρονται.
6. Συνθήκες μεταφοράς: Αν ένα πιστοποιητικό εκδίδεται σε πλοίο το οποίο τροποποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 1(12) του Παραρτήματος II της ΔΣ MARPOL 73/78, το Πιστοποιητικό θα αναφέρει στην κορυφή του πίνακα των προϊόντων και των συνθηκών μεταφοράς τους την παρακάτω δήλωση:
«Το πλοίο αυτό έχει πιστοποιητικά για να μεταφέρει μόνο χημικά που περικλείουν κινδύνους ρύπανσης».

* αντί ενσωμάτωσης στο πιστοποιητικό, το κείμενο αυτό μπορεί υπό μορφή παραρτήματος να επισυνευθεί στο πιστοποιητικό αν έχει νόμιμα σφραγισθεί.

**ΟΠΙΣΘΟΓΡΑΦΗΣΗ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΕΤΗΣΙΕΣ
ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ**

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι κατά την επιθεώρηση που απαιτείται σύμφωνα με την παραγρ. 1.6 του Κώδικα για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν Επικίνδυνα Χημικά Χύμα, αποδείχθηκε ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις του Κώδικα.

Ετήσια επιθεώρηση: Υπογραφή: _____
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος: _____
Ημερομηνία: _____
(Σφραγίδα Αρχής)

Ετήσια*/ενδιάμεση*/ Επιθεώρηση: Υπογραφή: _____
έκτακτη* (Υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος _____
Ημερομηνία: _____
(Σφραγίδα Αρχής)

Ετήσια*/ενδιάμεση*/ Επιθεώρηση: Υπογραφή _____
έκτακτη* (υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος _____
Ημερομηνία _____
(Σφραγίδα Αρχής)

Ετήσια Επιθεώρηση: Υπογραφή _____
(υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος _____
Ημερομηνία _____
(Σφραγίδα Αρχής)

* διαγράφεται ότι δεν έχει εφαρμογή

**ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1Α ΣΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ
ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΧΗΜΙΚΩΝ ΧΥΜΑ**

Συνεχίζεται ο κατάλογος των προϊόντων εκείνων που περιγράφονται στο τμήμα 3 και οι συνθήκες για τη μεταφορά τους.

<i>Προϊόντα</i>	<i>Συνθήκες μεταφοράς (αριθμός δεξαμενών, κ.λ.π.)</i>

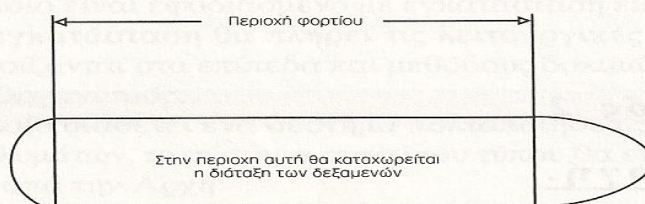
ημερομηνία.....
(η του πιστοποιητικού)

.....
(υπογραφή του αρμόδιου
που υπογράψε το πιστοποιητικό
και σφραγίδα της εκδούσας Αρχής)

Προσάρτημα 2Α στο πιστοποιητικό εξοηθισμού για τη μεταφορά επικινδύνων χημικών χύμα.

ΣΧΕΔΙΟ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ

Όνομα πλοίου
Διεθνές διακριτικό σήμα



Ημερομηνία
(Αυτή που αναφέρεται
στο πιστοποιητικό)

.....
(Υπογραφή αρμόδιου οργάνου
που έκδωσε το πιστοποιητικό ή
σφραγίδα της Αρχής)

ΕΙΚΟΝΕΣ

Εικόνα 1: Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς Αργού Πετρελαίου και Προϊόντων του, σ.23.

Εικόνα 2: Πλοία μεταφοράς Υγροποιημένων Αερίων (LNG/LPG), σ. 24.

Εικόνα 3: Πλοίο μεταφοράς Γενικού Φορτίου, σ. 25.

Εικόνα 4: Πλοίο μεταφοράς Χύδην Ξηρών Φορτίων, σ. 26.

Εικόνα 5: Πλοίο Ore/Bulk/Oil μεταφοράς Σιδηρομεταλλεύματος / Ξηρού φορτίου / Πετρελαίου – ταυτόχρονα, σ. 27.

Εικόνα 6: Πλοίο Πολλαπλών χρήσεων Ξηρού Φορτίου, σ. 28.

Εικόνα 7: Πλοίο μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων, σ. 30.

Εικόνα 8: Φορηγίδα – Οχηματαγωγό πλοίο, σ. 31.