

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**«ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ»**

Βενέτη Ερμίνα

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

Μάϊος 2012

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.

Βενέτη Ερμίνα

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε 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 στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

1. Σαμιώτης Γεώργιος
2. Παζαρζής Μιχαήλ
3. Τζαννάτος Ερνέστος

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

Περιεχόμενα

Περίληψη - Abstract.....	6
Εισαγωγή	7
1. Η παγκόσμια ναυτιλία και η ανάγκη ύπαρξης Ναυτιλιακών Εγγράφων	8
1.1 Συνοπτική παρουσίαση του διεθνοποιημένου περιβάλλοντος της Ναυτιλίας	8
1.2 Διεθνείς οργανισμοί και ναυτιλία	11
1.3 Η ανάγκη για Ναυτιλιακά Έγγραφα	13
1.4 Τα Ναυτιλιακά Έγγραφα ως Δημόσια βεβαιωτικά έγγραφα	16
1.5 Τήρηση, φύλαξη και ανανέωση ναυτιλιακών εγγράφων.....	17
1.6 Ηλεκτρονικά ναυτιλιακά έγγραφα.....	19
2. Κατάλογος Πιστοποιητικών – Εγγράφων που απαιτούνται επί του πλοίου	23
I. Έγγραφα-Πιστοποιητικά σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου και Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.....	23
II. Πιστοποιητικά που προβλέπονται από τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code – ISMC)	27
III. Πιστοποιητικά που προβλέπονται από τον Διεθνή Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των Διμενικών εγκαταστάσεων (ISPS)	28
IV Πιστοποιητικά που απορρέουν από τη Σύμβαση για τον Καθορισμό των Γραμμών Φόρτωσης (International Load Line Convention.	29
V Πιστοποιητικά που απορρέουν από τη Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78.....	30
VI Προαιρετικά Πιστοποιητικά κατά τις διατάξεις των κωδίκων IMDG και IBC ...	36
VII Διεθνές Πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από λύματα (International Sewage Pollution Prevention Certificate – ISPPC).....	38
VIII Πιστοποιητικά που απορρέουν από τη Διεθνή Σύμβαση STCW/78	39
IX Ημερολόγια και Βιβλία Πλοίου	40
X Άλλα Βιβλία και Ημερολόγια Πλοίου	44

3. Αναθεωρημένος Κατάλογος Πιστοποιητικών και Εγγράφων κατά τον ΙΜΟ	51
4. Συμπεράσματα - Προτάσεις.....	72
5. Βιβλιογραφία.....	75
6. Παράρτημα.....	77

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία αυτή εξετάζει την θεσμοθέτηση και εφαρμογή των ναυτιλιακών εγγράφων και πιστοποιητικών, απαραίτητων και προαιρετικών, που πρέπει να τηρούνται επί των πλοίων και ιδιαίτερα των δεξαμενόπλοιων. Τα έγγραφα αυτά έχουν υπαγορευτεί μέσω Διεθνών Συμβάσεων, όπου η ασφάλεια, η ποιότητα και η αποτελεσματική λειτουργία της θαλάσσιας μεταφοράς και εμπορίου αποτέλεσαν τα σημαντικότερα σημεία αναφοράς. Εξετάζοντας το ενδιαφέρον αυτό θέμα, αποσαφηνίζουμε την σημασία των εγγράφων αυτών καθώς και το υπόβαθρο της έκδοσής τους. Τα δεδομένα συγκεντρώθηκαν από νομικά βιβλία ναυτικού δικαίου, εκθέσεις διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών και ναυτιλιακές εταιρίες. Η εργασία περιλαμβάνει λεπτομερή παρουσίαση των εγγράφων αυτών και ταυτόχρονα εξετάζει τα διαθέσιμα περιθώρια βελτίωσης των διαδικασιών σύμφωνα με την τεχνολογική πρόοδο της εποχής μας.

ABSTRACT

This dissertation examines the enactment and application of vessels' documents and certificates, required and optional, which must be carried on board every vessel and especially tankers. These maritime documents have been dictated throughout several international conventions, where security, quality and effective operation of sea transport and trading were the main points of interest. By examining this interesting topic, I clarify the importance of these documents and the background of their issuance. Data used have been collected by maritime law books, maritime organizations' reports and shipping companies. This dissertation contains a detailed presentation of these documents and certificates, as well as investigates simultaneously the available margins for improvement of the procedures in accordance with the technological progress of our days.

Εισαγωγή

Η παρούσα εργασία αναλύει το ρόλο και τη σημασία των ναυτιλιακών εγγράφων και των πιστοποιητικών, τα οποία με βάση το διεθνές και εθνικό θεσμικό πλαίσιο, είναι υποχρεωμένο να φέρει κάθε εμπορικό πλοίο. Γίνεται διεξοδική αναφορά σε όλα τα βασικά έντυπα που αφορούν το σύνολο των πλοίων, με ειδική αναφορά στην περίπτωση των δεξαμενοπλοίων σύμφωνα με τα ψηφίσματα του Διεθνούς Θαλασσιού Οργανισμού (International Maritime Organisation – IMO) και των συστάσεων της Επιτροπής Θαλάσσιας ασφάλειας (Maritime Safety Committee), της Επιτροπής Διευκόλυνσης (Facilitation Committee) και της Επιτροπής Προστασίας του Θαλασσιού Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee).

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζονται συνοπτικά τα βασικά χαρακτηριστικά του διεθνούς περιβάλλοντος της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας. Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι λόγοι ύπαρξης των ναυτιλιακών εγγράφων, η νομική και ουσιαστική σημασία τους καθώς και ο ρόλος του πλοιάρχου στη συμπλήρωση και τη διαφύλαξη τους. Επίσης, γίνεται αναφορά στις περιορισμένες πρωτοβουλίες υιοθέτησης ηλεκτρονικών ναυτιλιακών εγγράφων και πιστοποιητικών. Στη συνέχεια γίνεται αναλυτική αναφορά στα έγγραφα και πιστοποιητικά που απαιτούνται επί όλων των κατηγοριών πλοίων, διαχωρισμένα ανάλογα με τη διεθνή (ή εθνική) σύμβαση από την οποία απορρέουν καθώς ο διαχωρισμός αυτός κρίθηκε ως πλέον λειτουργικός και σαφής. Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στον αναθεωρημένο κατάλογο Πιστοποιητικών και Εγγράφων που απαιτούνται επί των πλοίων, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του IMO, και γίνεται ειδική αναφορά στα πιστοποιητικά που συνδέονται με πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου, παραγώγων, χημικών ουσιών καθώς και επικινδύνων φορτίων. Τα συμπεράσματα από την ανάλυση παρουσιάζονται στο τέταρτο κεφάλαιο, ενώ στο παράρτημα επισυνάπτονται πραγματικά υποδείγματα από πιστοποιητικά δεξαμενόπλοιου, καθώς και σχετικές οδηγίες από τον Αμερικανικό και Γερμανικό Νηογνώμονα.

- Κεφάλαιο 1 -

Η παγκόσμια ναυτιλία και η ανάγκη για την ύπαρξη Ναυτιλιακών Εγγράφων.

1.1. Συνοπτική παρουσίαση του διεθνοποιημένου περιβάλλοντος της Ναυτιλίας

Η παγκόσμια Ναυτιλιακή βιομηχανία είναι υπεύθυνη για τη μεταφορά του 90% περίπου του παγκόσμιου εμπορίου και αποτελεί τη ζωτική δύναμη της παγκόσμιας οικονομίας καθώς, χωρίς τη θαλάσσια μεταφορά, το διηπειρωτικό εμπόριο, η μεταφορά πρώτων υλών και οι εισαγωγές/εξαγωγές προϊόντων σε λογικές τιμές θα ήταν απλά αδύνατα. Η λειτουργία και η διαχείριση του παγκόσμιου στόλου εμπορικών πλοίων δημιουργεί σε παγκόσμιο επίπεδο ένα ετήσιο εισόδημα μεγαλύτερο από US \$380 δις. αντιπροσωπεύοντας το 5% της παγκόσμιας οικονομίας². Με βάση τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο ναυτιλιακός τομέας συνεισφέρει κατά 3-5% στο ακαθάριστο προϊόν της ΕΕ¹ καθώς και οι συναφείς τομείς, παρέχουν απασχόληση σε περίπου 5 εκατομμύρια άτομα, ενώ ο συνολικός αριθμός ναυτικών από τα 27 μέλη της Ε.Ε., ξεπέρασε τα 204.000.

Η ναυτιλία είναι υπεύθυνη για το 90 % του εμπορίου της Ευρώπης και το 40 % όλων των εσωτερικών συναλλαγών σε χιλιομετρικούς τόνους². Διεθνώς δραστηριοποιούνται περίπου 50,000 εμπορικά πλοία, μεταφέροντας κάθε είδους φορτίο. Ο παγκόσμιος στόλος κατανέμεται σε περισσότερα από 150 κράτη και απασχολεί περισσότερους από ένα εκατομμύριο ναυτικούς κάθε εθνικότητας. Επιπλέον, ανάμεσα στο 1992 και στο 2007, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε από 18,235 δις τονομύλια³ σε 32,932 δις τονομύλια, αύξηση περίπου 80%, ενώ το 2009 μεταφέρθηκαν περίπου 8,2

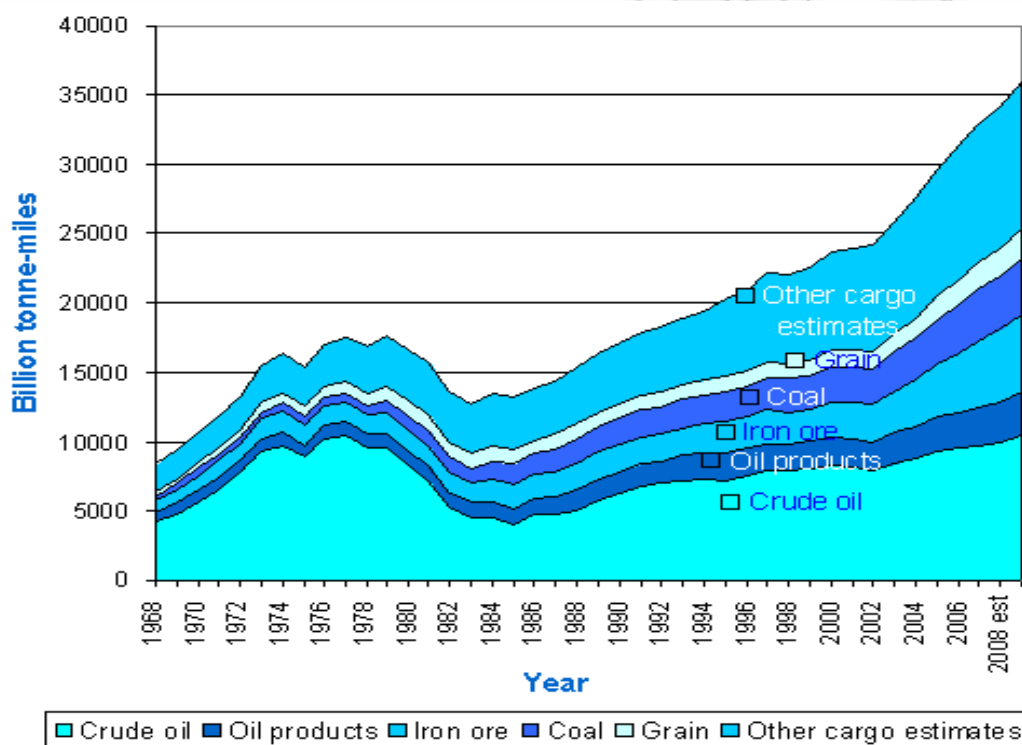
¹ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/facts_fig_en_bat_060523.pdf

² http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/thematic_factsheets/shipping_el.pdf

³ Τονομύλι είναι μονάδα μέτρησης μεταφορικού έργου ισοδύναμη με τη μεταφορά φορτίου βάρους ενός τόνου σε απόσταση ενός ναυτικού μιλίου.

δισεκατομμύρια τόνοι φορτίου⁴. Στο ακόλουθο διάγραμμα απεικονίζεται η κατανομή του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου ανά κατηγορία φορτίου.

Κατανομή του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου ανά είδος φορτίου



Πηγή: UNCTAD Maritime Transport Review 2009

Στο σημείο αυτό πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η Ναυτιλία είναι η ασφαλέστερη και η πιο φιλική προς το περιβάλλον μορφή εμπορευματικής μεταφοράς και σε σύγκριση με

⁴ http://www.unctad.org/en/docs/rmt2010_en.pdf, σελ. 6

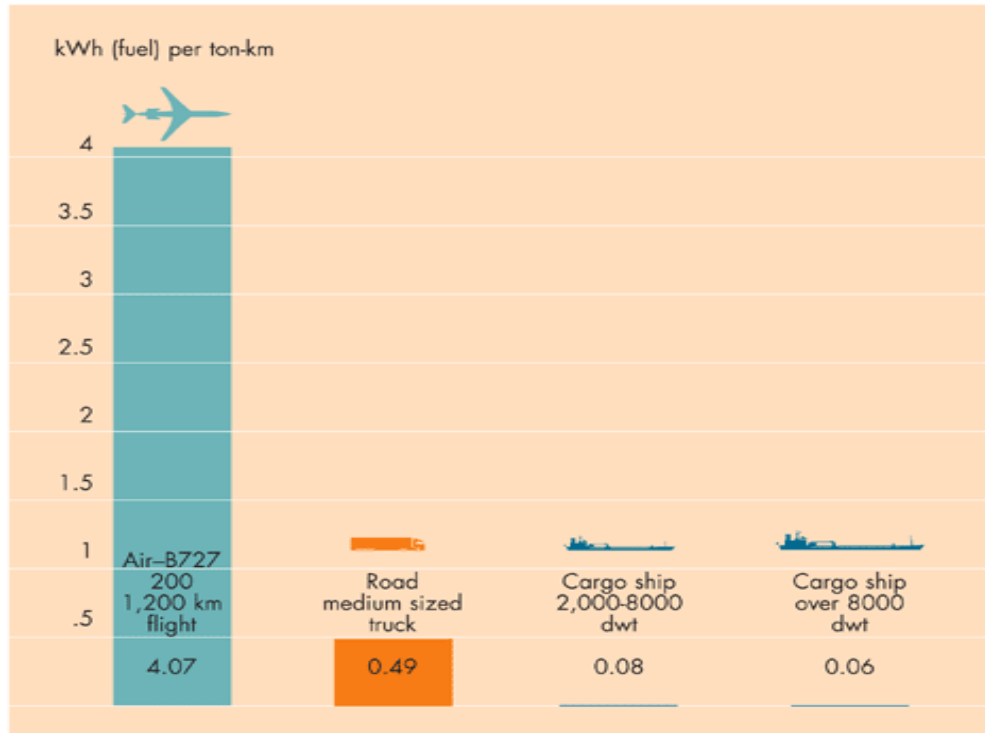
τις χερσαίες μεταφορές της αναλογεί ένα πάρα πολύ μικρό ποσοστό στη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος από ανθρωπογενείς πηγές. Κατά τα τελευταία 15 χρόνια έχει γίνει σημαντική βελτίωση στην φιλικότητα της ναυτιλίας προς το περιβάλλον κυρίως μέσα από τον περιορισμό του όγκου του πετρελαίου που χύνεται στη θάλασσα, παρά την τεράστια ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Σε ότι αφορά την κατανάλωση ενέργειας, η ναυτιλία έχει επίσης προβάδισμα σε σχέση με την κατανάλωση ενέργειας των άλλων μέσων μεταφοράς. Οι συνεχείς τεχνολογικές βελτιώσεις στο σχεδιασμό των ναυτικών μηχανών, στα κύτη και στις προπέλες των πλοίων και η αύξηση του μεγέθους των πλοίων έχουν οδηγήσει στην αποδοτικότερη ενεργειακή διαχείριση και στη μείωση των εκπομπών CO₂.

Συγκριτική κατανάλωση καυσίμου ανά μεταφορικό έργο

Πηγή: NTM (Swedish Network for Transport and the Environment)

Comparative fuel consumption

Source: Swedish Network for Transport and the Environment



1.2. Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλία

Η παρουσία ρητών κανόνων στον τομέα της ναυτιλίας συνδυάστηκε με την ανάπτυξη διεθνών οργανισμών με αντικείμενο την ρύθμιση των θαλάσσιων μεταφορών. Ο διεθνής χαρακτήρας των θαλάσσιων μεταφορών και οι πρακτικές που εμφανίστηκαν στην αγορά (π.χ. νηολόγηση πλοίων σε κράτη χωρίς ναυτιλιακή παράδοση), οδήγησαν στην αναζήτηση διεθνών ρυθμίσεων. Στο παρελθόν, τα Ηνωμένα Έθνη (United Nations) πήραν σημαντικές αποφάσεις είτε άμεσα (π.χ. UN Convention on the Law Of the Sea - UNCLOS), είτε μέσω εξειδικευμένων αντιπροσωπειών, όπως η UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). Σήμερα ο ρόλος της UNCTAD έχει περιορισθεί σημαντικά. Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO – International Labour Organisation) έχει υιοθετήσει, από το 1920, περισσότερες από 30 διεθνείς συμβάσεις (με υποχρεωτική εφαρμογή μετά την επικύρωση τους από τα κράτη μέλη του ILO) και 25 μη-υποχρεωτικές συστάσεις που ρυθμίζουν και ασχολούνται αποκλειστικά με τους όρους απασχόλησης της ναυτεργασίας. Πλέον, κυρίαρχο ρυθμιστικό ρόλο έχει αναπτύξει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO International Maritime Organisation) που ιδρύθηκε από τα Ηνωμένα Έθνη αρχικά ως συμβουλευτικός οργανισμός σε τεχνικά θέματα θαλάσσιας ασφάλειας, αλλά στην συνέχεια επικράτησε ως ο κύριος μηχανισμός προώθησης ρυθμίσεων για την θαλάσσια ασφάλεια, την πρόληψη ρύπανσης των θαλασσών, την ποιότητα των πληρωμάτων των πλοίων, και τα νομικά ζητήματα που προκύπτουν από τις ανεπιθύμητες περιβαλλοντικές επιδράσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Τα κράτη-σημαία που είναι μέλη του IMO ανέρχονται σε 166. Υπάρχουν επίσης 30 συνεργαζόμενοι κυβερνητικοί οργανισμοί και 63 μη-κυβερνητικοί διεθνείς οργανισμοί (συμπεριλαμβανομένης της ΕΕ) με συμβουλευτική ιδιότητα⁵. Τέλος, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει και αυτή αναπτύξει σημαντικές ρυθμιστικές παρεμβάσεις με κύριους άξονες τη διαμόρφωση των ορών ανταγωνισμού, το άνοιγμα των επιμέρους αγορών του συστήματος θαλασσιών μεταφορών, τη ρύθμιση των παραμέτρων της ναυτιλίας που

⁵ Pallis, A.A. (2007), *Regulating Maritime Transportation in Europe*, in: Theodoropoulos S. (ed) *Regulatory Policies: Special Issues*, Gutenberg: Athens, pp. 33-54, (in Greek).

εγγυώνται την θαλάσσια ασφάλεια (συμπεριλαμβανομένης της ενίσχυσης της δράσης των διεθνών οργανισμών και ιδιαίτερα του IMO) και τις ρυθμιστικές παρεμβάσεις για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών στα πλαίσια μιας γενικότερης βελτίωσης του συνόλου των μεταφορικών συστημάτων.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν μια οικονομική δραστηριότητα στρατηγικής σημασίας για τις εθνικές οικονομίες. Παράλληλα, είναι ένας 'δύσκολος' οικονομικός τομέας, η οργάνωση του οποίου χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη σημαντικής αβεβαιότητας. Για την επίτευξη της αρτιότερης οργάνωσης του συστήματος έχει αναπτυχθεί ένα ευρύ σύνολο ρυθμιστικών πολιτικών. Η δέσμευση για την ασφάλεια στη διαχείριση των πλοίων είναι διαχρονικά μεγαλύτερη από κάθε άλλη βιομηχανία καθώς η ναυτιλία ήταν από τους πρώτους τομείς που υιοθέτησαν και εφάρμοσαν διεθνή πρότυπα ασφάλειας, κυρίως υπό την αιγίδα του IMO. Οι παρακάτω κανονισμοί έχουν υιοθετηθεί από τον International Maritime Organization (και τον International Labour Organization) σχετικά με την ασφάλεια και την αποφυγή της ρύπανσης. Επιπλέον, πολλοί άλλοι οργανισμοί έχουν υιοθετήσει ακόμα περισσότερες και πιο εξειδικευμένες συμβάσεις (OPA 90, E.U. regulations). Οι βασικές διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις είναι:

- **S.O.L.A.S.** (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974) Θέτει τα βασικά ελάχιστα standards για την ασφαλή κατασκευή των πλοίων και το βασικό εξοπλισμό ασφάλειας (π.χ. προστασία από φωτιά, έκρηξη, ασφαλή ναυσιπλοΐα, σωστικά μέσα, ασυρμάτους) που πρέπει να μεταφέρεται στο πλοίο. Η SOLAS επιβάλλει έναν αριθμό από τακτικούς ελέγχους του πλοίου (επιθεωρήσεις - ship surveys) και την έκδοση αντίστοιχων πιστοποιητικών συμμόρφωσης από το κράτος της σημαίας
- **MAR.POL.** (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973/1978 – Marine Pollution) περιέχει τις απαιτήσεις για την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης, είτε από τη λειτουργία, είτε από ατύχημα του πλοίου. Πιο συγκεκριμένα η MARPOL αναφέρεται στην αποφυγή ρύπανσης από πετρέλαιο, χημικά, επικίνδυνα φορτία, σεντινόνερα, σκουπίδια, ατμοσφαιρικούς ρύπους και περιλαμβάνει συγκεκριμένους περιορισμούς (π.χ. διπύθμενα πλοία)

- **CO.L.R.EG** (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972). Είναι ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας της ναυτιλίας και αναφέρεται στους τρόπους αποφυγής συγκρούσεων.
- **LOADLINE** (International Convention on Loadlines, 1966) καθορίζει το ελάχιστο επιτρεπτό ελεύθερο όγκο φόρτωσης ανάλογα με την εποχή του χρόνου και την κατηγορία του πλοίου.
- **I.S.P.S.** (The International Ship and Port Facility Security Code, 2002) Περιλαμβάνει τα υποχρεωτικά συστήματα διασφάλισης της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων
- **O I.S.M.** (The International Safety Management Code, 1993) καθορίζει τις διαδικασίες που θα εξασφαλίζουν την αποτελεσματική και χωρίς ατυχήματα διαχείριση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, με την καταγραφή όλων των ενεργειών και τους συνεχείς ελέγχους από τους νηογνώμονες. Βασικό στοιχείο είναι η ύπαρξη και διατήρηση μιας αποτελεσματικής διαδικασίας επικοινωνίας ανάμεσα στο πλοίο και στην εταιρεία που το διαχειρίζεται από την ξηρά.
- **S.T.C.W.** (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978/1995) καθορίζει τα βασικά κριτήρια αξιολόγησης που πρέπει να πληροί ένας ναυτικός.
- **ILO 147** (The ILO Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976) αφορά στις εθνικές συμβάσεις εργασίας (ώρες εργασίας, ιατρική επιτήρηση των ναυτικών καθώς και τις συνθήκες εργασίας τους) οι οποίες ανανεώθηκαν με το **MLC, 2006** (The ILO Maritime Labour Convention, 2006).

1.3. Η ανάγκη για Ναυτιλιακά Έγγραφα

Μέσα σε ένα τόσο διεθνοποιημένο και ρυθμιζόμενο περιβάλλον, και για τη διευκόλυνση της λειτουργίας των εμπορικών πλοίων, τη διασφάλιση των συμφερόντων των πλοιοκτητών, των ναυλωτών, ασφαλιστών, του πληρώματος και γενικά των επιβαινόντων στο πλοίο, του Δημοσίου, των ασφαλιστικών ταμείων (NAT κλπ.), καθώς και κάθε τρίτου πού εξαρτά κάποιο έννομο συμφέρον από την εκμετάλλευση του πλοίου, όπως και για την απόδειξη συμμορφώσεως στους διεθνείς κανόνες, καθώς και

την απόδειξη ορισμένων καταστάσεων, γεγονότων και ενεργειών στο πλοίο, προβλέπεται (ΚΙΝΔ - ΚΔΝΔ — Διεθνείς Συμβάσεις κλπ.) η τήρηση ορισμένων έγγραφων και βιβλίων τα όποια ο πλοίαρχος πρέπει πάντοτε να έχει πάνω στο πλοίο. Τα ειδικά αυτά βιβλία και έγγραφα καλούνται γενικά Ναυτιλιακά έγγραφα.

Η Διεθνής Κοινότητα με τη συνομολόγηση των Δ.Σ. SOLAS, LOAD-LINE, MARPOL αποσκοπεί στο να διασφαλίσει αφ' ενός πλοία ικανά που να παρέχουν ασφάλεια στον άνθρωπο και στα μεταφερόμενα φορτία και αφ' ετέρου την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Κάθε πλοίο σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τους κανονισμούς είναι υποχρεωμένο να φέρει τα κατάλληλα πιστοποιητικά, τα οποία πρέπει να είναι αμέσως διαθέσιμα στο πλοίο για κάθε έλεγχο σε κάθε στιγμή. Στα πλαίσια της ελληνικής Ναυτιλίας, και προκειμένου η λειτουργία του πλοίου ως εθνική μονάδα πλουτοπαραγωγικής πηγής για την Ελληνική οικονομία να είναι εύρυθμη, παραγωγική, ανταγωνιστική, αλλά και ταυτόχρονα ασφαλής ως προς το σκάφος και ως προς το πλήρωμα, η Πολιτεία καθιέρωσε με κανόνες δικαίου (Νόμους - Κώδικες, Διατάγματα και Υπουργικές Αποφάσεις) τα ναυτιλιακά έγγραφα, βιβλία και πιστοποιητικά, που πρέπει υποχρεωτικά να φέρει κάθε πλοίο υπό Ελληνική σημαία. Η υποχρεωτική φύση και ο χαρακτήρας των εγγράφων αυτών απορρέει από τις διεθνείς συμβάσεις και τις εθνικές διατάξεις που τα καθιέρωσαν, ενώ η τήρησή τους είναι δεσμευτική και σε καμία περίπτωση η υιοθέτησή τους δεν αποτελεί «στοιχείο της δυνητικής προαιρέσεως⁶». Για την έκδοση και διατήρηση σε ισχύ αυτών των πιστοποιητικών/εγγράφων κάθε πλοίο υποβάλλεται σε μια σειρά επιθεωρήσεων και ελέγχων από ειδικευμένο προσωπικό, τους επιθεωρητές (Surveyors). Μετά τις επιθεωρήσεις και τους ελέγχους του απαιτούμενου εξοπλισμού και των οργάνων του πλοίου και εφόσον αυτά βρεθούν σε ικανοποιητική κατάσταση και καταλληλότητα, το κάθε πιστοποιητικό εκδίδεται ή/και ανανεώνεται αναλόγως.

Μια μορφή κατηγοριοποίησης των ναυτιλιακών εντύπων είναι σε α) έντυπα ταυτότητας (Έγγραφο Εθνικότητας) β) έντυπα που υπόκεινται σε αρχική έκδοση και περιοδικές ανανεώσεις (πιστοποιητικό καταμετρήσεως, ασφάλειας ναυσιπλοΐας, γραμμής φορτώσεως καθώς και τα καθοριζόμενα από τις διατάξεις προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος από ρύπανση) και γ) τα πάσης φύσεως βιβλία που εκδίδονται αρχικά

⁶ Μ. Μαλέρμπας, «Ναυτικά Έγγραφα Πλοίων», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, 1999, σελ. 37

όταν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία και ανανεώνονται συνεχώς εφ' όσον τελειώσουν οι σελίδες του⁷. Εντούτοις, η συνηθέστερη κατηγοριοποίηση των ναυτικών εγγράφων είναι εκείνη που βασίζεται στο συμφέρον που κυρίως διασφαλίζουν, και διακρίνει τα Ναυτιλιακά/Ναυτικά έγγραφα σε τρεις βασικές κατηγορίες⁸:

- **Αυτά που αναφέρονται στο πλοίο.**

"Έγγραφο εθνικότητας, πρωτόκολλο καταμετρήσεως, πρωτόκολλο γενικής επίθεωρήσεως, πιστοποιητικά ασφάλειας πλοίου, πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως, πιστοποιητικό υποθηκών και κατασχέσεων, πιστοποιητικό μυοκτονίας, ημερολόγια (γέφυρας, μηχανής, ασυρμάτου), βιβλίο πετρελαίου.

- **Αυτά που αναφέρονται στο πλήρωμα.**

Ναυτολόγιο, ποινολόγιο, βιβλίο συσσιτίου.

- **Αυτά που αναφέρονται στο φορτίο.**

Ναυλοσύμφωνο, φορτωτική, δηλωτικό φορτίου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι συχνά είναι δυνατό να υπάρξει σύγχυση με τη χρήση του όρου ναυτικά/ναυτιλιακά έντυπα, έγγραφα ή ναυτικά βιβλία. Ο Κ.Δ.Ν.Δ. αναφέρει ενδεικτικά κάποια βασικά ναυτιλιακά έγγραφα (όπως αυτά που αναφέρθηκαν συνοπτικά παραπάνω και θα αναλυθούν στη συνέχεια), χωρίς όμως να αποκλείει τη δυνατότητα να ορισθούν και άλλα με νέα Προεδρικά Διατάγματα. Επίσης ορίζει, ποια είναι η αποστολή και η σημασία της τήρησης καθενός απ' αυτά.

Από τις σχετικές διατάξεις του Κ.Δ.Ν.Δ. (άρθρα 46-53) για τα ναυτιλιακά έγγραφα, προκύπτει ότι απ' αυτά το ναυτολόγιο, το ημερολόγιο γέφυρας, το ημερολόγιο μηχανής, το ημερολόγιο ασυρμάτου, το ποινολόγιο και το βιβλίο πετρελαίου, χαρακτηρίζονται από τον ίδιο το νομοθέτη ως βιβλία, πράγμα που επιβάλλει και η ίδια η φύση τους, διότι καθένα από αυτά πραγματικά αποτελεί πολυσέλιδο τόμο, βιβλιοδετημένο έτσι ώστε να αντέχει σε μακροχρόνια χρήση. Επομένως αυτά είναι τα ναυτιλιακά βιβλία. Αντίστοιχα, το έγγραφο εθνικότητας, το πιστοποιητικό καταμέτρησης, τα πιστοποιητικά ασφαλείας, το πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης, χαρακτηρίζονται ως ναυτιλιακά έγγραφα, διότι

⁷ Μ. Μαλέρμπας, «Ναυτικά Έγγραφα Πλοίων», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, 1999, σελ. 38

⁸ Γ. Σπαρτιώτης και Γ. Μαργέτης, «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Τεχνικές Εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου, Αθήνα 1997, σελ. 26

αυτός ο χαρακτηρισμός ανταποκρίνεται καλύτερα στη φύση τους ως έντυπα που κατά κανόνα έχουν μία ή δυο σελίδες.

Επίσης, πρέπει να τονισθεί ότι υπάρχουν και άλλες κατηγορίες εντύπων / εγγράφων που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με τη ναυτιλία όπως το βιβλίο υπερωριών, τα φορτωτικά και τελωνειακά έγγραφα. Τα τελωνειακά έγγραφα σύμφωνα με το άρθρο 86 του Τελωνειακού Κώδικα είναι το δηλωτικό φορτίου, το δηλωτικό εφοδίων πλοίου, το δηλωτικό ειδών πληρώματος και το βιβλίο ατελειών. Τα έγγραφα αυτά όμως αναφέρονται απλά για λόγους πληρότητας και δεν αποτελούν το πεδίο εστίασης της παρούσας εργασίας.

1.4. Τα Ναυτιλιακά Έγγραφα ως Δημόσια βεβαιωτικά έγγραφα.

Σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο, τα ναυτιλιακά έγγραφα και πιστοποιητικά κάθε πλοίου υπό ελληνική σημαία, χαρακτηρίζονται ως δημόσια βεβαιωτικά έγγραφα, καθώς εκδίδονται από τις Υπηρεσίες του Ελληνικού Δημοσίου (ή τους εκάστοτε από αυτό εξουσιοδοτημένους νομίμως οργανισμούς) και γιατί προβλέπονται και καθορίζονται από την σχετική νομοθεσία ως διατετιμημένα έντυπα (εκτός εκείνων που αναφέρονται στο φορτίο). Με Υπουργική Απόφαση ή Προεδρικό Διάταγμα Όλα τα ναυτιλιακά έγγραφα, βιβλία και πιστοποιητικά κατά το άρθρο 13 παρ.3 του Ποινικού Κώδικα *«αποτελούν γραπτά προορισμένα ή πρόσφορα να αποδείξουν γεγονός έχον έννομη σημασία και σημεία προορισμένα να αποδείξουν τοιούτο γεγονός»*. Επίσης, τα ναυτιλιακά έγγραφα των πλοίων αποτελούν δημόσια έγγραφα διότι συντάσσονται με τους νόμιμους τύπους από δημοσίους υπαλλήλους και όργανα που ασκούν δημόσια υπηρεσία και λειτούργημα, μέσα στα όρια της αρμοδιότητάς τους.

Έτσι λοιπόν ενέργειες όπως η σφράγιση των βιβλίων κατά σελίδα και θεώρηση στην τελευταία σελίδα (με το κατάλληλο χαρτόσημο) από την Λιμενική ή Προξενική Αρχή καθώς και ο έλεγχος και η θεώρηση όλων των ναυτιλιακών εγγράφων από τις

υπηρεσίες αυτές πραγματοποιείται υπό την έννοια του δημόσιου εκδοθέντος εγγράφου⁹. Ως εκ τούτου έχουν τα ναυτιλιακά έγγραφα και βεβαιωτικό χαρακτήρα αφού από τη φύση και τη σύνταξη τους περιλαμβάνουν βεβαίωση και δήλωση αντίληψης και γεγονότος για κάποιο ναυτικό, τεχνικό ή άλλο θέμα.

Λόγω αυτού του χαρακτήρα τους (και καθ' όσον εξ' αυτών διακυβεύονται τα έννομα συμφέροντα των πλοιοκτητών, των μελών του πληρώματος ή και τρίτων μερών όπως φορτωτών, ναυλωτών, επιθεωρητών, Δημοσίων Αρχών κλπ), απαγορεύεται αυστηρώς οποιαδήποτε αλλοίωση, πλαστογραφία, φθορά, καταστροφή ή απώλεια, ενώ οποιοσδήποτε προβεί σε ανάλογες παράνομες ενέργειες επί των ναυτιλιακών εγγράφων (είτε από δόλο είτε από αμέλεια) υπόκειται στις νόμιμες συνέπειες και κυρώσεις που προβλέπονται από τις σχετικές διατάξεις του Ποινικού Κωδικού ιδιαίτερα σε ότι αφορά την πλαστογραφία. Ο νόμος προβλέπει την περίπτωση ανταποδείξεως, σε τέτοια περίπτωση όμως κάθε τρίτος που επιχειρεί να προσβάλει την αλήθεια των γραφομένων στα ναυτιλιακά έντυπα, φέρει το βάρος της αποδείξεως των ισχυρισμών του.

1.5. Τήρηση, φύλαξη και ανανέωση ναυτιλιακών εγγραφών.

Κατά το άρθρο 114 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, παρ. 1 « ο πλοίαρχος συντάσσει το ημερολόγιο γέφυρας, επιμελείται δε όπως τηρούνται κανονικώς και ευρίσκονται επί του πλοίου και πάντα τα άλλα κεκανονισμένα βιβλία και έγγραφα». Οι εγγραφές στο ημερολόγιο πλοίου πρέπει να είναι καθαρογραμμένες. Δεν επιτρέπονται οι διαγραφές, τα σβησίματα ή εγγραφές στα περιθώρια ή ανάμεσα στις γραμμές, ενώ κάθε αναγκαία συμπλήρωση πρέπει να γίνεται με ιδιαίτερη εγγραφή και ή διόρθωση των σφαλμάτων να γίνεται με παρένθεση και υπογράμμιση των διαγραφομένων λέξεων. Όπως προαναφέρθηκε, οι προφυλάξεις και οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται από το νόμο για την καλή τήρηση του ημερολογίου είναι δικαιολογημένες, γιατί οι έγγραφες που έχουν θεωρηθεί αρμοδίως, αποτελούν απόδειξη των γεγονότων που περιγράφουν.

⁹ Ο.π. σελ. 39.

Πέραν του Ημερολογίου Γέφυρας, κατά τον ΚΙΝΔ ορίζεται ότι ο πλοίαρχος «επιμελείται» ότι τηρούνται κανονικά και ευρίσκονται σε κάθε στιγμή επί του πλοίου και το σύνολο των άλλων βιβλίων και πιστοποιητικών, ανεξάρτητα με το αν δεν είναι ο ίδιος υπεύθυνος για τη συμπλήρωση τους (π.χ. στην περίπτωση των βιβλίων ραδιοεπικοινωνιών, μηχανής, πετρελαίου, επιθεωρήσεως και γυμνασίων, την ευθύνη για την τήρηση και σύνταξη των οποίων φέρουν οι αντίστοιχα οριζόμενοι αξιωματικοί του πλοίου σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις ειδικές επί μέρους διατάξεις και τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα των αξιωματικών).

Παρόλα αυτά, ο πλοίαρχος διατηρεί την ευθύνη για τα αναγραφόμενα στα έντυπα και βιβλία αυτά, είναι υποχρεωμένος να τα ελέγχει σε τακτά χρονικά διαστήματα και να βεβαιώνει ενυπόγραφα, καθώς αποτελεί το άτομο το οποίο συγκεντρώνει την ανώτατη εξουσία αλλά και την ανώτατη ευθύνη για κάθε τι που συμβαίνει επί του πλοίου και σε όλους τους χώρους αυτού. Ο πλοίαρχος επίσης ευθύνεται αποκλειστικά για την ανανέωση των ημερολογίων και βιβλίων του πλοίου, οφείλει να διατηρεί εντός του πλοίου επαρκές απόθεμα, φροντίζοντας έγκαιρα για την θεώρηση των νέων βιβλίων από Λιμενική Αρχή ή υποχρεούται να φροντίζει για τον έγκαιρο εφοδιασμό αυτών από Λιμενική Αρχή όταν αυτό είναι απαραίτητο. Εδικά δε σε ότι αφορά το Έγγραφο Εθνικότητας, το πιστοποιητικό καταμέτρησης, τα πάσης φύσης πιστοποιητικά ασφαλείας και MARPOL του πλοίου και το πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης, την αποκλειστική ευθύνη και επιμέλεια φέρει ο πλοίαρχος κάθε πλοίου υπό Ελληνική σημαία, ο οποίος οφείλει να τα διατηρεί στο γραφείο του σε άριστη κατάσταση ώστε να επιδεικνύει τα πρωτότυπα τους στις Ελληνικές και ξένες Αρχές ενώ δεν επιτρέπεται η έκδοση φωτοαντιγράφων¹⁰.

Ο έλεγχος της ύπαρξης στο πλοίο των ναυτιλιακών εγγράφων και βιβλίων διενεργείται από τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή και από τη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υ.Θ.Υ.Ν.ΑΛ. Ο πλοίαρχος υποχρεούται μετά τον κατάπλου του πλοίου στο λιμένα, να παρουσιαστεί, μέσα σε 24 ώρες, στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή, προσκομίζοντας για θεώρηση το ναυτολόγιο και το ημερολόγιο, καθώς και κάθε άλλο ναυτιλιακό έγγραφο και βιβλίο, που θα ζητήσει η Αρχή.

¹⁰ Ο.π. σελ. 41.

Η μη έγκαιρη προσκόμιση των ναυτιλιακών εγγράφων και βιβλίων για θεώρηση στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή, συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα του πλοίαρχου. Ο πλοίαρχος πλοίου, ανεξάρτητα με τη σημαία που αυτό φέρει, δηλαδή αν είναι ελληνική ή ξένη, υποχρεούται, πριν διενεργήσει τον απόπλου του πλοίου που διοικεί, να προσκομίσει στη Λιμενική Αρχή για έλεγχο τα ναυτιλιακά έγγραφα και να εφοδιαστεί με τη σχετική άδεια απόπλου. Σε διαφορετική περίπτωση, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον δυο (2) μηνών. Στο άρθρο 235 παρ. 1ζ του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ορίζεται ότι ο πλοίαρχος που δε φέρει στο πλοίο τα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία που ορίζονται από το νόμο, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι (6) μήνες. Επίσης πλοίαρχος, ο οποίος σε ώρα κινδύνου του πλοίου ή εγκατάλειψης αυτού, παραμελεί να διασώσει τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών και με χρηματική ποινή.

1.6. Ηλεκτρονικά Ναυτιλιακά Έντυπα

Όπως θα γίνει αντιληπτό από την περαιτέρω ανάλυση, ο όγκος των πιστοποιητικών, βιβλίων και ημερολογίων που τα πλοία είναι υποχρεωμένα να διατηρούν και να φέρουν είναι ιδιαίτερα μεγάλος. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το IMO document FAL.2/Circ.87 MEPC/Circ.426 MSC/Circ.1151 (17/12/2004) για τον «Αναθεωρημένο κατάλογο Πιστοποιητικών και εγγράφων που απαιτούνται επί του πλοίου» ("Revised List of Certificates and Documents Required to be Carried On Board Ships"), απαιτούνται τουλάχιστον 67 διαφορετικά πιστοποιητικά μόνο για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις των συμβάσεων του οργανισμού.

Επιπλέον, ή ίδια η φύση της θαλάσσιας μεταφοράς δημιουργεί κινδύνους τόσο για την ασφάλεια όσο και για τη διατήρηση της καλής κατάστασης των εντύπων αυτών. Τα ναυτιλιακά έντυπα υπογράφονται και ελέγχονται από ένα πολύ μεγάλο αριθμό προσώπων (προσωπικό πλοίου και εταιρείας, επιθεωρητών Port state, κράτους σημαίας, νηογνομόνων, φορτωτών κτλ) σε συνθήκες πίεσης χρόνου αλλά και με μεγάλη

γεωγραφική διασπορά, η οποία είναι συνώνυμη με τη λειτουργία του πλοίου. Επιπλέον, καταλαμβάνουν πολύτιμο χώρο και βάρος επί του πλοίου, ενώ η διατήρηση τόσο μεγάλου όγκου εγγράφων δε συμβαδίζει με τις σύγχρονες τάσεις για περιβαλλοντικά φιλικές πρακτικές (μείωση απορριμμάτων, ανακύκλωση, μείωση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κτλ.). Τα έντυπα πιστοποιητικά και βιβλία είναι επιπλέον ευάλωτα σε πλαστογραφίες.

Προς την κατεύθυνση αυτή, διάφοροι εμπλεκόμενοι στο διεθνές εμπόριο, έχουν προτείνει τη χρήση ηλεκτρονικών εντύπων ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια, η ενιαία μορφή, η ταχύτητα ανταλλαγής δεδομένων και η σύμπλευση με περιβαλλοντικά φιλικές πρακτικές. Σχετικές εφαρμογές έχουν ήδη προταθεί από τις αρχές της δεκαετίας του 2000, με στόχο να επιτρέπουν στους ομολόγους εταίρους του διεθνούς εμπορίου τη διαχείριση όλων των εγγράφων που απαιτούνται για την αποστολή και το εμπόριο των πλωτών φορτίων με ηλεκτρονικά μέσα, συμπεριλαμβανομένου των φορτωτικών και των πιστοποιητικών ποιότητας, της ποσότητας και της καταγωγής του φορτίου. Οι εφαρμογές αυτές προσπαθούν να γεφυρώσουν το κενό που υπάρχει σχετικά με την υπογραφή εγγράφων στο διεθνές εμπόριο με την δημιουργία και πιστοποίηση της ηλεκτρονικής υπογραφής, γεγονός το οποίο θα αποφέρει σημαντική μείωση του χρόνου μεταφοράς των εγγράφων με αποτέλεσμα τη μείωση κόστους και ρίσκου. Οι πελάτες στους οποίους απευθύνεται συμπεριλαμβάνουν πλοιοκτήτες, πετρελαϊκές εταιρίες, εμπορικά πλοία, τράπεζες, πράκτορες πλοίων¹¹, κτλ. Σχετικές ενέργειες προωθούνται τόσο από portals ναυλώσεων, από τη Bimco, από τράπεζες και άλλους φορείς που εμπλέκονται στο διεθνές εμπόριο. Εντούτοις, οι παραπάνω ενέργειες δεν αφορούν τα έντυπα που προηγουμένως ορίσαμε ως ναυτιλιακά έντυπα πλοίων.

Ο ίδιος ο Παγκόσμιος Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει αντιμετωπίσει το θέμα σε επίπεδο προβληματισμού κατά την 32^η συνεδρίαση της Επιτροπής Διευκόλυνσης (22/04/2005). Στα πρακτικά της συνεδρίασης αναφέρεται ότι οι Προτεινόμενες Δράσεις κατά το προσάρτημα 1.1.1 της FAL Convention προτρέπουν τις δημόσιες αρχές να αντιληφθούν τις διευκολύνσεις που παρέχει η εισαγωγή συστημάτων αυτόματης διαχείρισης και

¹¹ <http://www.axiplus.gr/Default.aspx?id=134949&nt=108&lang=1> και <http://www.safety4sea.com/page/1895/9/maritime-companies-move-to-e-documents>

αποστολής δεδομένων και προτείνει τη δημόσια διαβούλευση με άλλους φορείς για το θέμα. Προτείνει την απλοποίηση των διαδικασιών και των πληροφοριακών απαιτήσεων και την προώθηση της επίτευξης συμβατότητας με άλλες σχετικές πλατφόρμες. Σε μία τέτοια περίπτωση, θα ήταν δυνατός ο έλεγχος των πιστοποιητικών και εγγράφων του πλοίου από τους αρμόδιους επιθεωρητές, απλά και μόνο με την εισαγωγή του ονόματος ή/και του IMO number σε προκαθορισμένο σημείο σε κάποια βάση δεδομένων με διασφαλισμένη αξιοπιστία και ακρίβεια. Παράλληλα επισημαίνει το εύλογο ερώτημα σχετικά με το κατά πόσο θα πρέπει να διατηρούνται τα απαραίτητα πιστοποιητικά σε έντυπη μορφή επί του πλοίου από τη στιγμή που θα υπάρχει δυνατότητα on line πρόσβασης από τους δικτυακούς τόπους των οργανισμών που τα εκδίδουν. Επιπλέον, η επιτροπή αναγνωρίζει ότι η δυνατότητα ηλεκτρονικής έκδοσης δεν μπορεί να καλύψει το σύνολο των πιστοποιητικών που απαιτούνται επί του πλοίου¹².

Αν και θα περίμενε κανείς ότι θα υπήρχε κάποια συνέχεια στις προσπάθειες αυτές, η μόνη επίσημη αναφορά του IMO υφίσταται στη μορφή των πρακτικών της 35^{ης} συνεδρίασης της Επιτροπής Διευκόλυνσης (16/01/2009), η οποία αναφέρεται στην ανάγκη αναθεώρησης της FAL Convention με την προοπτική να αντιμετωπισθούν επαρκώς οι νέες ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας και να εκσυγχρονιστούν οι κείμενες διατάξεις λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις στην ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών και δεδομένων. Η ίδια επιτροπή θεωρεί ότι η ηλεκτρονική πρόσβαση στα πιστοποιητικά και έντυπα του πλοίου αποτελεί ένα επιθυμητό αλλά μακροπρόθεσμο στόχο. Επίσης, προτείνει την εφαρμογή απλούστερων διαδικασιών με βάση τις οποίες ένα πλοίο θα μπορεί να διατηρεί ηλεκτρονικά αντίγραφα των πιστοποιητικών, ώστε να μπορεί να τα αποστέλλει ηλεκτρονικά στα πλαίσια της σχετικής επικοινωνίας πριν τον κατάπλου σε κάποιο λιμένα. Ταυτόχρονα η επιτροπή του IMO επιφυλάσσεται να προβεί σε διεξοδικότερη ανάλυση των πλεονεκτημάτων, των αδυναμιών, των ευκαιριών και των απειλών που συνοδεύουν ένα τέτοιο σύστημα.

Εξαίρεση αποτελεί η σημαία της Λιβερίας, η οποία με απόφαση της την 24/09/2008¹³ προχώρησε στην έκδοση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών και εγγράφων κατ' αντιστοιχία

¹² <http://www.pepen.gr/pagesgr/IMO%20FAL%2032%20ICS%20submission%20on%20ship%20certificates.pdf>

¹³ <http://www.lisr.com/lisr/Portals/0/Deputy%20Commissioner.pdf>

των σχετικών υποδειγμάτων εντύπων πιστοποιητικών των SOLAS, MARPOL και άλλων συμβάσεων και αφορούν το Πιστοποιητικό Νηολόγησης, Πιστοποιητικά σχετικά με τον κώδικα ISM και ISPS, Πιστοποιητικό Ραδιοεπικοινωνιών, Πιστοποιητικά με βάση τη Σύμβαση Αστικής Ευθύνης, Γενικό Πρωτόκολλο επιθεώρησης, και τη σύμβαση για την Αστική Ευθύνη κατά την πετρέλευση. Η ηλεκτρονική υπογραφή και η σφραγίδα στα πιστοποιητικά και έγγραφα αυτά θεωρούνται έγκυρα ως πρωτότυπα. Τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα μπορούν να διαβιβάζονται ηλεκτρονικά και πρέπει να προστατεύονται από παραποίηση ή αλλοίωση. Η ημερομηνία έκδοσης και λήξης μπορεί να αναφέρεται είτε δακτυλογραφημένα είτε χειρόγραφα κατά το χρόνο της έκδοσης του ηλεκτρονικού πιστοποιητικού από εξουσιοδοτημένο Επιθεωρητή ή Ελεγκτή της Λιβερίας. Επίσης, επιτρέπεται τα ηλεκτρονικά πιστοποιητικά που έχουν τυπωθεί σε έγχρωμη εκτύπωση να διατηρούνται επί του πλοίου και να θεωρούνται έγκυρα πρωτότυπα.

- Κεφάλαιο 2 -

Κατάλογος Πιστοποιητικών και Εγγράφων που απαιτούνται επί όλων των κατηγοριών πλοίων.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται αναλυτικά τα ναυτιλιακά πιστοποιητικά, έντυπα και βιβλία όπως αυτά καθορίζονται από τις διατάξεις του ΚΔΝΔ και του ΚΙΝΔ καθώς και από τις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις MARPOL 73/75, SOLAS 79, ISPS, τη διεθνή σύμβαση για τον καθορισμό των Γραμμών Φόρτωσης και τα παραρτήματά τους. Ειδική αναφορά γίνεται στις διατάξεις του Κώδικα Μεταφοράς Επικινδύνων Φορτίων IMDG και IBC Codes.

I. Έγγραφα και πιστοποιητικά σύμφωνα με τα άρθρα του Κώδικα Δημοσίου και Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

1. Έγγραφο Εθνικότητας¹⁴ (certificate of registry)

Το έγγραφο αυτό πιστοποιεί την εθνικότητα του πλοίου (και όχι την κυριότητα αυτού). Περιλαμβάνει τα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου (όνομα, χωρητικότητα, αριθμός και λιμάνι νηολόγησης, μήκος, ισχύς μηχανής, στοιχεία πλοιοκτήτη ή πλοιοκτήτριας εταιρείας κ.α.), καθώς και άλλα στοιχεία όπως ορίζονται από την νομοθεσία κάθε χώρας. Για τα Ελληνικά πλοία τα παραπάνω καθορίζονται στο ΠΔ. 402/95, Με αυτό βεβαιώνεται ότι το εμπορικό πλοίο με τα περιγραφόμενα στο έγγραφο στοιχεία, καταχωρήθηκε στα Ελληνικά νηολόγια και επιτρέπεται να φέρει την Ελληνική σημαία. Το έγγραφο Εθνικότητας αφορά όλα τα πλοία ανεξαρτήτως χώρας, μεγέθους και κατηγορίας πλοίου, φυλάσσεται και φέρεται πάντοτε στο πλοίο, στο γραφείο του

¹⁴ Δεληγιάννης, Χ.Α., Εγχειρίδιο Ναυτολογίας, Ποινικό & Πειθαρχικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία, Mg Books, J&J Hellas, 2007, σελ. 45-50.

πλοιάρχου, εκτός από την περίπτωση που ζητήθηκε από Λιμενική Αρχή για έλεγχο. Είναι δε από τα σπουδαιότερα ναυτιλιακά έγγραφα. Αν το Ελληνικό πλοίο απολεστεί ή αλλάξει σημαία και διαγραφεί από τα Ελληνικά νηολόγια το έγγραφο εθνικότητας αυτού επιστρέφεται στην Λιμενική Αρχή νηολόγησης (άρθρο 53 ΚΑΝΑ). Το ελληνικό πλοίο χάνει την ελληνική του Ιθαγένεια, όταν ή κυριότητά του περιέλθει, με οποιοδήποτε τρόπο (συμβατικό, κληρονομικό κλπ.), σε αλλοδαπούς σε ποσοστό πάνω από το 50%. Επίσης όταν το πλοίο καταλειφθεί από δυνάμεις εμπόλεμης χώρας και κηρυχθεί «καλή λεία», ή όταν δημευθεί από ξένο κράτος για παράβαση των νόμων του.

Η απώλεια της ελληνικής ιθαγένειας συνεπάγεται για το πλοίο τα εξής¹⁵:

- Διαγραφή του από το ελληνικό νηολόγιο και αφαίρεση του δικαιώματος να φέρει την ελληνική σημαία.
- Άρση της έννομης προστασίας από το ελληνικό δίκαιο.
- Απώλεια των προνομίων που δίνονται στα πλοία με ελληνική σημαία.

Η διαφορά του από τα άλλα πιστοποιητικά που αναλύονται στη συνέχεια είναι ότι αυτό έχει τη νομική πιστοποίηση της «ταυτότητας» του πλοίου η οποία προκύπτει από την εκάστοτε βούληση του πλοιοκτήτη, ενώ τα υπόλοιπα πιστοποιητικά απορρέουν από την πιστοποίηση τεχνικού και ναυτικού προσωπικού σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς και Εθνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

2. Πιστοποιητικό Καταμέτρησης (certificate of measurement).

Το πιστοποιητικό καταμέτρησης περιλαμβάνεται στα ναυτιλιακά έγγραφα με τα οποία εφοδιάζονται τα πλοία με Ελληνική σημαία (άρθρο 46 § 1 β του Κ.Α.Ν.Α.). Το πιστοποιητικό Καταμέτρησης δείχνει τις διαστάσεις (μήκος, πλάτος, ύψος), τη χωρητικότητα (ολική, καθαρή) του πλοίου, έτος ναυπήγησης καθώς επίσης το είδος και την ισχύ των κινητηρίων μηχανών του (είδος, υλικό κατασκευής, αριθμό, τύπο μηχανών, ιπποδύναμη κλπ.), το έτος κατασκευής κ.α. και εκδίδεται από την αρχή

¹⁵ Γ. Σπαρτιώτης και Γ. Μαργέτης, «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Τεχνικές Εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου, Αθήνα 1997, σελ. 26.

Νηολόγησης του πλοίου. Σκοπός της καταμέτρησης του πλοίου είναι η εξακρίβωση των διαστάσεων αυτού και της χωρητικότητας του.

3. Διεθνές πιστοποιητικό καταμέτρησης (International Tonnage Certificate 1969).

Αυτό προβλέπεται από το άρθρο 7 της Διεθνούς Σύμβασης περί καταμετρήσεως και εκδίδεται για πλοία των οποίων η ολική και καθαρά χωρητικότητα υπολογίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης αυτής. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται από την Αρχή ή από οποιοδήποτε άτομο ή οργανισμό που αυτή έχει εξουσιοδοτήσει. Αν η γλώσσα που χρησιμοποιείται για την σύνταξη του κειμένου του πιστοποιητικού δεν είναι η Αγγλική ούτε η Γαλλική, το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

4. Πιστοποιητικό Ασφαλείας Ελληνικών πλοίων, Πρωτόκολλο γενικής επιθεώρησης (certificate of sea worthiness)

Ένα πλοίο δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να εκπληρώσει τον ουσιώδη προορισμό του, εάν δεν διαπιστωθεί ότι είναι ικανό προς ναυσιπλοΐα και εφοδιασμένο με τα κατάλληλα πιστοποιητικά ασφαλείας. Χορηγείται από την «Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων» μετά την αρχική τακτική ή έκτακτη επιθεώρηση του πλοίου με την οποία διαπιστώνεται και βεβαιώνεται η αξιοπλοΐα του. Η αξιοπλοΐα των πλοίων με Ελληνική σημαία, τα οποία δεν εφοδιάζονται με πιστοποιητικά της Δ.Σ SOLAS στον τομέα ασφάλειας κατασκευής, μηχανών, εξαρτισμού, ραδιοεπικοινωνιών, πιστοποιείται με το πιστοποιητικό Ασφάλειας Επιβατηγού Πλοίου, το πιστοποιητικό Ασφάλειας ταχύπλοου επιβατηγού πλοίου και δυναμικώς υποστηριζόμενου σκάφους (άρθρο 9 ΠΔ 103/99) και το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (ΒΔ 542/68) το οποίο περιλαμβάνει το:

- Πιστοποιητικό Ασφάλειας Κατασκευής Φ/Γ πλοίου (Cargo Ship Safety Construction Certificate).

Εκδίδεται μετά από τη διενέργεια αρχικής επιθεώρησης ή επιθεώρησης ανανέωσης σε κάθε πλοίο άνω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας (κοχ), που συμμορφώνεται με

τις σχετικές απαιτήσεις των Κεφ. Π-1, Π-2 (εκτός εκείνων που αφορούν στα συστήματα και μέσα πυρασφάλειας και τα σχέδια ελέγχου πυρκαγιάς) και με όποιες άλλες σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται για χρονική περίοδο που θα καθορίζεται από την αρχή που το εκδίδει, αλλά δεν μπορεί να υπερβαίνει τα πέντε έτη με ετήσια θεώρηση.

- Πιστοποιητικό ασφάλειας εξαρτισμού Φ/Γ πλοίου (Cargo Ship Safety Equipment Certificate)

Εκδίδεται μετά τη διενέργεια αρχικής επιθεώρησης ή επιθεώρησης ανανέωσης σε πλοίο άνω των 500 κοχ, που συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις των Κεφ. Π-1, Π-2, ΙΙΙ και V και όποιες άλλες σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού (Καν. 12 § a-iii ΚΑΝΔ).. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται για χρονική περίοδο που θα καθορίζεται από την αρχή που το εκδίδει, αλλά δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη με ετήσια θεώρηση. Σε αυτό αναγράφεται ο μέγιστος αριθμός (Total number) επιβαινόντων (πλήρωμα - επιβάτες), που μπορεί να μεταφέρει με ασφάλεια το πλοίο.

- Πιστοποιητικό ασφάλειας Ραδιοεπικοινωνιών (Cargo Ship Safety Radio Certificate).

Όσα πλοία υπάγονται στις διατάξεις της SOLAS και εγκαθιστούν ραδιοεγκατάσταση GMDSS εφοδιάζονται με πιστοποιητικό ασφάλειας Ραδιοεπικοινωνιών. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται μετά τη διενέργεια αρχικής επιθεώρησης ή επιθεώρησης ανανέωσης σε Φ/Γ πλοίο που συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις του Κεφ. IV και όποιες άλλες σχετικές απαιτήσεις των κανονισμών αυτών {Καν. 12 (α)-(iv)}. Εκδίδεται για χρονική περίοδο που θα καθορίζεται από την αρχή που το εκδίδει και θα αναγράφεται πάνω σ' αυτό, αλλά δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη με ετήσια θεώρηση

II. Πιστοποιητικά που προβλέπονται από τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code - I.S.M.C.).

Σύμφωνα με τη σύμβαση SOLAS 1974 (Καν. 4 Κεφ. IX, ISM Code παράγραφος 13) η εταιρεία και τα πλοία που αυτή διαχειρίζεται ελέγχονται από το κράτος ή τους αναγνωρισμένους οργανισμούς (νηογνώμονες) και εφόσον διαπιστώνεται ή σωστή λειτουργία του συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας και η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (Δ.ΚΑ.Δ.) χορηγούνται τα παρακάτω πιστοποιητικά:

1). Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (Document of Compliance). Το πιστοποιητικό αυτό αφορά στην εταιρεία που διαχειρίζεται πλοίο ή πλοία. Αντίγραφο αυτού θα τηρείται στο πλοίο και θα επιδεικνύεται από τον πλοίαρχο όποτε ζητείται για έλεγχο.

2). Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (n.A.A.)-(Safety Management Certificate-S.M.C.) για κάθε υπόχρεο πλοίο.

Η ισχύς των παραπάνω πιστοποιητικών είναι μέχρι πέντε έτη με την προϋπόθεση ότι υπόκεινται σε επιθεωρήσεις, ως εξής: α) για το πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (Document of Compliance) ετήσια επιθεώρηση με περιθώριο τρεις μήνες πριν ή μετά την ημερομηνία επετείου και β) για το Safety Management Certificate η ενδιάμεση θεώρηση θα γίνει μεταξύ δεύτερης και τρίτης επετείου. Στις επιθεωρήσεις αυτές επιβεβαιώνεται η συνέχεια της αποτελεσματικής εφαρμογής του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης. Τα πιστοποιητικά μπορεί να ανακληθούν όταν διαπιστωθεί ότι δεν συμμορφώνονται με τους υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς ή/και δεν εκδηλώνεται σε εύλογο χρόνο διορθωτική ενέργεια για αποκατάσταση της παρατήρησης που διαπιστώθηκε κατά την επιθεώρηση ή/και δεν υποβλήθηκε αίτηση για ανανέωση της ισχύος των πιστοποιητικών.

III. Πιστοποιητικά που προβλέπονται από τον Διεθνή Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των Λιμενικών εγκαταστάσεων (I.S.P.S)

1) Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (International or Interim International Ship Security Certificate). Έκδοση ή θεώρηση.

Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται μετά την αρχική ή περιοδική επιθεώρηση Πλοίου είτε από την Αρχή είτε από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας εκ μέρους της Αρχής. Ένα συμβαλλόμενο κράτος μπορεί, κατόπιν αιτήσεως της Αρχής, να διατάξει την επιθεώρηση κάποιου πλοίου και, εάν πεισθεί ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του κώδικα, να προβεί στην έκδοση ή να εξουσιοδοτεί για" την έκδοση Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας για το πλοίο και όπου κρίνεται σκόπιμο, να θεωρεί ή να εξουσιοδοτεί την θεώρηση αυτού του πιστοποιητικού στο πλοίο, σύμφωνα με τον παρόντα κώδικα. Αντίγραφο του πιστοποιητικού και αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης αποστέλλονται το συντομότερο δυνατόν στην αιτούσα Αρχή.

2) Σχέδιο ασφάλειας πλοίου και τηρούμενα αρχεία (Ship Security Plan and associated records)

Σε κάθε υπόχρεο πλοίο σύμφωνα με τη Solas 1974, 2002 τροποποίηση XI-2/9, ISPS Code Τμήμα 9 και 10, θα υπάρχει σχέδιο ασφαλείας πλοίου εγκεκριμένο από την αρχή και θα τηρούνται αρχεία για δραστηριότητες που καλύπτει το σχέδιο ασφαλείας πλοίου, τουλάχιστον για την ελάχιστη περίοδο που ορίζεται. Τα τηρούμενα αρχεία πρέπει να αναφέρονται:

- στην εκπαίδευση,
- γυμνάσια και ασκήσεις,
- σε απειλές για την ασφάλεια και σε θέματα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια,
- σε ανακοινώσεις σχετικές με την ασφάλεια του πλοίου,
- σε εσωτερικούς ελέγχους και επανεξέταση των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων,

- σε περιοδική αξιολόγηση του σχεδίου ασφαλείας,
- σε περιοδική επανεξέταση του σχεδίου,
- σε εφαρμογή οποιωνδήποτε τροποποιήσεων,
- σε συντήρηση, βαθμονόμηση και δοκιμή εξοπλισμού ασφαλείας του πλοίου.

Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου εκδίδεται για χρονική περίοδο η οποία ορίζεται από την Αρχή και η οποία δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη.

IV. Πιστοποιητικά που απορρέουν από τη Σύμβαση για τον Καθορισμό των Γραμμών Φόρτωσης (International Load Line Convention)

1) Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης (International Load Line Certificate).

Με το πιστοποιητικό αυτό βεβαιώνεται, ότι το πλοίο πληροί τους όρους της Διεθνούς Συμβάσεως περί γραμμής φόρτωσης και αφορά όλα τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και υπάγονται στις διατάξεις της Σύμβασης. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται ύστερα από επιθεώρηση του πλοίου και ισχύει για χρονικό διάστημα μέχρι πέντε έτη από την ημερομηνία αρχικής επιθεώρησής του. Μετά την λήξη της πενταετίας διενεργείται περιοδική επιθεώρηση, η οποία περιλαμβάνει όλες τις απαιτήσεις της αρχικής επιθεώρησης.

2. Διεθνές πιστοποιητικό Απαλλαγής Γραμμής Φόρτωσης (International Load Line Exemption Certificate).

Εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 6 της σύμβασης. Σε ειδικές περιπτώσεις και εφόσον τηρηθούν οι προϋποθέσεις του άρθρου 6 της Σύμβασης, μπορεί να χορηγηθεί απαλλαγή από την εφαρμογή των διατάξεων της σύμβασης αυτής. Η αρχή που χορήγησε την απαλλαγή οφείλει να γνωστοποιήσει στο IMO τους λόγους και τα χαρακτηριστικά στοιχεία της απαλλαγής που χορηγήθηκε.

V. Πιστοποιητικά που απορρέουν από τη Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78

1. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης ρύπανσης από πετρέλαιο. (International Oil Pollution Prevention Certificate - I.O.P.P.C.).

Σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 5 του παραρτήματος I της ΔΣ. MARPOL 73/78, κάθε Φ/Γ με ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των 400 κόρων και Δ/Ξ με ολική χωρητικότητα άνω των 150 κόρων, που εκτελούν διεθνείς πλόες και προσεγγίζουν σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται στη δικαιοδοσία ενός μέλους της σύμβασης, θα πρέπει να φέρει το I.O.P.P.C. Αυτό συνοδεύεται υποχρεωτικά από συμπλήρωμα (SUPPLEMENT), στο οποίο καταγράφεται ο εξοπλισμός του πλοίου. Υπάρχουν δύο τύποι συμπληρώματος, η «φόρμα Α» για πλοία εκτός Δ/Ξ και η «φόρμα Β» για Δ/Ξ. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται μετά από αρχική επιθεώρηση και έχει πενταετή ισχύ με ετήσια θεώρηση. Η ετήσια θεώρηση διενεργείται μαζί με τα πιστοποιητικά της SOLAS και Γραμμής Φόρτωσης. Πλοία χωρών που δεν είναι μέλη της Δ.Σ, πρέπει να φέρουν I.O.P.P.C. OF COMPLIANCE (συμμόρφωσης), γιατί διαφορετικά δεν γίνονται δεκτά στα λιμάνια χωρών-μελών που έχουν υπογράψει τη συνθήκη.

2. Πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο (Oil Pollution Prevention Certificate-O.P.P.C.)

Σύμφωνα με το άρθρο 4 του ΠΔ 479/84, όλα τα Ελληνικά πλοία άνω των 400 κοχ και τα Δ/Ξ άνω των 150 κοχ, τα οποία εκτελούν αποκλειστικά εσωτερικούς πλόες, καθώς και όλα τα υπό Ελληνική σημαία πλοία 100-400 κοχ και τα Δ/Ξ κάτω των 150 κοχ, ανεξάρτητα από τους πλόες που εκτελούν, πρέπει να εφοδιάζονται μετά από επιθεώρηση με το πιστοποιητικό O.P.P.C., το οποίο εκδίδεται από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς. Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι πέντε έτη με ετήσια θεώρηση. Δεξαμενόπλοια με Ελληνική σημαία με χωρητικότητα κάτω των εκατό πενήντα (150) κ.ο.χ.¹⁶, αντί του ανωτέρου πιστοποιητικού είναι δυνατόν για τη

• ¹⁶ Ο κόρος (register ton) είναι μονάδα μέτρησης όγκου με την οποία γίνεται η μέτρηση της χωρητικότητας ενός πλοίου. Ένας κόρος αντιστοιχεί σε 100 κυβικά πόδια ή 2,83 κυβικά μέτρα.

καταγραφή του εξοπλισμού προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, ο οποίος προβλέπεται στα άρθρα 5,6,7 του ίδιου Π.Δ., να χρησιμοποιείται το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεωρήσεως (Π.Γ.Ε.) αυτών.

3. Σχέδιο έκτακτης ανάγκης του πλοίου για την αντιμετώπιση Ρύπανσης από πετρέλαιο (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan-S.O.P.E.P.)

Κάθε πετρελαιοφόρο ολικής χωρητικότητας 150 κόρων και πάνω θα φέρει σχέδιο έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης ρύπανσης από πετρέλαιο, το οποίο θα είναι εγκεκριμένο από την Αρχή. Το σχέδιο αυτό θα είναι σύμφωνο με τις οδηγίες που καταρτίθηκαν από τον Οργανισμό και γραμμένο στη γλώσσα της εργασίας του πλοίαρχου και των αξιωματικών. Το σχέδιο θα περιλαμβάνει τουλάχιστον:

- τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται από τον πλοίαρχο ή τα άλλα άτομα που έχουν την ευθύνη του πλοίου να αναφέρουν ένα περιστατικό ρύπανσης από πετρέλαιο, όπως απαιτείται στο άρθρο 8 και το πρωτόκολλο I της Σύμβασης, που βασίζεται στις οδηγίες που καταρτίζονται από τον οργανισμό,
- τον κατάλογο των Αρχών ή ατόμων που πρέπει να κληθούν στην περίπτωση ενός περιστατικού ρύπανσης από πετρέλαιο,
- τη λεπτομερή περιγραφή των ενεργειών που πρέπει να γίνουν αμέσως από τα άτομα του πλοίου για τη μείωση ή τον έλεγχο της απόρριψης πετρελαίου ως συνέπεια του περιστατικού και
- τις διαδικασίες καθώς και το κέντρο επαφής επί του πλοίου για το συντονισμό της δράσης με τις εθνικές και τοπικές αρχές στην καταπολέμηση της ρύπανσης.

Το Σχέδιο έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο των υπόχρεων Ελληνικών πλοίων, καταρτίζεται από τους ενδιαφερόμενους και θεωρείται από τις Λιμενικές Αρχές, τη Δ.Ε.Π. ή τους αναγνωρισμένους νηογνώμονες. Για τις Ηνωμένες Πολιτείες, αντί του SOPEP, απαιτείται το Vessel Respond Plan «V.R.P.», ενώ για την διέλευση της διώρυγας Παναμά απαιτείται το P.C. SOPEP.

4. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης για τη μεταφορά χύδην υγρών επιβλαβών ουσιών (International Pollution Prevention Certificate For the Carriage of Noxious Liquid Substance in Bulk).

Σύμφωνα με την Δ.Σ. MARPOL 73/78 Annex II, κανονισμός 11 και 12A τα πλοία που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες υγρές χημικές ουσίες και προσεγγίζουν λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς που ανήκουν στη δικαιοδοσία άλλων χωρών της σύμβασης, θα πρέπει να φέρουν το ανωτέρω πιστοποιητικό (N.L.S.C.). Εναλλακτικά, το πιστοποιητικό αυτό μπορεί να αντικατασταθεί από το Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για μεταφορά επικίνδυνων χύδην χημικών. Η ισχύς του δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των πέντε ετών και θα πρέπει να υπόκειται σε ετήσια θεώρηση.

5. Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για μεταφορά χύδην επικίνδυνων χημικών (Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk ή International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk).

Με αυτό εφοδιάζονται τα χημικά Δ/Ξ που μεταφέρουν επικίνδυνα χύδην χημικά και εκτελούν διεθνείς πλόες. Για τα χημικά Δ/Ξ το πιστοποιητικό καταλληλότητας για μεταφορά επικίνδυνων φορτίων χύμα και το Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για την μεταφορά χύδην φορτίων εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα χύδην χημικών (Bulk Chemical Code) και του Διεθνούς Κώδικα χύδην Χημικών (International Bulk Chemical Code) αντίστοιχα, και έχουν την ίδια ισχύ και αναγνωρίζονται όπως το Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης από την ρύπανση για μεταφορά χύδην επικίνδυνων υγρών ουσιών. Η ισχύς του δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των πέντε ετών και θα πρέπει να υπόκειται σε ετήσια θεώρηση.

6. Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά χύδην υγροποιημένων αερίων (International Certificate for Carriage of Liquefied Gases, in Bulk).

Με αυτό εφοδιάζονται τα πλοία μεταφοράς χύδην υγροποιημένων αερίων. Το πιστοποιητικό ισχύει για χρονική περίοδο μέχρι 5 έτη, που καθορίζεται από την εκδούσα αρχή. Θεωρείται δε σε ετήσια βάση, με περιθώριο θεώρησης τρεις μήνες πριν ή μετά την ημερομηνία έκδοσης.

7. Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση ρύπανσης από επικίνδυνες υγρές ουσίες (Shipboard Marine Pollution Emergency plan for noxious liquid Substances).

Σύμφωνα με την ΔΣ MARPOL 73/78 (Annex II, regulation 16), κάθε πλοίο 150 κοχ και άνω που μεταφέρει επικίνδυνο χύδην υγρό φορτίο και εκτελεί πλόες σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς θα εφοδιάζεται με το εν λόγω πιστοποιητικό το οποίο θα έχει εγκριθεί από την αρχή.

8. Πιστοποιητικό ασφαλίσεως αστικής ευθύνης για ζημιές από ρύπανση από πετρελαιοειδή - Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage (C.L.C.).

Από τις διατάξεις του παραρτήματος I της ΔΣ MARPOL 73/78 προκύπτει ότι κάθε Δ/Ξ, που μεταφέρει πάνω από 2000 τόνους «μαύρων» προϊόντων του πετρελαίου (ακάθαρτο πετρέλαιο, πετρέλαιο ατμοποίησης, βαρύ πετρέλαιο Μ.Ε.Κ.) ή ορυκτέλαια, υποχρεούται να φέρει το πιστοποιητικό αυτό. Το πιστοποιητικό εκδίδεται από την αρχή Μηλόγησης του πλοίου και αποδεικνύει, ότι το πλοίο είναι ασφαλισμένο για τυχόν κινδύνους ρύπανσης. Στο πιστοποιητικό περιέχονται τα στοιχεία του πλοίου, του πλοιοκτήτη, το είδος της ασφάλειας, τα στοιχεία και η έδρα του ασφαλιστή, καθώς και

χρόνος ισχύς του και μ' αυτό βεβαιώνεται ότι υπάρχει σε ισχύ ασφάλιση ή άλλη χρηματική εξασφάλιση σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης.

9. Πιστοποιητικό ασφάλισης αστικής ευθύνης για ζημιά από ρύπανση πετρελαίου κίνησης.

Όλα τα πλοία με ελληνική σημαία ολικής χωρητικότητας πάνω από 1000 κοχ, ανεξάρτητα από τους πλόες που εκτελούν καθώς και πλοία με ξένη σημαία ολικής χωρητικότητας πάνω από 1000 κοχ πρέπει να εφοδιάζονται με πιστοποιητικό ασφάλισης αστικής ευθύνης για ζημιά από ρύπανση πετρελαίου κίνησης. Μ' αυτό πιστοποιείται ότι αντίστοιχη ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια (όπως εγγύηση τράπεζας η συναφούς χρηματοπιστωτικού ιδρύματος) βρίσκεται σε ισχύ για την κάλυψη ζημιάς από ρύπανση. Εκδίδεται από την αρχή νηολόγησης του πλοίου και συντάσσεται στην επίσημη γλώσσα ή γλώσσες του κράτους που το εκδίδει. Αν η γλώσσα που χρησιμοποιείται δεν είναι η αγγλική, η γαλλική, ή η ισπανική θα πρέπει να περιλαμβάνει μετάφραση και σε μια από αυτές τις γλώσσες. Το πιστοποιητικό πρέπει να φυλάσσεται επί του πλοίου, να διατίθεται και επιδεικνύεται από τον Πλοίαρχο ή τον αρμόδιο αξιωματικό, εφόσον ζητηθεί από τις αρμόδιες αρχές. Ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού κατατίθεται στη αρχή νηολόγησης του πλοίου ή στις αρχές που το εκδίδουν ή το επικυρώνουν.

10. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης ρύπανσης του αέρα.

Η έκδοση Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης του αέρα αφορά κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 και άνω, καθώς επίσης πλατφόρμες και εξέδρες εξόρυξης πετρελαίου οι οποίες εκτελούν ταξίδια σε ύδατα που βρίσκονται στην κυριαρχία η δικαιοδοσία άλλων μερών που έχουν προσυπογράψει το πρωτόκολλο 6 της MARPOL 78. Το πιστοποιητικό εκδίδεται ύστερα από επιθεώρηση και η ισχύς του δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία έκδοσης με ετήσια θεώρηση. Τα υπόχρεα πλοία όταν βρίσκονται σε λιμάνι άλλου Μέρους του Πρωτοκόλλου υπόκεινται σε επιθεωρήσεις για

να διαπιστωθεί ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα είναι κατηρτισμένοι και γνώστες των διαδικασιών που πρέπει να ακολουθούνται επί του πλοίου σχετικά με την πρόληψη ρύπανσης του αέρα από πλοία.

11. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης από την ρύπανση για μεταφορά χύδην επιβλαβών υγρών ουσιών.

Το πιστοποιητικό των υπόχρεων Ελληνικών πλοίων, εκδίδεται ύστερα από επιθεώρηση από την Αρχή ή από εξουσιοδοτημένους οργανισμούς. Η ισχύς του δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των πέντε ετών και θα πρέπει να υπόκειται σε ετήσια θεώρηση.

12. Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων χύμα (International Certificate for Carriage of Liquefied Gases in Bulk).

Με αυτό εφοδιάζονται τα πλοία που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια. Το πιστοποιητικό ισχύει για τη χρονική περίοδο, που καθορίζεται από την εκδούσα αρχή, που δεν μπορεί να υπερβαίνει τα πέντε έτη. Το πιστοποιητικό των υπόχρεων Ελληνικών πλοίων, εκδίδεται ύστερα από επιθεώρηση από την Αρχή ή από τους εξουσιοδοτημένους οργανισμούς.

13. Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση ρύπανσης από επικίνδυνες υγρές ουσίες (Shipboard Marine Pollution Emergency plan for noxious liquid Substances).

Σύμφωνα με την ΔΣ MARPOL 73/78, Annex II, regulation 16, κάθε πλοίο 150 κοχ και άνω που μεταφέρει επικίνδυνες υγρές ουσίες χύμα και εκτελεί πλόες σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς θα εφοδιάζεται με το εν λόγω πιστοποιητικό και το οποίο θα έχει εγκριθεί από την αρχή.

VI. Προαιρετικά Πιστοποιητικά κατά τις διατάξεις των κωδίκων IMDG και IBC Codes.

1. Δηλωτικό μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων (Multimodal Dangerous Goods Form – IMDG Code, BLG Product Data Reporting Form – IBC Code).

Σύμφωνα με την παράγραφο 3 της Απόφασης MEPC.156(55) της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC) του IMO, που υιοθετήθηκε την 13η Οκτωβρίου 2006, το αναθεωρημένο Παράρτημα III τέθηκε διεθνώς σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2010. Τα υπόχρεα πλοία με ελληνική σημαία μετά την ημερομηνία αυτή, πρέπει να συμμορφώνονται ως προς τις απαιτήσεις των Κανονισμών του νέου Παραρτήματος III, καθόσον η χώρα μας με τον Ν.1269/82 έχει ήδη κυρώσει το Παράρτημα III της Δ.Σ. MARPOL 73/78 - Κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης από πλοία σε συσκευασμένη μορφή. Ειδικότερα, προκύπτει η υποχρέωση, με μέριμνα του φορτωτή (shipper), κάθε πλοίο, το οποίο μεταφέρει επιβλαβείς ουσίες να φέρει μία ειδική κατάσταση ή δηλωτικό (signed certificate or declaration), το οποίο θα αναφέρει τις επιβλαβείς ουσίες και τη θέση τους στο πλοίο¹⁷. Αντίστοιχες διατάξεις περιέχονται στον Διεθνή κώδικα για την κατασκευή και τον εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνα φορτία – IBC Code.

Κατά το ΠΔ 68/2005 - ΦΕΚ 101/Α'/27.4.2005, σε όλα τα έγγραφα που σχετίζονται με την μεταφορά δια θαλάσσης χύδην στερεών επικίνδυνων φορτίων, θα χρησιμοποιείται η ακριβής τεχνική ονομασία των φορτίων (και όχι εμπορικές ονομασίες). Επίσης, κάθε πλοίο που μεταφέρει χύδην στερεά επικίνδυνα είδη, θα διαθέτει ειδικό κατάλογο ή δηλωτικό που θα αναφέρει τα επικίνδυνα είδη που μεταφέρονται στο πλοίο καθώς και την θέση τους. Αντί του ειδικού αυτού καταλόγου ή του δηλωτικού, μπορεί να χρησιμοποιηθεί λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας στο οποίο αναφέρεται η κλάση και καθορίζεται η θέση όλων των επικίνδυνων φορτίων που μεταφέρονται με το πλοίο.

¹⁷ <http://www.naftikachronika.gr/index.asp?pid=1&ArticleID=3639&lang=gr&cat=23>

Αντίγραφο αυτών των εγγράφων θα είναι διαθέσιμο , προ απόπλου , για το πρόσωπο ή οργανισμό που έχει προς τούτο οριστεί από την Λιμενική Αρχή. Ειδικά όμως στα πλαίσια του IBC Code, αναφέρεται ρητά ότι η σχετική φόρμα είναι προαιρετική και μπορεί να προσαρμόζεται ανάλογα με τις ανάγκες της βιομηχανίας.

Τα φορτωτικά έγγραφα που συνοδεύουν τα επικίνδυνα φορτία είναι όμοια με εκείνα που απαιτούνται για τις άλλες κατηγορίες εμπορευμάτων, πρέπει, όμως, απαραίτητα να αναγράφεται σ' αυτά το ορθό τεχνικό όνομα κάθε επικίνδυνης ουσίας και η κατηγορία στην οποία ανήκει, ώστε να προλαμβάνεται οποιαδήποτε παρανόηση σχετικά με τη φύση της. Στις φορτωτικές ή σε ξεχωριστή δήλωση, ο φορτωτής οφείλει να βεβαιώσει ότι τα επικίνδυνα εμπορεύματα έχουν τη σωστή σήμανση και συσκευασία, ότι φέρουν επιγραφές και ότι είναι σε κατάλληλη κατάσταση για μεταφορά. Οι φορτωτές, οι ναυτικοί πράκτορες, οι αντιπρόσωποι του πλοίου, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις γενικά, ή οι οδηγοί φορτηγών οχημάτων, πρέπει να παραδίδουν σχετική αίτηση και τα αντίστοιχα έγγραφα στην οικεία Λιμενική Αρχή φόρτωσης των επικινδύνων ειδών τουλάχιστον προ 24ώρου από την έναρξη φόρτωσης. Οι παραπάνω αρμόδιοι (εκτός του φορτωτή) ή οι παραλήπτες φορτίου πρέπει να παραδίδουν τα έγγραφα στην οικεία Λιμενική Αρχή εκφόρτωσης των επικινδύνων ειδών τουλάχιστον προ 24ώρου από την έναρξη εκφόρτωσης. Η αντίστοιχη αίτηση – δήλωση μπορεί να σταλεί στη Λιμενική Αρχή με τηλεγράφημα ή τηλετύπημα ή τηλεομοιότυπο εξαιρουμένης της περίπτωσης των εκρηκτικών και μη περιλαμβανομένης στην εξαίρεση της κατηγορίας 1.4S. Όταν οι φορτώσεις ή εκφορτώσεις στο / από το πλοίο γίνονται μέσω φορτηγίδας θα περιγράφεται αναλυτικά ο τρόπος φορτοεκφόρτωσης στη στήλη «συμπληρωματικών πληροφοριών» των αιτήσεων.

Σε κάθε περίπτωση, στο προβλεπόμενο έγγραφο αναγράφονται υποχρεωτικά οι ουσίες που δύνανται να ρυπάνουν το θαλάσσιο περιβάλλον (Marine Pollutants), σε περίπτωση ατυχηματικής απόρριψης ή διαφυγής τους από το πλοίο. Τα υπόχρεα πλοία πρέπει να συμμορφώνονται με τις προβλεπόμενες απαιτήσεις μεταφοράς επιβλαβών ουσιών, δηλαδή ουσιών που θεωρούνται ρυπογόνες σύμφωνα με το Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικινδύνων Φορτίων (IMDG Code) ή που πληρούν τα κριτήρια του προσαρτήματος της σχετικής απόφασης. Αντίγραφο των εν λόγω αποδεικτικών εγγράφων (Certificate or

Declaration), πρέπει να κατατίθεται πριν την αναχώρηση του πλοίου, σε πρόσωπο ή Οργανισμό που έχει καθοριστεί από αρμόδια Αρχή του Κράτους Λιμένα. Στο παράρτημα της εργασίας παρατίθενται τα υποδείγματα του BLG Product Data Reporting Form¹⁸ και του Multimodal Dangerous Goods form¹⁹ και της Αντίστοιχης φόρμας του GESAMP²⁰.

Στην περίπτωση που τα προϊόντα που θα μεταφερθούν είναι ραδιενεργές ουσίες, ο αποστολέας πριν πραγματοποιήσει οποιαδήποτε αποστολή τους θα πρέπει προηγουμένως να λάβει γραπτή δήλωση από τον παραλήπτη των ουσιών ότι πληροί όλες τις απαιτήσεις της Εθνικής Νομοθεσίας και της ΕΥΡΑΤΟΜ για θέματα αποθήκευσης, χρήσης και διάθεσης των συγκεκριμένων ουσιών. Η ισχύς της δήλωσης διαρκεί τρία έτη. Τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα δεν παραδίδονται προς μεταφορά ούτε φορτώνονται σε πλοίο αν δεν παραδοθεί στον πλοίαρχο ή τον το διαχειριστή του πλοίου δήλωση με τις ορθές τεχνικές ονομασίες των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων, τους αριθμούς Ηνωμένων Εθνών (UN), εφόσον υπάρχουν, τις κλάσεις κινδύνου του I.M.O. σύμφωνα με τους κώδικες I.M.D.G., I.B.C. και I.G.C., τις ποσότητες αυτών και, στην περίπτωση που τα εμπορεύματα περιέχονται σε φορητές δεξαμενές ή εμπορευματοκιβώτια, τα αναγνωριστικά τους στοιχεία.

VII. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από Λύματα (International Sewage Pollution Prevention Certificate-I.S.P.P.C). Πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από Λύματα .

Το πιστοποιητικό αυτό, για τα υπό Ελληνική σημαία πλοία, εκδίδεται μετά από επιθεώρηση και έχει πενταετή ισχύ με ετήσια ανανέωση. Εκδίδεται από την ΔΕΠ ή τους αναγνωρισμένους οργανισμούς (νηογνώμονες). Η ετήσια θεώρηση διενεργείται ομοίως με τα πιστοποιητικά της SOLAS και Γραμμής Φόρτωσης, (Κεφ. 4 και 5). Μετά το πέρας κάθε ετήσιας επιθεώρησης, το αρχικό πιστοποιητικό πρέπει να

¹⁸ <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/ChemicalPollution/Pages/IBCCode.aspx>

¹⁹ <http://www.imo.org/Publications/IMDGCCode/Pages/Default.aspx>

²⁰ GESAMP (IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection), 2002. *Revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure for Chemical Substances Carried by Ships*. Rep. Stud. GESAMP No. 64, 126 pp

οπισθογραφείται, διαφορετικά παύει να ισχύει και θεωρείται εκ νέου ισχυρό, μόνο μετά την διενέργεια νέας επιθεώρησης και σχετικής οπισθογράφησης αυτού. Η έκδοση των πιστοποιητικών ασφαλείας γίνεται μετά από πλήρη επιθεώρηση.

VIII. Πιστοποιητικά που απορρέουν από τη Διεθνή Σύμβαση. STCW/78.

Τα παρακάτω πιστοποιητικά είναι υποχρεωτικά και προβλέπονται από τη Διεθνή Σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης βαρδιών/υπηρεσιών των ναυτικών (STCW/78).

19. Πιστοποιητικό ασφαλούς συνθέσεως (Minimum safe Manning document).

Με την απόφαση A 481 του IMO καθορίστηκε ότι κάθε πλοίο, στο οποίο εφαρμόζεται η Δ.Σ. STCW/78 θα εφοδιάζεται με έγγραφο του Κράτους της σημαίας του, στο οποίο θα αναγράφεται η ελάχιστη ασφαλής σύνθεση (καταστρώματος, μηχανής). Επίσης ο εφοδιασμός με πιστοποιητικό ασφαλούς συνθέσεως ή ισοδύναμο που εκδίδεται από την αρμόδια Αρχή προβλέπεται με τον Κανονισμό 13 του Κεφ. V της Δ.Σ. SOLAS 74/78 (2000 amendments) κανονισμός II-2/15.2.3, για κάθε πλοίο που εφαρμόζεται η σύμβαση.

20. Πιστοποιητικό μυοκτονίας η απαλλαγής μυοκτονίας (deratting exemption certificate)

Με σκοπό την **πρόληψη μολυσματικών νόσων** και την προστασία της δημόσιας υγείας εν γενει, τα πλοία υποχρεούνται από τον Υγειονομικό Κανονισμό να εκτελούν μυοκτονία σε τακτά χρονικά διαστήματα, αλλά και έκτακτα εφόσον παρουσιαστεί ανάγκη. Τα πιστοποιητικά μυοκτονίας ή εξαιρέσεως μυοκτονίας εκδίδονται αποκλειστικά από τις υγειονομικές υπηρεσίες, ' το μεν πρώτο ύστερα από την διενέργεια της μυοκτονίας, ενώ το δεύτερο (πιστοποιητικό εξαιρέσεως μυοκτονίας), όταν το πλοίο διατηρείται σε τέτοια κατάσταση, ώστε ο αριθμός των τρωκτικών που υπάρχουν σ' αυτό να θεωρείται αμελητέος. Αρμόδιες αρχές για την διενέργεια της μυοκτονίας ή

εξαιρέσεως μυοκτονίας είναι οι Υγειονομικές Υπηρεσίες των λιμένων. Η εργασία της μυοκτονίας εκτελείται από ειδικά συνεργεία είτε εκ μέρους των Υγειονομικών Αρχών, είτε από ειδικούς εξουσιοδοτημένους οργανισμούς και υπηρεσίες.

ΙΧ. Ημερολόγια και Βιβλία Πλοίου

Το άρθρο 49, Κ.Ι.Ν.Δ., αναφέρει ότι ο πλοίαρχος πρέπει μέσα σε 24 ώρες από τον κατάπλου του πλοίου στο λιμένα (ακόμα και σε περίπτωση ναυαγίου), να προσκομίσει τα ημερολόγια του πλοίου και το ναυτολόγιο για θεώρηση στην αντίστοιχη Λιμενική ή Προξενική Αρχή. Σε συνδυασμό με το άρθρο 41 προκύπτει ότι τα ημερολόγια του πλοίου είναι:

- το ημερολόγιο γέφυρας ή ημερολόγιο πλοίου,
- το ημερολόγιο μηχανής, και
- το ημερολόγιο ασυρμάτου.

1. Ημερολόγιο Γέφυρας (deck log).

Το ημερολόγιο Γέφυρας αποτελεί ναυτιλιακό έγγραφο των πλοίων με Ελληνική σημαία (ΚΔΝΔ, άρθρο 46 Παρ. 1), τηρείται από τον Πλοίαρχο και χρησιμεύει αφενός για την καθημερινή καταγραφή ναυτικών και μετεωρολογικών παρατηρήσεων και ενδείξεων και για την καταχώρηση γεγονότων, που αφορούν στο πλοίο, τη ναυσιπλοΐα, τους επιβαίνοντες και το φορτίο (άρθρο 48 ΚΔΝΔ). Συγκεκριμένα καταχωρούνται:

- α) κάθε γέννηση ή θάνατος που έλαβε χώρα επί του πλοίου,
- β) κάθε τραυματισμός ή άλλο ατύχημα που συνέβη σε μέλος του πληρώματος, επιβάτη ή άλλο πρόσωπο που βρίσκεται στο πλοίο,
- γ) κάθε βλάβη που προκλήθηκε στη μηχανή, στον ασύρματο, στον εξοπλισμό, στο φορτίο ή στο πλοίο γενικά, με αναφορά στον τρόπο αντιμετώπισης ή αποκατάστασης,

- δ) κάθε άλλο ναυτικό ατύχημα, ανεξάρτητα από τις συνέπειές του, με πλήρη περιγραφή των συνθηκών υπό τις οποίες συνέβη,
- ε) οι διαταγές που λαμβάνονται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και οι ενέργειες που γίνονται προς εκτέλεση αυτών,
- στ) οι αναφορές για την τήρηση των υποχρεώσεων που επιβάλλονται από εσωτερικούς και διεθνείς κανονισμούς σχετικά με τον έλεγχο της κατάστασης του πλοίου, τη γραμμή φόρτωσης, την εκτέλεση των γυμνασίων, τα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα,
- ζ) οι ναυτολογήσεις και οι απολύσεις των μελών του πληρώματος, που γίνονται από τον πλοίαρχο,
- η) οι παραβάσεις των κανονισμών εργασίας στο πλοίο και τα μέτρα που ελήφθησαν στη συνέχεια.

Οι εγγραφές γίνονται σε καθημερινή βάση και υπογράφονται από τον πλοίαρχο (άρθρο 41 ΚΙΝΔ). Η υποχρέωση να εφοδιαστεί το πλοίο με ημερολόγιο, αρχίζει από της εκδόσεως του ναυτολογίου και της ναυτολόγησης σ' αυτό του πλοίαρχου, ακόμη και αν δεν υπάρχει συγκρότηση πληρώματος και το πλοίο παραμένει αργούν στο λιμάνι χωρίς να επιχειρεί πλου. Το ημερολόγιο γέφυρας είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ. και αποτελείται από 400 σελίδες. Χορηγείται από τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή αφού πρώτα αριθμηθεί, μονογραφεί και σφραγιστεί. Στον Κανονισμό Εργασίας Ελληνικών Φορτηγών Πλοίων, με ολική χωρητικότητα πάνω από 800 κόρους, Β.Δ. 806/1970 (ΦΕΚ 275/Α), άρθρο 19 παρ. 2, προβλέπεται η ύπαρξη "πρόχειρου ημερολογίου" γέφυρας. Αυτό τηρείται από τον αξιωματικό φυλακής γέφυρας και θεωρείται από τον πλοίαρχο καθημερινά.

Η συμπλήρωση του ημερολογίου από τον πλοίαρχο, αρχίζει με την παραλαβή της πλοιαρχίας και αν το πλοίο ανοίγει ναυτολόγιο από το άνοιγμα (έκδοση) του, για το οποίο καταχωρείται και σχετική ημερολογιακή εγγραφή. Η υποχρέωση της τήρησης λήγει με το κλείσιμο του ναυτολογίου, χωρίς την έκδοση νέου. Το ημερολόγιο μόλις συμπληρωθεί και θεωρηθεί από Λιμενική Αρχή παραμένει, κατά την κρίση των πλοιοκτητών, στο αρχείο του πλοίου ή της εταιρείας. Σύμφωνα με το άρθρο 53 ΚΑΝΔ,

αν Ελληνικό πλοίο απολεστεί ή παύσει να έχει την Ελληνική εθνικότητα, τα ναυτιλιακά του έγγραφα, εκτός του ημερολογίου γέφυρας και του ποινολογίου παραδίδονται στην Λιμενική Αρχή νηολόγησης του πλοίου.

2. Ημερολόγιο Μηχανής (engineer's log book).

Το ημερολόγιο μηχανής αποτελεί απαραίτητο ναυτιλιακό έγγραφο των πλοίων, τηρείται από τον Α' Μηχανικό του πλοίου, υπό την εποπτεία του πλοιάρχου και χρησιμεύει για την καταγραφή γεγονότων που αφορούν στην κατάσταση και λειτουργία των μηχανών και βοηθητικών μηχανημάτων, την καύσιμο ύλη και την κατανάλωση αυτής (άρθρο 49 ΚΑ.Ν.Α.). . Στον Κανονισμό Εργασίας στα ελληνικά φορτηγά πλοία άνω των 800 κ.ο.χ., Β.Δ. 806/70 (ΦΕΚ 275/Α), στο άρθρο 78, αναφέρεται το "πρόχειρο ημερολόγιο" μηχανής, το οποίο τηρεί ο αξιωματικός φυλακής μηχανής και θεωρεί καθημερινά ο Α' μηχανικός. Το πρόχειρο ημερολόγιο μηχανής συμβουλευεται ο πρώτος μηχανικός κατά τη σύνταξη του επίσημου ημερολογίου μηχανής. Το ημερολόγιο μηχανής είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ. και περιλαμβάνει 100 φύλλα. Χορηγείται από τις Λιμενικές - Προξενικές Αρχές, αφού προηγουμένως αριθμηθεί και σφραγιστεί από την Αρχή που το χορήγησε. Ο Α' Μηχανικός οφείλει να καταβάλλει ιδιαίτερη προσπάθεια για τη σωστή τήρηση και λεπτομερή συμπλήρωση του ημερολογίου. Όλα τα πλοία με Ελληνική σημαία που έχουν πάνω από 10 κόρους καθαρή χωρητικότητα (ΚΚΧ), και τα οποία κινούνται με μηχανική δύναμη υποχρεούνται στην τήρηση Ημερολογίου μηχανής (άρθρο 1 Β.Α./11-2/ 31-3 1923, όπως τροποποιήθηκε με το ΠΑ. 31 Ιουλίου/12 Αυγούστου 1930).

3. Βιβλίο Ραδιοεπικοινωνιών (τ. Ημερολόγιο Ασυρμάτου)

Όλα τα πλοία που φέρουν υποχρεωτικά ή προαιρετικά σταθμό Ραδιοεπικοινωνιών G.M.D.S.S. (Global Maritime Distress & Safety System), σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά, πρέπει να είναι εφοδιασμένα και να τηρούν Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών. Στο σημείο αυτό οφείλουμε να υπογραμμίσουμε ότι λόγω της τεχνολογικής προόδου δε χρησιμοποιείται πια ο παραδοσιακός «ασύρματος» για την επικοινωνία, αλλά σύγχρονα δορυφορικά μέσα που καθιστούν την επικοινωνία μεταξύ

πλοίου και στεργιάς σαφώς ευκολότερη και ταχύτερη σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης. Το εν λόγω λοιπόν βιβλίο έχει ουσιαστικά αντικαταστήσει το παλιό «Βιβλίο Ασυρμάτου», σύντομη περιγραφή του οποίου ακολουθεί προς απλή ενημέρωση.

α) Ημερολόγιο Ασυρμάτου:

Το ημερολόγιο ασυρμάτου προβλέπεται στον Κ.Ι.Ν.Δ., άρθρο 41 και στον Κ.Δ.Ν.Δ., άρθρα 46 και 50. Τηρείται από τον αξιωματικό ασυρμάτου του πλοίου και σε περίπτωση περισσοτέρων του ενός, από τον πρώτο ασυρματιστή. Την εποπτεία για την ακριβή τήρηση του ημερολογίου ασυρμάτου ασκεί ο πλοίαρχος. Σ' αυτό καταχωρούνται τα γεγονότα που αφορούν στη κατάσταση και λειτουργία του σταθμού ασυρμάτου (Α/Τ) και τα άλλα βοηθητικά μέσα τηλεπικοινωνιακής εξυπηρέτησης του πλοίου, π.χ. κλήσεις σε σήματα κινδύνου, βλάβες στα μηχανήματα του σταθμού ασυρμάτου, γεγονότα που αφορούν το προσωπικό ασυρμάτου, π.χ. ασθένεια ασυρματιστή, εφόσον δεν είναι δυνατή η αντικατάστασή του, καθώς και τα ραδιοτηλεγραφήματα που λαμβάνονται και αποστέλλονται. Το ημερολόγιο ασυρμάτου προσκομίζεται για θεώρηση στη Λιμενική - Προξενική Αρχή, εφόσον ζητηθεί. Είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ. και χορηγείται από τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή, αφού προηγουμένως αριθμηθεί, μονογραφηθεί και σφραγιστεί.

β) Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών για τα πλοία που φέρουν σταθμό ραδιοεπικοινωνιών:

Σύμφωνα με την απόφαση Υ.Ε.Ν. 1218.86/16-11996 (ΦΕΚ 19/Β), άρθρο 1, όλα τα πλοία που φέρουν σταθμό ραδιοεπικοινωνιών GMDSS, υποχρεωτικά σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά ή προαιρετικά, πρέπει να είναι εφοδιασμένα και να τηρούν ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών. Αυτό τηρείται από τους υπεύθυνους χειριστές της υπηρεσίας ραδιοεπικοινωνιών. Πρόκειται για ένα διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ., σφραγίζεται και μονογράφεται κατά φύλλο από την Δ.Ε.Ε.Π. ή τη Λιμενική - Προξενική Αρχή. Στο ημερολόγιο αυτό, που φυλάσσεται στο χώρο διεξαγωγής των

ραδιοεπικοινωνιών, καταχωρείται λεπτομερώς κάθε συμβάν (περίληψη, ημερομηνία και ώρα του συμβάντος) και κάθε ανταπόκριση, σχετικά με:

- α) τα περιστατικά κινδύνου, επείγοντος περιστατικού και ασφαλείας που λαμβάνονται από τις συσκευές ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου ή που αφορούν άμεσα το πλοίο,
- β) την υπηρεσία ραδιοεπικοινωνιών που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας γενικότερα,
- γ) τη λειτουργική κατάσταση και τυχόν βλάβες του ραδιοεξοπλισμού.

Το ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών θεωρείται από τον πλοίαρχο α) κάθε 15 ημέρες, όταν το πλοίο εκτελεί πλόες μεταξύ λιμένων εσωτερικού ή λιμένων εσωτερικού και εξωτερικού διάρκειας μικρότερης των 15 ημερών και β) κάθε μήνα, όταν το πλοίο εκτελεί πλόες λιμένων εξωτερικού. Το ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών προσκομίζεται για θεώρηση στη Λιμενική - Προξενική Αρχή του λιμένα κατάπλου του πλοίου σύμφωνα με τις διατάξεις και οδηγίες που αφορούν τη θεώρηση του ημερολογίου γέφυρας. Το ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών μετά τη συμπλήρωσή του υπογράφεται από τους χειριστές του, θεωρείται από τον πλοίαρχο και φυλάσσεται στο αρχείο του πλοίου. Είναι δεμένο έτσι ώστε να αντέχει σε μακροχρόνια χρήση και φέρει εξώφυλλα από σκληρό χαρτόνι, επενδυμένο με πλαστικό ή άλλο ανάλογο υλικό χρώματος πορτοκαλί. Έχει 100 φύλλα αριθμημένα από σελίδα με Α/Α. 1 μέχρι σελίδα με Α/Α. 200.

X. Άλλα βιβλία και Ημερολόγια Πλοίου

1. Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων.

Το βιβλίο αυτό αποτελεί ναυτιλιακό έγγραφο (άρθρο 46 § 1 ια ΚΑ.Ν.Α.), τηρείται από τον πλοίαρχο και χρησιμεύει για την αναγραφή των αποτελεσμάτων των διενεργούμενων γυμνασίων και εκτάκτων επιθεωρήσεων. Όλα τα υπό Ελληνική σημαία

Ε/Γ ολικής χωρητικότητας άνω των εκατό (100) κόρων και τα μη Επιβατηγά ολικής χωρητικότητας άνω των τριακοσίων (300) κόρων, υποχρεούνται στον εφοδιασμό και τη τήρηση του βιβλίου Επιθεωρήσεων και γυμνασίων (άρθρο 3 ΥΑ. 64572/2/79/124-79). Σκοπός του βιβλίου αυτού είναι να παρέχει στους πλοιάρχους ένα επίσημο βοήθημα, που θα χρησιμοποιείται κατά την εκτέλεση των γυμνασίων και έκτατων επιθεωρήσεων. Στο βιβλίο καταχωρούνται όλα τα θέματα που αναφέρονται στην εκτέλεση γυμνασίων και επιθεωρήσεων στους τομείς ασφάλειας και ενδιαίτησης, των οποίων η καταγραφή στο ημερολόγιο γέφυρας δεν είναι πλέον απαραίτητη, παρά μόνον όταν αυτό επιβάλλεται από άλλους λόγους. Ειδικότερα σ' αυτό αναγράφονται με σαφήνεια και περιληπτικά:

- Η εκτέλεση γυμνασίων και εκτάκτων επιθεωρήσεων.
- Η διαπίστωση του βαθμού ετοιμότητας από πλευράς εκπαίδευσης και ικανότητας του πληρώματος να ανταποκρίνεται στα καθήκοντα του σε ότι αφορά την χρησιμοποίηση των μέσων ασφαλείας του πλοίου.
- Η διαπίστωση ελλείψεων, ανωμαλιών, ζημιών, φθοράς ή καταστροφής εφοδίων, οργάνων, εξαρτισμού, εξαρτημάτων και γενικά εξοπλισμού ασφαλείας του πλοίου.
- Η ανάγκη διενέργειας προμηθειών σε εφόδια ενδιαίτησης και ασφαλείας.
- Η ανάγκη διενέργειας εργασιών συντήρησης και επισκευών προς διατήρηση των προβλεπόμενων επιπέδων ασφαλείας, υγιεινής και ενδιαίτησης.
- Επίσης στην ειδική στήλη του βιβλίου αναγράφονται έκτακτα συμβάντα και περιστατικά που επηρεάζουν την ασφαλεία του πλοίου.

2. Βιβλίο Πετρελαίου (oil record book).

Σύμφωνα με το άρθρο 46 του Κ.Δ.Ν.Δ., το βιβλίο πετρελαίου περιλαμβάνεται μεταξύ των ναυτιλιακών εγγράφων, με τα οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένο κάθε υπόχρεο με Ελληνική σημαία πλοίο. Όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας 400 κοχ. και άνω εφοδιάζονται υποχρεωτικά με Βιβλίο Πετρελαίου (ΜΕΡΟΣ Ι) και όλα τα πετρελαιοφόρα ολικής χωρητικότητας 150 κοχ. και άνω εφοδιάζονται υποχρεωτικά με Βιβλίο Πετρελαίου (ΜΕΡΟΣ Ι και ΙΙ) (Παράρτημα Ι καν/σμός 20 MARPOL 73/78). Το Βιβλίο πετρελαίου ΜΕΡΟΣ Ι, συμπληρώνεται από όλα τα πλοία (Δ/Ξ και μη) και αφορά τις εργασίες διαχείρισης πετρελαιοειδών χώρου μηχανοστασίου, ενώ το Βιβλίο

πετρελαίου ΜΕΡΟΣ II συμπληρώνεται μόνο από Δ/Ξ και αφορά τις λειτουργίες-εργασίες φορτοεκφόρτωσης και ερματισμού. Τα πλοία είναι υποχρεωμένα να διατηρούν για τρία (3), τουλάχιστον, χρόνια τα βιβλία πετρελαίου στο πλοίο, μετά την τελευταία εγγραφή. Οι αποδείξεις για παράδοση καταλοίπων πρέπει να επισυνάπτονται στα σχετικά βιβλία πετρελαίου ή να είναι χωριστά, διαθέσιμα πάντα για έλεγχο. Το βιβλίο φυλάσσεται κατάλληλα, ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμο για έλεγχο σε κάθε ζήτηση και ευρίσκεται στο πλοίο εκτός από την περίπτωση πλοίων που ρυμουλκούνται χωρίς πλήρωμα. Διατηρείται στο πλοίο για τρία χρόνια μετά την τελευταία εγγραφή σ' αυτό.

- Βιβλίο Πετρελαίου **ΜΕΡΟΣ I:**

Όλα τα πλοία «μη πετρελαιοφόρα» ολικής χωρητικότητας **400** κόρων και **άνω** και τα «πετρελαιοφόρα» **150** κ.ο.χ. και **άνω** εφοδιάζονται υποχρεωτικά με βιβλίο πετρελαίου ΜΕΡΟΣ I. Το βιβλίο συμπληρώνεται, όταν εκτελεσθούν μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες/εργασίες στο χώρο του μηχανοστασίου του πλοίου, όπως μνημονεύονται παρακάτω:

- ερματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών καυσίμων,
- απόρριψη ακάθαρτου έρματος ή νερού καθαρισμού των δεξαμενών που αναφέρονται παραπάνω,
- διάθεση βαρέων πετρελαιοειδών υπολειμμάτων,
- απόρριψη στη θάλασσα ή διάθεση κατά διαφορετικό τρόπο του νερού των υδροσυλλεκτών που συσσωρεύτηκε στους χώρους μηχανοστασίου, παραλαβή καυσίμων ή λιπαντικών, διάφορες άλλες παρόμοιες λειτουργικές εργασίες.

γ-Κωδικοποίηση λειτουργιών/εργασιών. Όλες οι λειτουργίες-εργασίες που είναι δυνατό να εκτελεσθούν στο χώρο του μηχανοστασίου και κατά τη διάρκεια της παραλαβής καυσίμων και λιπαντικών του πλοίου, έχουν ταξινομηθεί σε εννέα (09) ομάδες, που χαρακτηρίζονται με τα αντίστοιχα κώδικα γράμματα (code letters) του λατινικού αλφαβήτου και έχουν ως εξής:

- (A) ερματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών καυσίμων,
- (B) απόρριψη του ακάθαρτου έρματος ή του νερού καθαρισμού από τις δεξαμενές καυσίμων που αναφέρονται στο παραπάνω τμήμα (A),
- (C) συγκέντρωση και διάθεση των βαρέων υπολειμμάτων πετρελαίου,

- (D) μη αυτόματη απόρριψη στη θάλασσα ή κατά διαφορετικό τρόπο διάθεσης των νερών των υδροσυλλεκτών, που συσσωρεύονται στους χώρους του μηχανοστασίου,
- (E) αυτόματη απόρριψη στη θάλασσα ή κατά διαφορετικό τρόπο διάθεση των νερών των υδροσυλλεκτών, που συσσωρεύονται στους χώρους μηχανοστασίου,
- (F) κατάσταση του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου,
- (G) τυχαίες ή άλλες εξαιρετικές περιπτώσεις απόρριψης πετρελαίου,
- (H) πετρέλευση ή παραλαβή λιπαντικών χύμα,
- (I) πρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες και γενικές παρατηρήσεις.

Κάθε ομάδα των παραπάνω εργασιών περιλαμβάνει επιμέρους εργασίες, οι οποίες χαρακτηρίζονται με τον Α.α (1,2,3..) (item numbers).

- Βιβλίο Πετρελαίου ΜΕΡΟΣ II.

Όλα τα πετρελαιοφόρα 150 κ.ο.χ και πάνω εφοδιάζονται υποχρεωτικά με βιβλίο πετρελαίου ΜΕΡΟΣ II. Επίσης τα πλοία αυτά εφοδιάζονται υποχρεωτικά και με βιβλίο πετρελαίου ΜΕΡΟΣ I. Το βιβλίο αυτό συμπληρώνεται όταν εκτελεστούν μια ή περισσότερες από τις λειτουργίες που είναι άμεσα συνδεδεμένες με το σύστημα φορτοεκφόρτωσης, ερματισμού, διαχείρισης ή διάθεσης του ακάθαρτου έρματος, των υγρών των υδροσυλλεκτών του αντλιοστασίου και λοιπές παρόμοιες, όπως αυτές μνημονεύονται παρακάτω:

- φόρτωση πετρελαίου,
- εσωτερική μεταφορά φορτίου πετρελαίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού,
- εκφόρτωση φορτίου,
- ερματισμός των δεξαμενών φορτίου και των δεξαμενών που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για καθαρό έρμα,
- καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου, περιλαμβανομένης και της πλύσης με αργό πετρέλαιο,
- απόρριψη έρματος, εκτός εκείνου που είχε τοποθετηθεί στις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος (segregated ballast tanks),

- απόρριψη νερού από τις δεξαμενές καταλοίπων (slop tanks), -κλείσιμο των απαραίτητων επιστομίων για να απομονωθούν οι δεξαμενές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για καθαρό έρμα, από τα δίκτυα σωληνώσεων φορτίου και αποστράγγισης, με το πέρας των εργασιών απόρριψης από τις δεξαμενές καταλοίπων,
- κλείσιμο όλων των επιστομίων ή συναφών συσκευών με το πέρας των εργασιών απόρριψης από τις δεξαμενές καταλοίπων, -διάθεση των υπολειμμάτων.

3. Βιβλίο Απορριμμάτων (Garbage Record Book).

Όλα τα πλοία με ολική χωρητικότητα 400 κόρων και άνω και κάθε πλοίο το οποίο έχει πιστοποιηθεί να μεταφέρει πάνω από 15 άτομα, που πραγματοποιούν ταξίδια σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς πέραν της ακτής στη δικαιοδοσία άλλων μερών της ΔΣ MARPOL 73/78 και κάθε μόνιμη και πλωτή εξέδρα που απασχολείται στην εξερεύνηση και εκμετάλλευση του πυθμένα της θάλασσας, υποχρεούνται να εφοδιάζονται και να τηρούν βιβλίο απορριμμάτων. Το βιβλίο απορριμμάτων αποτελεί ναυτιλιακό έγγραφο του υπόχρεου πλοίου και τηρείται από τον πλοίαρχο σύμφωνα με τις διατάξεις της ΔΣ MARPOL 73/78. Συμπληρώνεται υπεύθυνα από αξιωματικό καταστρώματος (Υπαρχος, Υποπλοίαρχος, Ανθυποπλοίαρχος) ο οποίος ορίζεται γι' αυτό από τον Πλοίαρχο, μετά από εκτέλεση μίας ή περισσότερων από τις παρακάτω εργασίες:

- ◆ Απόρριψη απορριμμάτων στη θάλασσα,
- ◆ διάθεση απορριμμάτων σε ευκολίες υποδοχής στη ξηρά,
- ◆ διάθεση απορριμμάτων σε άλλα πλοία,
- ◆ ολοκληρωμένη αποτέφρωση απορριμμάτων.

Το βιβλίο πρέπει να φυλάσσεται στο πλοίο, να είναι διαθέσιμο για επιθεώρηση και διατηρείται στο πλοίο, εκτός της περίπτωσης πλοίου χωρίς πλήρωμα που ρυμουλκείται, για δύο έτη μετά την τελευταία εγγραφή σ' αυτό.

4. Βιβλίο Επιτροπής Τροφίμων

Στον Κανονισμό Εργασίας στα Ελληνικά Φορτηγά Πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των 800 κόρων, Β.Δ. 806/1970 (ΦΕΚ 275/Α, άρθρο 101), προβλέπεται η τήρηση του Βιβλίου Επιτροπής Τροφίμων. Ο πλοίαρχος του πλοίου υποχρεούται να συγκροτεί και να λειτουργεί Επιτροπή Τροφίμων που αποτελείται από έναν αξιωματικό και ένα μέλος του πληρώματος, πρόσωπα τα οποία αλλάζουν κάθε εβδομάδα. Η Επιτροπή αυτή έχει καθήκον να παρίσταται στη ζύγιση και παράδοση των τροφίμων στο μάγειρα και να εξακριβώνει, αν αυτά είναι επαρκή, καλής ποιότητας και σύμφωνα με το εδεσματολόγιο και να τηρεί το Βιβλίο Επιτροπής Τροφίμων, καταχωρώντας τις όποιες παρατηρήσεις της και να θέτει αυτό υπόψη του πλοίαρχου, καθημερινά. Ο πλοίαρχος υποχρεούται να λαμβάνει μέτρα στις διατυπούμενες παρατηρήσεις, καταχωρώντας σχετική εγγραφή στο βιβλίο αυτό. Το Βιβλίο Επιτροπής Τροφίμων προσκομίζεται, όπως και τα άλλα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου, στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή του πρώτου λιμένα κατάπλου του πλοίου για θεώρηση.

5. Βιβλίο Υποθηκών του πλοίου

Ο Κ.Ι.Ν.Δ., στο άρθρο 42, ορίζει, ότι ο πλοίαρχος μεταξύ των άλλων ναυτιλιακών εγγράφων πρέπει να έχει στο πλοίο και το πιστοποιητικό για τις εγγεγραμμένες στο πλοίο υποθήκες και κατασχέσεις. Επίσης το Ν.Δ. 3899/1958 (ΦΕΚ 195/Α) για την προτιμώμενη ναυτική υποθήκη, στα άρθρα 15 και 17 προβλέπει το Βιβλίο Υποθηκών (για τα πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των 500 κόρων), το οποίο ο πλοίαρχος πρέπει να έχει στο πλοίο μαζί με τα άλλα κεκανονισμένα ναυτιλιακά έγγραφα. Στο βιβλίο αυτό σημειώνεται αμέσως κάθε εγγραφή ή εξάλειψη απλής ή προτιμώμενης υποθήκης που γίνεται στο βιβλίο υποθηκών της Λιμενικής Αρχής. Η σημείωση περιέχει:

- α) τα στοιχεία του οφειλέτη και του δανειστή,
- β) τη χρονολογία της εγγραφής,

- γ) το οφειλόμενο ποσό,
- δ) το χρόνο λήξης της οφειλής,
- ε) τη χρονολογία του εγγράφου της εξόφλησης στην περίπτωση εξάλειψης της υποθήκης.

Επίσης ο πλοίαρχος πρέπει να έχει στο πλοίο επικυρωμένο από τον υποθηκοφύλακα αντίγραφο κάθε εγγράφου που οδηγεί στη σύσταση υποθήκης.

6. Ποινολόγιο

Ο Κ.Δ.Ν.Δ., στα άρθρα 46 και 51 αναφέρεται στο ποινολόγιο του πλοίου ως ναυτιλιακό έγγραφο. Το ποινολόγιο είναι βιβλίο που τηρείται από τον πλοίαρχο, ο οποίος ασκεί την πειθαρχική εξουσία στο πλοίο. Σ' αυτό καταχωρούνται οι πειθαρχικές ποινές που επιβάλλονται στα μέλη του πληρώματος από τον πλοίαρχο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Σύμφωνα με το άρθρο 268 Κ.Δ.Ν.Δ., οι λεπτομέριες τήρησης του ποινολογίου από τον πλοίαρχο των εμπορικών πλοίων και από τις Λιμενικές και Προξενικές Αρχές ρυθμίζονται με Π.Δ. Σε εκτέλεση αυτής της διάταξης εκδόθηκε το Π.Δ. 167/1976 (ΦΕΚ 61/Α) για την τήρηση του ποινολογίου από τους πλοιάρχους των Εμπορικών πλοίων και από τις Λιμενικές και Προξενικές Αρχές. Το άρθρο 1 αυτού του Π.Δ. προβλέπει ότι το ποινολόγιο τηρείται: 1) από τον πλοίαρχο των εμπορικών πλοίων που έχουν ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη από 100 κόρους, 2) από τις Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές. Επίσης καθορίζεται ότι οι πλοίαρχοι ή οι κυβερνήτες πλοίων κάτω των 100 κ.ο.χ. τηρούν όλες τις υποχρεώσεις που θεσπίζονται από αυτό το Π.Δ. και εγγράφουν στο ημερολόγιο του πλοίου τις πειθαρχικές ποινές που επιβάλλουν στα μέλη του πληρώματος του πλοίου τους. Το ποινολόγιο του πλοίου είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ., αποτελούμενο από πενήντα (50) φύλλα και χορηγείται από τις Λιμενικές και Προξενικές Αρχές αφού προηγουμένως θεωρηθεί.

- Κεφάλαιο 3 -

Αναθεωρημένος Κατάλογος Πιστοποιητικών και Εγγράφων που απαιτούνται επί των πλοίων, σύμφωνα με τις διατάξεις του IMO²¹

Στα πλαίσια της λειτουργίας του Διεθνούς Θαλασσίου Οργανισμού (International Maritime Organization – IMO) η επιτροπή Θαλάσσιας ασφάλειας (Maritime Safety Committee), η Επιτροπή Διευκόλυνσης (Facilitation Committee) και η επιτροπή Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee), μετά από συνεχόμενες διαβουλεύσεις κατέληξαν σε μια σειρά από οδηγίες- ψηφίσματα²². Επιπλέον, λόγω των αναθεωρήσεων της Συνθήκης SOLAS (1974) που εφαρμόζονται από την 01/01/2002, 01/07/ 2002, 01/01/2004 και 01/07/ 2004 αντίστοιχα, και τα προσαρτήματα στη συνθήκη MARPOL 73/78, 01/08/ 2002, το νέο κεφάλαιο Προσάρτημα IV της ίδιας συνθήκης (27/08/ 2003), ο κατάλογος των απαραίτητων πιστοποιητικών και εγγράφων αναθεωρήθηκε για να περιλαμβάνει τις αλλαγές αυτές. Έτσι, στα πλαίσια της δράσης του IMO, ο οργανισμός κάλεσε τα κράτη μέλη του να ενσωματώσουν τον κατάλογο αυτό στις εθνικές τους νομοθεσίες και να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για να τον επιβάλλουν. Ο κατάλογος αυτός βέβαια, περιλαμβάνει αποκλειστικά τα πιστοποιητικά και έγγραφα τα οποία έχουν προκύψει από τις διαβουλεύσεις του IMO και δεν περιλαμβάνει πιστοποιητικά ή έγγραφα που απαιτούνται από άλλους διεθνείς οργανισμούς και κυβερνητικές ή άλλες κρατικές αρχές.

Οι σχετικές οδηγίες του IMO αναφέρονται σε όλα τα εμπορικά πλοία, αν και εξειδικεύονται περαιτέρω στην περίπτωση επιβατηγών πλοίων, ταχυπλόων (εμπορικών ή επιβατηγών), πυρηνοκίνητων πλοίων, εξεδρών άντλησης πετρελαίου. Ο ακόλουθος

²¹ I:\CIRC\FAL\02\87.doc, FAL.2/Circ.87 MEPC/Circ.426 MSC/Circ.1151

²² FAL.2/Circ.35-MEPC/Circ.207-MSC/Circ.593,FAL.2/Circ.42-MEPC/Circ.303, MSC/Circ.704 (21/09/1995) και την FAL/Circ.90-MEPC/Circ.368-MSC/Circ.946 (03/07/2000).

πίνακας περιλαμβάνει το σύνολο των πιστοποιητικών και εγγράφων τα οποία είναι υποχρεωμένα να φέρουν όλα τα πλοία, πλην των ειδικών άνωθεν κατηγοριών. Στο πλαίσιο αυτό, όλα τα πλοία (συμπεριλαμβανομένων και των δεξαμενοπλοίων για τα οποία υπάρχουν ρητές συγκεκριμένες διατάξεις) είναι υποχρεωμένα να διατηρούν τα παρακάτω έντυπα και πιστοποιητικά σε πρωτότυπη μορφή:

1	Για όλους τους τύπους πλοίων	Σχετική Συνθήκη
<p>International Tonnage Certificate (1969) Διεθνές Πιστοποιητικό Καταμέτρησης</p>	<p>Tonnage Convention, άρθρο 7</p>	
<p>Το Διεθνές Πιστοποιητικό Καταμέτρησης (1969) εκδίδεται για κάθε πλοίο το οποίο ξεπερνά τα όρια καθαρής και ολικής χωρητικότητας όπως αυτά καθορίζονται από τη άρθρο 7 της σχετικής σύμβασης. Αν η γλώσσα σύνταξης του κειμένου αυτού δεν είναι η αγγλική ή η γαλλική, το κείμενο αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει μετάφραση σε μια τουλάχιστον από αυτές τις γλώσσες</p>		
<p>International Load Line Certificate Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμών Φόρτωσης</p>	<p>LL Convention, άρθρο 16; 1988 LL Protocol, άρθρο 18</p>	
<p>Το πιστοποιητικό αυτό καθορίζει τα ανώτατα επιτρεπτά όρια φόρτωσης ανάλογα με τα σχεδιαστικά – κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του πλοίου και τις περιοχές, αλλά και τις χρονικές περιόδους εκτέλεσης του ταξιδιού. Το πιστοποιητικό αυτό αποδίδεται μετά τον έλεγχο και την επιβεβαίωση της αρμόδιας αρχής ότι η χάραξη των γραμμών φόρτωσης ανταποκρίνεται στους κανονισμούς της σύμβασης. Το πιστοποιητικό εκδίδεται με ισχύ 5 ετών από την ημερομηνία της</p>		

αρχικής επιθεώρησης του σκάφους.

International Load Line Exemption Certificate

Διεθνές Πιστοποιητικό Εξαίρεσης από τις Γραμμές Φόρτωσης

LL Convention,
άρθρο 6;
1988 LL Protocol,
άρθρο 18

Το πιστοποιητικό αυτό απαιτείται από τα πλοία που εξαιρούνται (σε συγκεκριμένες περιπτώσεις) από τις ρυθμίσεις της προηγούμενης σύμβασης, σύμφωνα με το άρθρο 6 of the Load Line Convention και τις τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου 1988 LL. Η αρχή που χορηγεί την εξαίρεση πρέπει να κοινοποιεί στον IMO τους λόγους και τα χαρακτηριστικά στοιχεία της απαλλαγής που χορηγήθηκε.

Intact stability booklet

Εγχειρίδιο Σταθερότητας

SOLAS 1974,
κανονισμοί II-1/22
and II-1/25-8; 1988

Κάθε εμπορικό πλοίο μήκους άνω των 24 μέτρων πρέπει να διατηρεί το σχετικό εγχειρίδιο στη διάθεση του πλοιάρχου ώστε αυτός να μπορεί να λαμβάνει άμεσες και ορθές αποφάσεις σχετικά με την ευστάθεια του πλοίου υπό διαφορετικές συνθήκες φόρτωσης.

LL Protocol,
κανονισμός 10

Damage control plans and booklets

Σχέδια και εγχειρίδια ελέγχου ζημιών

SOLAS 1974,
κανονισμοί II-1/23,
23-1, 25-8;

Τα σχέδια και εγχειρίδια θα πρέπει να βρίσκονται μόνιμα επί του πλοίου και να απεικονίζουν τις αντοχές κάθε στεγανού διαμερίσματος και καταστρώματος, των ανοιγμάτων των κυτών, τα μέσα κλεισίματος αυτών και τους ελεγκτικούς μηχανισμούς τους καθώς

MSC/Circ.919

και τους ενδεδειγμένους τρόπους αντιμετώπισης περιπτώσεων κατάκλισης ύδατος. Τα πιστοποιητικά αυτά πρέπει να κοινοποιούνται και τους αξιωματικούς του πλοίου.

Minimum safe manning document

Πιστοποιητικό ελάχιστης ασφαλούς συνθέσεως

SOLAS 1974

(προσαρτήματα 2000), κανονισμός

V/14.2

Κάθε πλοίο το οποίο υπόκειται στις διατάξεις του κεφαλαίου 1 της SOLAS, θα εφοδιάζεται με έγγραφο του Κράτους Σημαίας του, στο οποίο θα αναγράφεται η ελάχιστη ασφαλής σύνθεση (καταστρώματος και μηχανής).

Fire safety training manual

**Εγχειρίδιο
Πυρκαγιάς**

Εκπαίδευσης

Αντιμετώπισης

SOLAS 1974

(προσαρτήματα 2000),

κανονισμός Π-

2/15.2.3

Το εγχειρίδιο αυτό θα πρέπει να είναι γραμμένο στη γλώσσα εργασίας του πλοίου και αντίγραφο του θα πρέπει να βρίσκεται στις καμπίνες και τους κοινόχρηστους χώρους του πλοίου. Το εγχειρίδιο θα πρέπει να περιλαμβάνει τις οδηγίες και τις πληροφορίες που απαιτούνται από τον κανονισμό Π-2/15.2.3.4.

Fire Control plan/booklet

Σχέδιο – Εγχειρίδιο Ελέγχου Πυρκαγιάς

SOLAS 1974

(προσαρτήματα 2000), κανονισμός

Π-2/15.2.4

Τα σχέδια αυτά θα πρέπει να είναι μονίμως σε κοινή έκθεση ώστε να καθοδηγούν τους αξιωματικούς του πλοίου, αναφέροντας με σαφήνεια τους σταθμούς

ελέγχου κάθε καταστρώματος, τις λεπτομέρειες των μηχανισμών ανίχνευσης και συναγερμού, τις πυροσβεστικές διατάξεις και συσκευές. Εναλλακτικά, και σύμφωνα με τη Διοίκηση της σημαίας του πλοίου, οι άνωθεν πληροφορίες μπορούν να περιλαμβάνονται σε κατάλληλο επικαιροποιημένο εγχειρίδιο το οποίο θα διανέμεται σε κάθε αξιωματικό, ενώ αντίγραφο του θα διατηρείται ανά πάσα στιγμή σε άμεσα προσβάσιμο σημείο επί του πλοίου. Κάθε αλλαγή επί του σχεδίου θα πρέπει να καταγράφεται το συντομότερο δυνατό. Αντίγραφο των σχεδίων αντιμετώπισης και ελέγχου πυρκαγιάς ή/και του εγχειριδίου θα πρέπει να βρίσκεται σε μόνιμη αποθηκευτική θέση και αδιάβροχη προστασία στο εξωτερικό μέρος του ακομοδεσίου, προκειμένου να είναι προσβάσιμο από πυροσβεστικό προσωπικό εκτός του πλοίου (άλλα πλοία ή χερσαίες πυροσβεστικές υπηρεσίες).

On board training and drills record	SOLAS 1974
Αρχείο Γυμνασίων και Ασκήσεων επί του πλοίου	(προσαρτήματα 2000), κανονισμός
Το πιστοποιητικό αυτό καταγράφει τη διενέργεια των απαιτούμενων Γυμνασίων αντιμετώπισης πυρκαγιάς επί του πλοίου κατά τις διατάξεις των κανονισμών III/19.3 and III/19.5.	II-2/15.2.2.5
Fire safety operational booklet	SOLAS 1974
Βιβλίο Ασφαλούς διαχείρισης	(προσαρτήματα 2000), κανονισμός
Το βιβλίο αυτό περιλαμβάνει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες και οδηγίες για την ασφαλή διαχείριση	II-2/16.2

του πλοίου, τη διαχείριση φορτίου σε σχέση με τους κινδύνους πυρκαγιάς και την πυρασφάλεια. Το εγχειρίδιο αυτό θα πρέπει να είναι γραμμένο στη γλώσσα εργασίας του πλοίου και αντίγραφο του θα πρέπει να βρίσκεται στις καμπίνες και τους κοινόχρηστους χώρους του πλοίου. Το εγχειρίδιο θα πρέπει να περιλαμβάνει τις οδηγίες και τις πληροφορίες που απαιτούνται από τον κανονισμό Π-2/15.2.3.

Certificates for masters, officers or ratings

Πιστοποιητικό Πλοιάρχων, Αξιωματικών και βαθμοφόρων

Τα πιστοποιητικά εκδίδονται, υπό τις κείμενες διατάξεις του κράτους σημαίας, προς τα άτομα τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις ηλικίας, υπηρεσίας, φυσικής και υγειονομικής κατάστασης, τυπικών προσόντων, εκπαίδευσης, και εξετάσεων σε συμφωνία με τις διατάξεις της σύμβασης STCW 1978. Τα πιστοποιητικά πρέπει να είναι διαθέσιμα σε πρωτότυπη μορφή επί του πλοίου στο οποίο τα υποκείμενα άτομα υπηρετούν.

STCW 1978, άρθρο

VI,

κανονισμός I/2;

STCW Code,

section A-I/2

International Oil Pollution Prevention Certificate

Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο

Το πιστοποιητικό αυτό χορηγείται μετά από επιθεώρηση και διαπίστωση της συμφωνίας με τις διατάξεις της σύμβασης MARPOL 73/78 (κανονισμός 4 Παραρτήματος I), για κάθε δεξαμενόπλοιο 150

MARPOL 73/78,

Προσάρτημα I,

κανονισμός 5

κόρων ολικής χωρητικότητας (gross tonnage) και άνω και για κάθε άλλο πλοίο 400 κόρων ολικής χωρητικότητας (gross tonnage) και άνω το οποίο διεξάγει ταξίδια μεταξύ λιμένων ή και υπεράκτιων τερματικών σταθμών (offshore terminals) υπό τις διατάξεις της MARPOL 73/78. Το πιστοποιητικό συνοδεύεται από το Αρχείο Κατασκευής και Εξοπλισμού Πλοίων – εκτός δεξαμενοπλοίων (Form A) ή από το Αρχείο Κατασκευής και Εξοπλισμού Δεξαμενοπλοίων, ανάλογα με την περίπτωση. Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει για πέντε έτη με ετήσια επιθεώρηση.

Oil Record Book

Αρχείο (βιβλίο) Πετρελαίου

MARPOL 73/78,
Προσάρτημα I,
κανονισμός 20

Κάθε δεξαμενόπλοιο ολικής χωρητικότητας (gross tonnage) έως 150 κόρων και κάθε άλλο πλοίο 400 κόρων ολικής χωρητικότητας (gross tonnage) και άνω πρέπει να διαθέτει Βιβλίο Πετρελαίου, Part I (Διαδικασίες Λειτουργίας Μηχανοστασίου). Κάθε Δεξαμενόπλοια άνω των 150 τόνων ολικής χωρητικότητας θα πρέπει επιπλέον να διαθέτει Βιβλίο Πετρελαίου, Part II (Διαδικασίες διαχείρισης φορτίου, έρματος).

Shipboard Oil Pollution Emergency Plan

Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης του πλοίου για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πετρέλαιο

MARPOL 73/78,
Προσάρτημα I,
κανονισμός 26

Κάθε δεξαμενόπλοιο 150 κόρων ολικής χωρητικότητας (gross tonnage) και άνω και για κάθε

άλλο πλοίο 400 κόρων ολικής χωρητικότητας (gross tonnage) και άνω θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με το **Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης του πλοίου για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πετρέλαιο, εγκεκριμένο από την Αρχή διοίκησης της Σημαίας. Το σχέδιο καταρτίζεται από τους ενδιαφερομένους και επιθεωρείται από τις Λιμενικές Αρχές, τη σημαία και τους αναγνωρισμένους – εξουσιοδοτημένους νηογνώμονες.**

International Sewage Pollution Prevention Certificate Διεθνές Πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από Λύματα	MARPOL 73/78, Προσάρτημα IV, κανονισμός 5; MEPC/Circ.408
---	---

Το πιστοποιητικό εκδίδεται μετά από την αρχική επιθεώρηση ή την επιθεώρηση ανανέωσης σε συνδυασμό με τις διατάξεις του κανονισμού 4 του Προσαρτήματος IV της MARPOL 73/78. Έχει 5ετή ισχύ με ετήσια επιθεώρηση.

Garbage Management Plan Σχέδιο Διαχείρισης Απορριμμάτων	MARPOL 73/78, Προσάρτημα V, κανονισμός 9
--	--

Κάθε πλοίο 400 κόρων ολικής χωρητικότητας (gross tonnage) και άνω και κάθε πλοίο πιστοποιημένο για τη μεταφορά περισσότερων των **15 ατόμων, θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με το Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων** το οποίο το πλήρωμα υποχρεούται να ακολουθεί.

<p>Voyage data recorder system-certificate of compliance</p> <p>Σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού – πιστοποιητικό συμμόρφωσης</p>	<p>SOLAS 1974, κανονισμός V/18.8</p>
<p>Το σύστημα αυτό και όλοι οι αισθητήρες που το αποτελούν υπόκεινται σε ετήσια δοκιμή που θα ελέγχει και θα επιβεβαιώνει την ακρίβεια, τη διάρκεια και την δυνατότητα ανάκτησης των καταγεγραμμένων στοιχείων. Αντίγραφο του σχετικού πιστοποιητικού συμμόρφωσης το οποίο θα δηλώνει την ημερομηνία και την επίδοση του συστήματος, πρέπει να διατηρείται επί του πλοίου.</p>	
<p>Document of Compliance</p> <p>Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης</p>	<p>SOLAS 1974, κανονισμός IX/4; ISM Code,</p>
<p>Το πιστοποιητικό αυτό αφορά στην εταιρεία που διαχειρίζεται το πλοίο, κατά τις διατάξεις του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης (ISM Code). Αντίγραφο του πρέπει να βρίσκεται από το πλοίο και θα επιδεικνύεται από τον Πλοίαρχο όποτε ζητείται για έλεγχο. Η ισχύς του πιστοποιητικού είναι 5ετής με την προϋπόθεση ότι υπόκειται σε ετήσιες επιθεωρήσεις.</p>	<p>παράγραφος 13</p>
<p>Safety Management Certificate</p> <p>Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης</p>	<p>SOLAS 1974, κανονισμός IX/4; ISM Code,</p>
<p>Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται για κάθε πλοίο από την Αρχή Διοίκησης (σημαία) ή από οργανισμό αναγνωρισμένο από αυτή και πιστοποιεί ότι η εταιρεία</p>	<p>παράγραφος 13</p>

και το προσωπικό επί του πλοίου λειτουργούν σε συμφωνία με το εγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Η ισχύς του πιστοποιητικού είναι 5ετής με την προϋπόθεση ότι υπόκειται σε ενδιάμεση επιθεώρηση μεταξύ της δεύτερης και τρίτης επετείου. Στις επιθεωρήσεις αυτές επιβεβαιώνεται η συνέχεια της αποτελεσματικής εφαρμογής του συστήματος.

International Ship Security Certificate (ISSC) or Interim International Ship Security Certificate Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (Θεώρηση ή έκδοση)²³	SOLAS 1974 (2002 προσαρτήματα), κανονισμός XI-2/9.1.1;
---	--

Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται μετά την αρχική ή περιοδική επιθεώρηση του Πλοίου από την Αρχή Διοίκησης (σημαία) ή από οργανισμό ασφαλείας αναγνωρισμένο από αυτή. Η επιθεώρηση εξετάζει τη συμμόρφωση του πλοίου με τις διατάξεις ασφαλείας που προβλέπονται στα κεφάλαια XI-2 της SOLAS και το Τμήμα A του ISPS Code. Αν η γλώσσα σύνταξης του κειμένου αυτού δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική το κείμενο αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει μετάφραση σε μια τουλάχιστον από αυτές τις γλώσσες

Ship Security Plan and associated records Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου και τηρούμενα αρχεία	SOLAS 1974 (2002 προσαρτήματα), κανονισμός XI-2/9;
---	--

Σε κάθε πλοίο θα πρέπει να υπάρχει σχέδιο ασφαλείας πλοίου εγκεκριμένο από την αρχή διοίκησης και θα τηρούνται αρχεία για δραστηριότητες που καλύπτει το

²³ Πηγή: Δεληγιάννης Χ.Α. «Εγχειρίδιο Ναυτολογίας, Ποινικό & Πειθαρχικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία», MG Books , 2^η έκδοση, Πειραιάς, 2007.

σχέδιο ασφαλείας του πλοίου. Τουλάχιστον για την ελάχιστη περίοδο που ορίζει η Αρχή. Τα τηρούμενα αρχεία πρέπει να αναφέρονται:

- Στην εκπαίδευση, γυμνάσια και ασκήσεις
- Σε απειλές για την ασφάλεια
- Σε θέματα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια,
- Σε ανακοινώσεις σχετικές με την ασφάλεια του πλοίου
- Σε εσωτερικούς ελέγχους και επανεξέταση των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων
- Σε περιοδική αξιολόγηση του σχεδίου ασφαλείας,
- Σε εφαρμογή των οποιονδήποτε τροποποιήσεων
- Σε συντήρηση, βαθμονόμηση και δοκιμή εξοπλισμού του πλοίου, περιλαμβανομένης της δοκιμής του συστήματος συναγερμού του πλοίου.

Το σχέδιο θα πρέπει να περιλαμβάνει τις απαραίτητες ενέργειες για τη συμμόρφωση με τα 3 επίπεδα Ασφάλειας που ορίζει ο Κώδικας ISPS.

Continuous Synopsis Record (CSR) Αρχείο Συνεχών Συνόψεων	SOLAS 1974 (2002 προσαρτήματα), κανονισμός XI-1/5
<p>Κάθε πλοίο που υπόκειται στις διατάξεις του κεφαλαίου 1 της SOLAS 1974, θα εφοδιάζεται με το Αρχείο Συνεχούς Συνόψεως, το οποίο παρέχει ένα αρχείο με το ιστορικό του πλοίου σχετικά με τις πληροφορίες που απαιτούνται από τη σύμβαση.</p>	
Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage Πιστοποιητικό Ασφάλισης ή άλλης Χρηματοοικονομικής Εξασφάλισης έναντι αστικής ευθύνης για τη ρύπανση από πετρέλαιο	CLC 1969, άρθρο VII
<p>Το πιστοποιητικό αυτό είναι υποχρεωτικό για κάθε πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από 2.000 τόνους πετρελαίου ως φορτίο χύδην. Εκδίδεται από τις αρμόδιες αρχές ή το κράτος σημαίας μετά τη διαπίστωση της συμμόρφωσης με το άρθρο VII, παράγραφος 1, της Σύμβασης για την Αστική Ευθύνη the (CLC Convention).</p>	
Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage	CLC 1992, άρθρο VII
<p>Το πιστοποιητικό αυτό επιβεβαιώνει ότι η Ασφάλιση ή άλλη Χρηματοοικονομική Εξασφάλιση βρίσκεται σε ισχύ, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της Σύμβασης CLC Convention 1992, και εκδίδεται για κάθε πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από 2.000 τόνους</p>	

πετρελαίου ως φορτίο χύδην. Το πιστοποιητικό εκδίδεται εφόσον η Αρμόδια Αρχή έχει διαπιστώσει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του άρθρου VII, παράγραφος 1, της ανωτέρω συμβάσεως.

Enhanced survey report file

SOLAS 1974

Εμπλουτισμένο Αρχείο Αναφορών Ελέγχων

(προσάρτημα 2002),
κανονισμός XI-1/2;

Τα φορτηγά πλοία και τα Δεξαμενόπλοια πρέπει να φέρουν ένα αρχείο Αναφορών Ελέγχων και όλα τα σχετικά έντυπα σύμφωνα με τις παραγράφους 6.2 και 6.3 του Προσαρτήματος Α και Β της απόφασης Α.744 (18) – Οδηγίες για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διάρκεια ελέγχων φορτηγών πλοίων και.

απόφαση Α.744(18)

Record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage

MARPOL 73/78,

Αρχείο Συστήματος Παρακολούθησης και Ελέγχου απόρριψης πετρελαίου για το τελευταίο ταξίδι υπό έρμα.

Προσάρτημα I,
κανονισμός 15(3)(a)

Υπό τις διατάξεις των παραγράφων (4), (5), (6) και (7) των κανονισμών 15 του Προσαρτήματος I της συνθήκης MARPOL 73/78, κάθε δεξαμενόπλοιο άνω των 150 τόνων ολικής χωρητικότητας θα πρέπει να εφοδιάζεται με το σχετικό πιστοποιητικό, κατάλληλα εγκεκριμένο από την αρμόδια αρχή. Το σύστημα αυτό θα περιλαμβάνει καταγραφικούς μηχανισμούς που θα παρέχουν ένα συνεχές ιστορικό των απορριπτόμενων λίτρων ανά ναυτικό μίλι και τη συνολική απορριπτόμενη ποσότητα, ή την περιεκτικότητα σε πετρέλαιο και το ρυθμό απόρριψης. Το αρχείο αυτό θα

πρέπει να είναι σαφές ως προς τις ημερομηνίες και θα διατηρείται για ένα ελάχιστο χρονικό διάστημα 3 ετών.

Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual	MARPOL 73/78,
Εγχειρίδιο διαχείρισης Αποκλειστικών Δεξαμενών Καθαρού Έρματος	Προσάρτημα I, κανονισμός 13A

Κάθε δεξαμενόπλοιο εφοδιασμένο με Αποκλειστικές Δεξαμενές Καθαρού Έρματος, κατά τις διατάξεις του κανονισμού 13(10) του Προσαρτήματος I της MARPOL 73/78 θα εφοδιάζεται με το σχετικό εγχειρίδιο το οποίο θα περιέχει λεπτομέρειες του συστήματος και των διαδικασιών διαχείρισης του, όπως αυτές αναφέρονται στην παράγραφο 2, κανονισμός 13A του Προσαρτήματος I της MARPOL 73/78.

Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual (COW Manual)	MARPOL 73/78,
Εγχειρίδιο Εξοπλισμού Έκπλυσης Δεξαμενών με αργό Πετρέλαιο	Προσάρτημα I, κανονισμός 13B

Κάθε δεξαμενόπλοιο εφοδιασμένο με σύστημα έκπλυσης δεξαμενών με αργό πετρέλαιο θα διαθέτει ένα εγχειρίδιο με τις απαραίτητες λεπτομέρειες των διαχειριστικών διαδικασιών και του εξοπλισμού, όπως αυτές αναφέρονται στην παράγραφο 2, κανονισμός 13B του Προσαρτήματος I της MARPOL 73/78.

Condition Assessment Scheme (CAS) Statement of Compliance, CAS Final Report and Review Record	MARPOL 73/78,
	Προσάρτημα I

<p>Μέθοδος Αξιολόγησης Κατάστασης, Δήλωση Συμμόρφωσης και Τελική Αναφορά και Αρχείο Αναθεωρήσεων</p>	<p>(προσάρτημα 2001 (Απόφαση MEPC.95(46)), κανονισμός 13G;</p>
<p>Η δήλωση συμμόρφωσης θα εκδίδεται από την αρμόδια αρχή σε κάθε δεξαμενόπλοιο το οποίο έχει επιθεωρηθεί και έχει βρεθεί συμμορφούμενο με τις απαιτήσεις της Μεθόδου Αξιολόγησης Κατάστασης (απόφαση MEPC.94(46) του IMO). Επιπλέον, αντίγραφο της τελικής αναφοράς του CAS, επιθεωρημένο από την αρμόδια Αρχή προκειμένου να εκδοθεί το σχετικό πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ένα αντίγραφο του σχετικού αρχείου αναφορών θα πρέπει να διαφυλάσσεται επί του πλοίου, μαζί με τη Δήλωση Συμμόρφωσης.</p>	<p>απόφασηMEPC.94(46)</p>
<p>Hydrostatically Balanced Loading (HBL) Operational Manual Εγχειρίδιο Διαχείρισης Υδροστατικά Ισορροπημένης Φόρτωσης</p>	<p>MARPOL 73/78, Προσάρτημα I (2001 προσαρτήματα (απόφασηMEPC.95</p>
<p>Κάθε δεξαμενόπλοιο που υπόκειται στους κανονισμούς 13G(6)(b), και λειτουργεί σύστημα Υδροστατικά Ισορροπημένης Φόρτωσης θα πρέπει να φέρει το σχετικό εγχειρίδιο (απόφαση MEPC.64-36).</p>	<p>(46)), κανονισμός 13G</p>
<p>Oil Discharge Monitoring and Control (ODMC) Operational Manual Εγχειρίδιο Παρακολούθησης και Ελέγχου Εκφόρτωσης Πετρελαίου</p>	<p>MARPOL 73/78, Προσάρτημα I, κανονισμός 15(3)(c)</p>
<p>Κάθε Δεξαμενόπλοιο με εγκατεστημένο σύστημα</p>	

<p>Παρακολούθησης και Ελέγχου Εκφόρτωσης Πετρελαίου , θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τις κατάλληλες οδηγίες αναφορικά με τη διαχείριση του συστήματος, κατάλληλα εγκεκριμένες από την αρμόδια αρχή.</p>	
<p>Subdivision and stability information Πληροφορίες Ευστάθειας και Υποπημάτων</p> <p>Κάθε Δεξαμενόπλοιο το οποίο υπόκειται στον κανονισμό 25 - Προσάρτημα I της MARPOL 73/θα εφαρμόζεται με ένα εγκεκριμένο εγχειρίδιο πληροφοριών σχετικών με τη φόρτωση και τη διανομή του φορτίου με τρόπους που διασφαλίζουν την απαραίτητη συμμόρφωση με τους κανονισμούς περί ευστάθειας μετά από δομική καταστροφή (ζημία).</p>	<p>MARPOL 73/78, Προσάρτημα I, κανονισμός 25</p>
<p>4 Επιπλέον των πιστοποιητικών που αναφέρονται στις ενότητες 1 και 3, κάθε πλοίο που μεταφέρει Επιβλαβείς Χημικές ουσίες σε υγρή χύδην μορφή, είναι υποχρεωμένο να διαθέτει τα κάτωθι πιστοποιητικά:</p>	
<p>International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS Certificate) Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης για τη μεταφορά υγρών επιβλαβών ουσιών</p> <p>Σύμφωνα με την Δ.Σ. MARPOL 73/78 Annex II,</p>	<p>MARPOL 73/78, Προσάρτημα II, κανονισμοί 11 and 12A</p>

κανονισμός 11 και 12Α τα πλοία που μεταφέρουν επιβλαβείς υγρές χημικές ουσίες χύμα και προσεγγίζουν λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς που ανήκουν στη δικαιοδοσία άλλων χωρών της σύμβασης, θα πρέπει να φέρουν το ανωτέρω πιστοποιητικό (N.L.S.C.). Εναλλακτικά το πιστοποιητικό αυτό μπορεί να αντικατασταθεί από το Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για μεταφορά επικίνδυνων χημικών χύδην. Για τα χημικά Δ/Ξ το πιστοποιητικό καταλληλότητας για μεταφορά επικίνδυνων φορτίων χύμα και το Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για την μεταφορά φορτίων χύμα εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα χημικών χύμα (Bulk Chemical Code) και του Διεθνούς Κώδικα Χημικών χύμα (International Bulk Chemical Code) αντίστοιχα και έχουν την ίδια ισχύ και αναγνωρίζονται όπως το Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης από την ρύπανση για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών χύδην.

Cargo record book Βιβλίο Αρχείου Φορτίου	MARPOL 73/78, Προσάρτημα II, κανονισμός 9
<p>Κάθε πλοίο υπαγόμενο στο Προσάρτημα II της MARPOL 73/78 είναι υποχρεωμένο να διαθέτει το Βιβλίο Αρχείου Φορτίου είτε ως τμήμα του γενικού αρχείου του πλοίου (ship's official log book) ή με τη μορφή που καθορίζεται από το Παράρτημα IV της συνθήκης.</p>	
Procedures and Arrangements Manual (P & A Manual) Εγχειρίδιο Διαδικασιών και Διευθετήσεων	Απόφαση MEPC.18(22), κεφάλαιο 2; MARPOL 73/78,
<p>Κάθε πλοίο πιστοποιημένο να μεταφέρει επιβλαβείς υγρές ουσίες χύδην, θα πρέπει να διαθέτει το σχετικό πιστοποιητικό κατάλληλα θεωρημένο από την Αρχή της Σημαίας του.</p>	
Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση ρύπανσης από επικίνδυνες υγρές ουσίες	MARPOL 73/78, Προσάρτημα II, κανονισμός 16
<p>Σύμφωνα με την ΔΣ MARPOL 73/78, Annex II, regulation 16, κάθε πλοίο 150 κοχ και άνω που μεταφέρει επικίνδυνες υγρές ουσίες χύμα και εκτελεί πλόες σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς θα εφοδιάζεται με το εν λόγω πιστοποιητικό και το οποίο θα έχει εγκριθεί από την αρχή.</p>	

5 **Επιπλέον των πιστοποιητικών που αναφέρονται στις ενότητες 1 και 3, κάθε δεξαμενόπλοιο που μεταφέρει Χημικές ουσίες σε υγρή χύδην μορφή, είναι υποχρεωμένο να διαθέτει τα κάτωθι πιστοποιητικά:**

Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk / international Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk
(Διεθνές) πιστοποιητικό καταλληλότητας για μεταφορά επικίνδυνων χημικών χύδην

Με αυτό εφοδιάζονται τα υγραεριοφόρα πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια χύμα. Το πιστοποιητικό ισχύει για τη χρονική περίοδο, που καθορίζεται από την εκδούσα αρχή, που δεν μπορεί να υπερβαίνει τα πέντε έτη. Θεωρείται δε κάθε έτος, με περιθώριο θεώρησης τρεις μήνες πριν ή μετά την ημερομηνία επετείου. Το πιστοποιητικό των υπόχρεων Ελληνικών πλοίων, εκδίδεται ύστερα από επιθεώρηση από την Αρχή ή από τους εξουσιοδοτημένους οργανισμούς. Η ισχύς του δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των πέντε ετών και θα πρέπει να υπόκειται σε ετήσια θεώρηση.

BCH Code, section 1.6;
BCH Code όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση MSC.18(58), section 1.6IBC Code, section 1.5; IBC Code όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση MSC.16(58) και MEPC.40(29), section 1.5

6 **Επιπλέον των πιστοποιητικών που αναφέρονται στις ενότητες 1 και 3, κάθε πλοίο που μεταφέρει υγροποιημένα αέρια είναι υποχρεωμένο να διαθέτει**

τα κάτωθι πιστοποιητικά:

Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk GC Code, section 1.6

Πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων χύδην

Με αυτό εφοδιάζονται τα υγραεριοφόρα πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια χύμα. Το πιστοποιητικό ισχύει για τη χρονική περίοδο, που καθορίζεται από την εκδούσα αρχή, που δεν μπορεί να υπερβαίνει τα πέντε έτη. Θεωρείται δε κάθε έτος, με περιθώριο θεώρησης τρεις μήνες πριν ή μετά την ημερομηνία επετείου. Το πιστοποιητικό των υπόχρεων Ελληνικών πλοίων, εκδίδεται ύστερα από επιθεώρηση από την Αρχή ή από τους εξουσιοδοτημένους οργανισμούς. Η ισχύς του δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των πέντε ετών και θα πρέπει να υπόκειται σε ετήσια θεώρηση.

International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk IGC Code, section 1.5;

Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων χύδην IGC Code όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση

MSC.17(58), section 1.5

Με αυτό εφοδιάζονται τα υγραεριοφόρα πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια χύμα. Το πιστοποιητικό ισχύει για τη χρονική περίοδο, που καθορίζεται από την εκδούσα αρχή, που δεν μπορεί να υπερβαίνει τα πέντε έτη. Θεωρείται δε κάθε έτος, με περιθώριο θεώρησης τρεις μήνες πριν ή μετά την ημερομηνία επετείου. Το πιστοποιητικό των υπόχρεων

Ελληνικών πλοίων, εκδίδεται ύστερα από επιθεώρηση από την Αρχή ή από τους εξουσιοδοτημένους οργανισμούς. Η ισχύς του δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των πέντε ετών και θα πρέπει να υπόκειται σε ετήσια θεώρηση.

8 **Επιπλέον των πιστοποιητικών που αναφέρονται στις ενότητες 1, 2 και 3, κάθε πλοίο που μεταφέρει επικίνδυνα φορτία είναι υποχρεωμένο να διαθέτει τα κάτωθι πιστοποιητικά:**

Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods SOLAS 1974, (προσαρτήματα
Έγγραφο Συμμόρφωσης με τις ειδικές απαιτήσεις για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνες ουσίες 2000), κανονισμός II-2/19.4

Το πιστοποιητικό αυτό δεν απαιτείται για τα φορτία που εμπίπτουν στις κλάσεις 6.2 και 7 καθώς και για φορτία μεταφερόμενα σε περιορισμένες ποσότητες (εκτός των στερεών επικίνδυνων χύδην φορτίων).

- Κεφάλαιο 4 -

Συμπεράσματα - Προτάσεις

Από την ανάλυση που προηγήθηκε προκύπτει ότι η πολυπλοκότητα της δομής και της λειτουργίας της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας, αντανακλάται άμεσα στο θεσμικό πλαίσιο που καθορίζει τα απαιτούμενα πιστοποιητικά και έγγραφα τα οποία τα εμπορικά πλοία υποχρεούνται να φέρουν. Στην προηγούμενη ενότητα παρουσιάστηκαν 84 διαφορετικά πιστοποιητικά και έγγραφα, όπως αυτά καθορίζονται από τις τελευταίες σχετικές διατάξεις του IMO, χωρίς να περιλαμβάνουν έγγραφα τα οποία αφορούν στην εμπορική λειτουργία του πλοίου (φορτωτικές, εγγυητικές επιστολές κτλ.) η σε πιστοποιητικά διασφάλισης ποιότητας όπως η σειρά των πιστοποιήσεων κατά ISO (ISO 9000 - Quality management, ISO 14000 - Environmental management, ISO 26000 - Social responsibility). Η πληθώρα των πιστοποιητικών αυτών προστίθεται σε έναν ανάλογα μεγάλο αριθμό πιστοποιητικών και εγγράφων που οι διαχειρίστριες ναυτιλιακές εταιρείες υποχρεούνται να διατηρούν στα γραφεία τους, αυξάνοντας περαιτέρω το κόστος και την πολυπλοκότητα της ναυτιλιακής διαχείρισης.

Οι προσπάθειες για την απλοποίηση των ναυτιλιακών εγγράφων έχουν ήδη ξεκινήσει στα πλαίσια της επιτροπής για τη Διευκόλυνση του Θαλασσιού Εμπορίου του IMO (IMO FAL Committee - 1965), εντούτοις οποιαδήποτε προσπάθεια συνεπάγεται την προηγούμενη εναρμόνιση, αλλαγή και επικαιροποίηση του δαιδαλώδους θεσμικού πλαισίου και των διεθνών συμβάσεων που τα επιβάλλουν μέχρι στιγμής δεν έχει φέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Η Επιτροπή έχει αναγνωρίσει το γεγονός ότι οι εκάστοτε τοπικές και κεντρικές αρχές έχουν εφαρμόσει πολύπλοκες δέσμες κανονισμών σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές (συμπεριλαμβανομένων των τελωνειακών θεμάτων, τη μετανάστευση, την υγεία, τα ναρκωτικά, την καραντίνα, την προστασία του περιβάλλοντος και της ασφάλειας) πολλές εκ των οποίων είναι ασύνδετες μεταξύ τους²⁴. Αυτό έχει ως συνέπεια ένα πλοίο που επισκέπτεται διάφορες χώρες να πρέπει να συμπληρώνει πολλές φόρμες που ποικίλουν από λιμάνι σε λιμάνι και συχνά απαιτούν τις ίδιες πληροφορίες, με αποτέλεσμα την αύξηση της πολυπλοκότητας,

²⁴ Documentation Requirements in Maritime Transport, Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations, Technical Note No. 9, April 2008

πιθανές καθυστερήσεις και σπατάλη εργατοωρών ειδικά σε σύγκριση με τις απαιτήσεις τεκμηρίωσης της διεθνούς αεροπορικής βιομηχανίας που απαιτούν πολύ λιγότερα έγγραφα.

Η έλευση του Διαδικτύου έχει δημιουργήσει νέα εργαλεία ιδιαίτερα προς την απλοποίηση των διαδικασιών διαπραγμάτευσης και ολοκλήρωσης των εμπορικών συναλλαγών. Το ηλεκτρονικό εμπόριο ("e-commerce") ειδικότερα, ανατρέπει εκ βάθρων τον τρόπο με τον οποίο οι βιομηχανίες συναλλάσσονται εστιάζοντας στην ταχύτητα την ακρίβεια και την αποτελεσματικότητα. Εντούτοις, η επιτυχής μετάβαση από το χαρτί στο ηλεκτρονικό επιχειρείν απαιτεί μια καλά οργανωμένη υποδομή τόσο σε τεχνικό όσο και σε νομικό επίπεδο. Η βιομηχανία της τεχνολογίας των πληροφοριών καλείται να δημιουργήσει συμβατά ηλεκτρονικά συστήματα, μέσω των οποίων τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να συναλλάσσονται αποτελεσματικότερα. Για να γίνει αυτό, απαιτούνται μέτρα που θα συμβάλλουν στη δημιουργία ηλεκτρονικών μέτρων ασφαλείας για την προστασία των επικοινωνιών και των συναλλαγών. Δεδομένης της πολυπλοκότητας των θαλάσσιων συναλλαγών, η ναυτιλιακή βιομηχανία και τα θεσμικά της όργανα πρέπει να καθορίσουν το ρόλο τους κατά τη διάρκεια αυτής της μετάβασης αλλά και τα πρότυπα που θα ρυθμίζουν μια τέτοια ηλεκτρονική αγορά στο μέλλον. Θέματα προστασίας και εμπιστευτικότητας είναι εξαιρετικά σημαντικά δεδομένου ότι όλες οι πληροφορίες των συναλλαγών θα πρέπει να καταγράφονται και να τηρούνται σε μια κεντρική τοποθεσία. Δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας, μεγάλη προσοχή πρέπει να δοθεί στην τοπική νομοθεσία της χώρας του κράτους σημαίας ενώ κάθε προσπάθεια εναρμόνισης θα πρέπει και να ενσωματώνει τις απαραίτητες ρυθμίσεις για την ασφάλεια των συναλλαγών.

Ως απόρροια των παρπάνω, η τεχνολογική αυτή πρόοδος θα μπορούσε κατά τη γνώμη μας να χρησιμοποιηθεί άμεσα και στη ναυτιλία όσον αφορά στο κομμάτι των ναυτιλιακών εγγράφων. Είναι προφανές ότι η ηλεκτρονικοποίηση δε μπορεί να εφαρμοστεί σε όλα τα απαραίτητα ναυτιλιακά έγγραφα που πρέπει να τηρούνται επί του πλοίου, καθώς πολλά από αυτά αφορούν έγγραφα λειτουργίας του τα οποία πρέπει να ενημερώνονται συνεχώς και πρέπει να φυλάσσονται επί αυτού. Αντιθέτως έγγραφα και πιστοποιητικά που εκδίδονται από τις αρχές, τους νηογνώμονες και τις σημαίες θα μπορούσαν κάλλιστα να υπάρχουν σε ηλεκτρονική μορφή σε κάποια βάση δεδομένων

έχοντας την ίδια ισχύ αυθεντικότητας και όντας εύκολα προσβάσιμα σε κάθε ενδιαφερόμενο. Με αυτό τον τρόπο θα διευκολυνόταν η δουλέια του port state control και των επιθεωρητών οι οποίοι θα μπορούσαν άμεσα να εξακριβώσουν αν το εκάστοτε πλοίο είναι εφοδιασμένο με τα απαραίτητα έγγραφα πριν ανέβουν σε αυτό. Επίσης θα μειωνόταν κατά πολύ ο χρόνος παραμονής στα λιμάνια για διαδικαστικούς λόγους εφόσον τα έγγραφα θα ήταν διαθέσιμα ακόμα και 24 ώρες πριν την άφιξη του πλοίου. Και τέλος με τα ηλεκτρονικά έγγραφα θα περιοριζόταν αισθητά ο κίνδυνος ύπαρξης πλαστογραφίας, με τη προϋπόθεση ότι η βάση δεδομένων διέπεται από ισχυρά μέτρα ασφαλείας.

Συνοψίζοντας λοιπόν, παρατηρούμε ότι η ναυτιλία είναι ένας τομέας του εμπορίου και της οικονομίας που αναπόφευκτα μεταβάλλεται άμεσα και έμμεσα και οφείλει να προσαρμόζεται στη περιρρέουσα ατμόσφαιρα. Η ναυτιλία είναι ένας από τους λίγους κλάδους που λειτουργεί με κύριο άξονα και μέλημα εκτός του κέρδους, την «Ασφάλεια» είτε σε περιβαντολλογικό, σε εργασιακό ή σε λειτουργικό επίπεδο. Και ο στόχος αυτός είναι ο βασικός λόγος ύπαρξης της πληθώρας των εγγράφων και πιστοποιητικών που αναλύθηκαν στη παρούσα εργασία. Ελπίζουμε ότι στα επόμενα χρόνια θα βρεθούν και θα υιοθετηθούν νέα πλαίσια και φόρμουλες έτσι ώστε τα έγγραφα αυτά να συνεχίσουν να θωρακίζουν την ασφάλεια και τη ποιότητα, αλλά ταυτόχρονα να μην αποτελούν τροχοπέδι στη λειτουργία του θαλασσίου εμπορίου λόγω πολυπλοκότητας.

5. Βιβλιογραφία

1. Documentation Requirements in Maritime Transport, Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations, Technical Note No. 9, April 2008
2. FAL.2/Circ.35-MEPC/Circ.207-MS/Circ.593,FAL.2/Circ.42-MEPC/Circ.303, MSC/Circ.704 (21/09/1995) και την FAL/Circ.90-MEPC/Circ.368-MS/Circ.946 (03/07/2000).
3. G200E - IMDG Code, 2008 Edition (inc. Amdt 34-08) Volume 1 & 2
4. Germanischer Lloyd, List of Certificats and Documents required on board, Revision 2010 – 01
5. GESAMP (IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection), 2002. *Revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure for Chemical Substances Carried by Ships*. Rep. Stud. GESAMP No. 64
6. I:\CIRC\FAL\02\87.doc, FAL.2/Circ.87 MEPC/Circ.426 MSC/Circ.1151
7. International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMBSC) Code and Supplement, 2009 Edition
8. Pallis, A.A., “Regulating Maritime Transportation in Europe”, in: Theodoropoulos S. (ed) *Regulatory Policies: Special Issues*, Gutenberg: Athens, pp. 33-54, (in Greek), 2007.
9. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Annex 10 Examination of certificates and documents, (<https://www.parismou.org/Content/PublishedMedia/f5e82ca7-124e-4430-afec-4f53dee51093/Paris%20MoU%20Annex%2010%20Examination%20of%20certificates%20and%20documents.pdf>)
10. Δεληγιάννης, Χ.Α., *Εγχειρίδιο Ναυτολογίας, Ποινικό & Πειθαρχικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία*, Mg Books, J&J Hellas, 2007
11. Μαλέρμπαζ. Μ., «Ναυτικά Έγγραφα Πλοίων», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, 1999

12. Μυλωνόπουλος, Δ. Αλεξόπουλος Α., Μυλωνοπούλου, Μ. , Ναυτιλιακές Γνώσεις, έκδοση ΟΕΔΒ.
13. Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (ΦΕΚ Α' 261/3.10.1973)
14. Σπαρτιώτης, Γ. και Μαργέτης. Γ., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Τεχνικές Εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου, Αθήνα 1997

Ιστότοποι:

15. http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/facts_fig_en_bat_060523.pdf
16. http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/thematic_factsheets/shipping_el.pdf
17. <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/volume-world-trade-sea.php>
18. http://www.unctad.org/en/docs/rmt2010_en.pdf.
19. <http://www.axiaplus.gr/Default.aspx?id=134949&nt=108&lang=1>
20. <http://www.safety4sea.com/page/1895/9/maritime-companies-move-to-e-documents>
21. <http://www.pepen.gr/pagesgr/IMO%20FAL%2032%20ICS%20submission%20on%20ship%20certificates.pdf>
22. <http://www.liscr.com/liscr/Portals/0/Deputy%20Commissioner.pdf>
23. <http://www.naftikachronika.gr/index.asp?pid=1&ArticleID=3639&lang=gr&cat=23>
24. <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/ChemicalPollution/Pages/IBCCode.aspx>
25. <http://www.imo.org/Publications/IMDGCode/Pages/Default.aspx>
26. <http://www.marineengineering.org.uk/Regs/certindex.htm>
27. http://www.maritimeknowhow.com/English/How-How/Ship's_Documents/Required_by_Law/all_%20ships.htm
28. <http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-mnotice.htm?textobjid=B2B234EA1FF26B9D>
29. <http://regs4shipsdemo.co.uk/chevron/solas/appendix/annex2.htm>
30. http://www.mpa.gov.sg/sites/circulars_and_notices/pdfs/shipping_circulars/sc05-14.pdf

6. Παράρτημα

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΑΙΑ

New Certificate of Registry issued on change of ownership.

J. E. J.
Registrar.



of Maritime Affairs



M. 1100

COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS

CERTIFICATE OF REGISTRY

PARTICULARS OF SHIP

Call Sign - C60Q3

Official Number 708388	Name of Ship SUN	No., Year and Port of Registry L62/1987 Holland	No., Year and Port of previous Registry of year 29 In 1985 At Gibraltar as FAT
Whether Built in Foreign Port Foreign	Whether a Tug, Trawler or Motor Ship, or other or other, being specified Motor: Single Screw	Where Built Hungary, 1970 West Germany, 1975	Name and Address of Builders MHD Angyaltelep, Budapest, Hungary Mot. Werke, Bremerhaven, Bremerhaven
Number of Decks One	Length from fore-part of stem, to the aft side of the head of the stern post / fore side of the rudder stock Two	MAIN BREADTH to outside of plating 11	DEPTH in hold from upper deck to ceiling amidships, in the case of two decks and upwards 6
Number of Masts Two	Depth from top of upper deck at side amidships to bottom of keel Fourteen	DEPTH from top of upper deck at side amidships to bottom of keel 12	DEPTH from top of upper deck at side amidships to bottom of keel 95
Rigged Not	Frame-work and description of vessel Steel: Bulk Carrier	Length of engine-room (if any)	
Stern Naked	Number of Bulkheads Five		
Build Cruiser			
Build Carvel			

PARTICULARS OF PROPULSION ENGINE, &C. (if any), as supplied by Builders, Owners, or Engine Makers.

No. of Engines	Description of Engines	Where made	Name and Address of Maker	Engineering Engines		No. of cylinders in each set	No. of cylinders in each set	H.P. I.H.P. Estimated based on this
				No. of cylinders in each set	Diameter of cylinders			
One	TD 484-6 U	Germany	Engel Motoren-Werke Mannheim Mannheim, Germany	Six	320 mm	-	-	809 KW
One	Particulars of Boiler	Germany		Length of Boilers				11.50 Mts.
	Description			480 mm				
	Number							
	Length of pipes							

PARTICULARS OF TONNAGE

The tonnages of this ship in accordance with her Bahamian Tonnage Certificate are:-

GROSS TONNAGE 1527 tons (cubic metres)
REGISTER TONNAGE 840 tons (cubic metres)

This ship is assigned with a tonnage mark on each side of the ship which is inches below the upper deck line and when this mark is submerged the above tonnages are applicable.

When the tonnage mark is NOT submerged the following tonnages are applicable:

GROSS TONNAGE tons (cubic metres)
REGISTER TONNAGE tons (cubic metres)

A detailed summary of the tonnages for this ship is shown on The Bahamian Tonnage Certificate.

The number of seamen and apprentices for whom accommodation is certified

I, the undersigned, Registrar of Bahamian Ships at the Port of _____ hereby certify that the Ship, the Description of which is prefixed to this my Certificate, has been duly surveyed, and that the above Description is in accordance with the Register Book; that _____ is the Master of the said Ship; and that the Name, Residence and Description of the Owner, and Number of Sixty-fourth Shares held by _____ are as follows:-

Name, Residence, and Occupation of the Owner GOLF P.O. Box R.F. J.M. POLL & CO. Antwerpen	Number of Sixty-fourth Shares Sixty-Four
REGISTRATION OF OFFSHORE SHIPS 23 FEB 1985 LONDON, ENGLAND	

Dated at London the 23rd day of February 1985 One thousand nine hundred and Eighty-Five

Surveyor
 Deleted if not applicable
 Accepted



name changed on behalf of
deputy director of
affairs

Safety Services
J.H. POLL & CO
13 June, 1995

INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE 1989

M. Har

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS (1969)
under the authority of the Government of the Commonwealth of The Bahamas

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	*Date
	C 6 C Q	ASSA	1975

*Date on 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)), as appropriate.

MAIN DIMENSIONS

Length (Article 2(8))	Breadth (Regulation 2(3))	Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2(2))
74.57 m	11.30 m	6.40 m

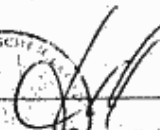
THE TONNAGE OF THE SHIP ARE:

GROSS TONNAGE 1 5 2 7
NET TONNAGE 8 4 0

This is to 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.

Issued at Hamburg, on the 4th day of July, 19 94

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.


(Surveyor)
10164



COMMONWEALTH
OF
THE
BAHAMAS

TONNAGE CERTIFICATE

Issued by the Ministry of Transport.

Name of Ship	Official Number	Port of Registry
LADY	708388	NASSAU

MAIN DIMENSIONS

Register Dimensions	Overall Length
250.70 ft x 37.15 ft x 18.70 ft	264.90 ft


THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

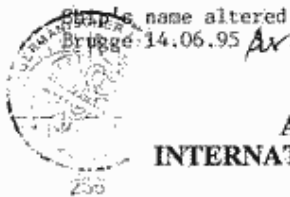
GROSS TONNAGE 1547.28 tons (..... 4378.80 cubic metres)
NET TONNAGE 791.96 tons (..... 2241.24 cubic metres)

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the Tonnage Regulations made under the Merchant Shipping Act, 1976.

Issued at: London on: 14th April, 1987 19.....

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this certificate.


.....
An authorised officer of the Ministry of Transport



Reference No.: 05690/94/E73/16

**AMENDMENT TO THE SUPPLEMENT TO THE
INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
(IOPP CERTIFICATE)**

APPROVAL

OF SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN (SOPEP) applicable for OIL TANKERS of 150 tons gross tonnage and above and every OTHER SHIP than an oil tanker of 400 tons gross tonnage and above

in respect of the provisions of regulation 26 of Annex I, Chapter IV, of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto with 1992 Amendments.

THIS IS TO CERTIFY

that the SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN for the vessel:

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
LADY	C6CQ3	Nassau	1547	7020188

TYPE OF SHIP:

Oil tanker []
Ship other than oil tanker [x]

has been duly examined and found to be fully in compliance with the regulation 26 of Annex I of MARPOL 73/78 and the Guidelines for the Development of Shipboard Oil Pollution Emergency Plans (annex to resolution MEPC.54(32)).

Issued at **Hamburg**, the **1st** day of **June**, 1995



Germanischer Lloyd

[Handwritten signature]

F 327-1993

at Botnes on the 5^o June 1992



ROYAUME DE BELGIQUE
MINISTRE DES COMMUNICATIONS
ADMINISTRATION DE LA MARINE
ET DE LA NAVIGATION INTERIEURE



CERTIFICAT DE NAVIGABILITE No 90/92

Nom du navire	Indicatif d'appel	Port d'attache	Tonnage brut	Possance en CV	Nom du propriétaire
ENT	ONGE IMO 7910876	ANTWERPEN	1471.00	736 (KW)	STEVE

Le soussigné, Chef de district du service de l'inspection maritime, certifie que le navire mentionné ci-dessus a été visité et répond aux prescriptions de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires et des arrêtés pris en exécution de cette loi.

Le navire est porteur des certificats internationaux suivants pour navire de charge :

- Certificat de sécurité de construction (1974) no B.V. 17 délivré le 21/02/90
- Certificat de sécurité du matériel d'armement (1974) no 89/29 délivré le 16/06/89
- Certificat de sécurité radiotélégraphique (1974) no délivré le
- Certificat de sécurité radiotéléphonique (1974) no 90/34 délivré le 14/06/90
- Certificat international de franc-bord (1966) no 35025 délivré le 07/03/90

Le maximum de personnes que le navire est autorisé d'embarquer est de 8 personnes.

En vertu de quoi il délivre le certificat restant valable aussi longtemps qu'il est satisfait aux prescriptions de la loi et des arrêtés susmentionnés et au plus tard jusqu'au 13 juin 1992

Délivré à Anvers sous le no 90/92 le 14 Juin 1990

Le Chef de district du service de l'inspection maritime,

[Signature]

Biffer les mentions inutiles.

Remarques: Ce certificat est valable seulement pour la navigation d'Ham-
burg jusqu'au Le Havre, y compris la côte Anglaise de Hull
(Immingham) jusqu'à Pool, en tenant compte de
la notation par la Société de Classification.

AEPE

Il est certifié que l'inspection périodique prévue à l'art. 6 § 1c. du règlement sur l'inspection maritime a eu lieu.

BERT
[Signature]

A Papendrecht le 7 juin 1991
Pour Le Chef de district du service de l'inspection maritime,
[Signature]
d'inspecteur Maritime

Ce certificat doit être affiché dans un endroit du bord accessible au public. Il doit être bien apparent.

Certificate No.
05690/150/95/03

CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment of Radio Facilities
(Form R) No. 05690/150/95/03/RR

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



Ship's name altered
Hamburg 14.06.95

under the authority of the Government of the

BAHAMAS

by Germanischer Lloyd

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
LADY	C6CQ	Nassau	1527	7020188

Sea areas in which ship is certified to operate (regulation 17.1) n.a.

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced **19th December, 1969**

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/9 of the Convention.
- 2 That the survey showed that:
 - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
 - 2.2 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention.
- 3 That an Exemption Certificate has not been issued.

This certificate is valid until **10th April, 1996**.

Issued at **Hamburg** the **30th** day of **May, 1995**.



Germanischer Lloyd

[Handwritten signature]

CNB

Dit Machinedagboek maakt
samen met Logb. Sequence

- 1) Scheepsdagboek _____ / _____
2) Peilingenboek _____ / _____
(jaar) (maand)

deel uit van het
Scheepsregister. De drie
delen moeten als één
geheel beschouwd worden.

G. 528.508

1988 - 098765432

M 1

— MACHINEDAGBOEK —	
N ^o _____ / _____ <small>(jaar) (maand)</small>	M/S _____ Reis _____

DAILY ENGINE RECORD LIST

M/S

Voy

Stand

Page 1

At sea from
to
 In port

Date
From noon
To noon

TIMES	MAIN ENGINE				AUXILIARIES				MAIN ENGINE COUNTER READINGS	Daily record	Pass record
	Running time	Manoeuvr time	Anchort time	Stops	I	II	III	IV		At noon	End sea voy
Total of the day (D)									Total revolutions (C)		
Total previous days during considered passage									Average rev. min. = $\frac{C}{H}$		
Total of the passage (E)									Engine speed (mins.) (A)		
Total previous passages									Observed speed (mins.) (B)		
Total time of the voy (F)									Sta % = $\frac{A-B}{A} \times 100$		

Main engine lead setting	Main engine exhaust gas temperatures	Cyl. 1	Cyl. 2	Cyl. 3	Cyl. 4	Cyl. 5	Cyl. 6	Cyl. 7	Cyl. 8	Cyl. 9	Cyl. 10

CONSUMPTIONS

DETAILED FUEL CONSUMPTION (tons)	MAIN ENGINE		OIL FIRED BOILERS		AUX. ENGINES		TOTAL	STOCK	
	Sea	Manoeuvr.	Sea & Man.	Port	Sea & Man.	Port			
Consumption of the day									
Total previous days during considered passage									
Total of the passage (H)									In stock at departure and burners during voyage
Total previous passages									Total voyage consumption
Total HF cons. of the voy. (G)									Stock Heavy Fuel remaining
Total of the day									In stock at departure and burners during voyage
Total previous days									Total voyage consumption
Total DG consump. of the voyage									Stock Diesel Oil remaining
Total of the day									In stock at departure and burners during voyage
Total previous days									Total voyage consumption
Total LF cons. of the voyage									Stock Light Fuel remaining

Main engine average HF daily PASSAGE consump. $\frac{H}{E} \times 24 =$	Main engine average HF daily PASSAGE consump. $\frac{G}{F} \times 24 =$
---	---

DETAILED LUB. OIL CONSUMPTION (litres)	Lub. Oil Main Engine			Lub. Oil Auxiliary Engines			Total	Lub. Oil Auxiliary Engines				
	Sea	Man.	Total	Sea	Man.	Total		I	II	III	Total	
Total of the day												
Total previous days												
Total LO consump. of the voyage												

LO In stock at departure and burners during voyage	CO In stock at departure and burners during voyage	LO In stock at departure and burners during voyage
M Total voyage consumption	M Total voyage consumption	A Total voyage consumption
E Stock Main Engine Lub. Oil remaining	E Stock Main Engine Cyl. Oil remaining	E Stock Aux. Engine Lub. Oil remaining

Check letters of compass engine room	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12
--------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

OBSERVED & ENGINE MILES READINGS					REMARKS & COMMENTS	
MILES	Observed		Engine			
	at Sea	Man.	at Sea	Man.		
Total of the day						
Total previous days						
Total of the passage						
Total previous passages						
Total of the voyage						

REMARKS & COMMENTS

Chief Engineer's Signature _____

Captain's Signature _____

Original filed in logbook. Copy to be handed over in appropriate case.

Van het onderhavig Machinedagboek van het "Belgische
M/S

werden door ons, Hoofdingenieur Districtshoofd van de
Zeevaartinspectie

getekend : het eerste blad

gekorttekend : 32 originele bladen, genummerd 1-32

Specimen

ANTWERPEN, de 19

Hoofdingenieur Districtshoofd van de Zeevaartinspectie,



Koninkrijk België
Kingdom of Belgium



Ministerie van Verkeerswezen
Ministry of Transport

Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart
Administration of Maritime and Inland Navigation

CERTIFICAAT VAN GESCHIKTHEID VOOR HET VERVOER VAN GEVAARLIJKE CHEMICALIËN IN BULK CERTIFICATE OF FITNESS FOR THE CARRIAGE OF DANGEROUS CHEMICALS IN BULK

Uitgereikt namens de Belgische Regering krachtens de bepalingen van de IMO Code voor de constructie en uitrusting van schepen bestemd voor vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk.
Issued under the provisions of the IMO Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk under the authority of the Government of Belgium.

Naam van het schip Name of Ship	Roepnaam Distinctive Number or Letters	Thuishaven Port of Registry	Bruto tonnage Gross tonnage	Scheepstype (Code § 2.2.4) Ship type

Datum waarop de kiel is gelegd of een vergelijkbare vorm van aanebouw of indien het een omgebouwd schip betreft, de datum waarop de verbouwing tot chemicaliëntanker is aangevangen.
Date on which keel was laid or on which the ship was at a similar stage of construction, or in the case of a converted ship, date on which conversion to chemical tanker was commenced

Datum van het bouwcontract:
Date of building contract:

Ondergetekende, districtshoofd van de dienst van de Zeevaartspectie, bevoegd door de Belgische Regering om dit certificaat uit te reiken, verklaart hiermede:
The undersigned, chief of district of the Maritime Inspectorate, duly authorized by the Belgian Government to issue this certificate, hereby certifies:

- (i) Dat het schip is onderzocht overeenkomstig de bepalingen in 1.6 van de Code;
That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of section 1.6 of the Code;
(ii) dat het onderzoek heeft aangetoond dat de constructie en de uitrusting van het schip:
that the survey showed that the construction and equipment of the ship:
 - (a) voldeden aan de betreffende bepalingen van de Code van toepassing op schepen als bedoeld in 1.7.2;
complied with the relevant provisions of the Code applicable to ships referred to in 1.7.2;
 - (b) voldeden aan de bepalingen van de Code van toepassing op schepen als bedoeld in 1.7.3;
complied with the provisions of the Code applicable to ships referred to in 1.7.3.
- Dat het schip is voorzien van een handboek overeenkomstig de normen voor procedures en voorzieningen zoals vereist in voorschrift 5, 5A en B van Bijlage II van MARPOL 73/78, en dat de in het handboek voorgeschreven voorzieningen en uitrusting van het schip voldoende zijn en beantwoorden aan de van toepassing zijnde eisen van de bedoelde normen.



Germanischer Lloyd

CERTIFICATE

Issued under the authority of the Government of the

AHAMA

Ship's name altered
Brügger 14.06.95 *pu*

Transportation of cargoes in bulk (according to Decreto Ministeriale dm 22.07.1991).

Name of Ship: **LADY**

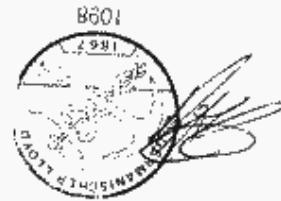
Type of Ship: **General Cargo**

Call Sign: **C6LFG**

Port of Registry: **Nassau**

Keel Laying Date: **19.12.1969**

GRT: **1547.28**



This is to certify that the a.m. vessel is classed with our Society and is suited to carry in bulk

- Appendix A and C cargo according to the Solid Bulk Cargoes Code

in application of the rules for existing ships of SOLAS 74 Convention as amended and of recommendations of the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes issued by IMO as referred to in rule 54 of Chapter II-2 of the same convention.

The Master is responsible for observance of the

- conditions if any given in the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes
- permissible tank top load of 12 t/m²

Cargoes acc. to Appendix A are permitted to be carried only if the transportable moisture limit is not exceeded.

This Certificate is valid until 30th April, 1999 provided that the vessel's class is valid.

Issued at Hamburg on 06th May, 1994.

GERMANISCHER LLOYD

Es gelten die Klassifikationsvorschriften des Germanischen Lloyd in ihrer jeweils neuesten Fassung
Anwählbarer Gerichtsstand und Erfüllungsort ist Hamburg. Es gilt deutsches Recht
Subject to the respective latest edition of Germanischer Lloyd's Classification Rules. For choice of jurisdiction and place of performance is Hamburg
German Law applies.

Se aplican los Reglamentos de Clasificación del Germanischer Lloyd en su edición más reciente. El tribunal de Hamburgo es el
sede competente y lugar de cumplimiento. La Ley alemana es aplicable.

Ship's name altered
Brugge 14.06.95

Germanischer Lloyd

INTERIM CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number (if available)
LADY	C60Q3	Nassa	1527	7020188

Deadweight of ship * 2538 metric tons

Length of ship (regulation III/3.10) 74.57 m

TYPE OF SHIP** : ~~Oil-tanker / Chemical-tanker / Gas-carrier /~~
Cargo ship other than any of the above

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced 19.12.69

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/8 of the Convention.
- 2 That the survey showed that:
 - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;
 - 2.2 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
 - 2.3 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
 - 2.4 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
 - 2.5 the ship was provided with the lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
 - 2.6 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.
- 3 That the ship operates in accordance with regulation III/26.1.1.1 within the limits of the trade area: not applicable
- 4 That an Exemption Certificate ~~has~~ has not** to be issued.

This certificate is issued under the authority of the Government
BARBADOS

and is valid until pending receipt of the final certificate to be issued by Head Office of Germanischer Lloyd / ~~competent Authority~~
but not longer than
10th September 1995

Issued at Brugge the 7th day of April 19 95



E. Br
Surveyor to Germanischer Lloyd

Remarks ***:
| | Form E attached
| | in lieu of Form E to be attached to the final certificate, the previous invalidated certificate is attached

* For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.
** Delete as appropriate
*** To be marked, as applicable



**DOCUMENT OF COMPLIANCE
OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT WITH THE SPECIAL REQUI-
REMENTS FOR SHIPS CARRYING DANGEROUS GOODS**

Issued in compliance with Regulation 54.3 of Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended by the 1981 Amendments and under the authority of the Government of BELGIUM.

Name of Ship	Distinctive Number or letters	Port of Registry	Date on which keel was laid
PRINS FILIP	ORAF	OOSTENDE	3-5-1990

The undersigned, Chief of District of the Maritime Inspectorate, duly authorised by the Belgian Government to issue this document of compliance, hereby certifies :

1. That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of Regulation 7 of Chapter I and Regulation 54 Chapter II-2 of the Convention referred to above ;
2. That the survey showed that the cargo spaces (garages) are in compliance with the relevant provisions as specified in the following table.



ROYAUME DE BELGIQUE

 MINISTRE DES COMMUNICATIONS

 ADMINISTRATION DE LA MARINE
 ET DE LA NAVIGATION INTERIEURE

EXCUSEZ

CERTIFICAT INTERNATIONAL D'EXEMPTION POUR LE FRANC-BORD

Délivré au nom du Gouvernement belge en vertu des dispositions de la
 Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation

Le soussigné, chef de district du service de l'inspection maritime, dûment autorisé par le Gouvernement belge à délivrer le présent certificat, certifie que le navire ci-dessus désigné est exempté, en application des dispositions de l'article 6 (2) ou l'article 6 (4)* de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge des prescriptions de cette Convention.

Les dispositions de la Convention dont le navire est exempté, en application des dispositions de l'article 6 (2) sont les suivantes :

.....

Le voyage pour lequel l'exemption est accordée, en application des dispositions de l'article 6 (4) est le suivant :

De :
 A :

Conditions éventuelles auxquelles est subordonné l'octroi de l'exemption accordée en vertu de l'article 6 (2) ou de l'article 6 (4) :

.....

Le présent certificat est valable jusqu'au sous réserve, le cas échéant des inspections périodiques prévues à l'article 14 (f) c) de la Convention.

Délivré à

Le 19

Le Chef de district du service de l'inspection maritime.

Rayer la mention inutile.

N.V. UBEM S.A. ANTWERPEN	MS - FEDERAL SKEENA	Voy No	Port	Ref. No	E2
	Master M. RANSCHAERT	46	PUERTO BOLIVAR	149	
			Local time: HRS GMT: -5 HRS		

MASTER'S PORT LOG

Arrived from: DAVANT			Leaving for: SINGAPORE		
Arriving Berth	LOADING ZONE	Leaving Berth	ARRIVED QUARANTINE	DATE	HOOR
First line	TROPICAL	Last line		FREE PRATIQUE RECEIVED	
Ashore		Aboard	NOTICE OF READINESS GIVEN	03/01	04.45
03010806	DT group	04011210	NOTICE OF READINESS ACCEPTED <td>03/01</td> <td>05.00 </td>	03/01	05.00
8.98	DRAFT FORE	16.71	PORT DATE	DATE AND TIME GROUP	
9.11	DRAFT AFT	16.91		START	FRESH
8.913	DRAFT MEAN CALCULAT.	16.897	Loading cargo	03011015	04010958
8.875	DRAFT MEAN OBSERVED	16.935	Discharging cargo		
HO.176	HOG/SAG	SO.116	Bunkering Int. fuel		
1.024	WATER DENSITY	1.024	Bunkering M. Diesel		
68652.2	DW as per draft	158620.0	Shifting in harbour		
2894.0	MF ABOARD	2888.0	Shifting in harbour		
	MF RECEIVED		Shifting in harbour		
163.0	MD ABOARD	159.5	Off-hire all purpose (repairs, crew)		
	MD RECEIVED		Name chart agent	NAVEMAR	
270.0	WATER ABOARD	260.0	Name husbandry agent (if used)		
	WATER RECEIVED		Name stevedore	INTERCOR	
	STORES		Name bunker supplier		
	CONSTANT & CARGO	65093.7	Name repair yard		
	BALLAST	232.8	PLOTS AND TUGS USED	NUMBER PL.	NUMBER TUGS
	TOTAL DEDUCTIBLES	68640.0	- On arrival	1	4
	DW FOR CARGO	89980.0	- While shifting		
	LOADED PER B/L	89980.0	- While shifting		
	CARGO DISCHARGED		- While shifting		
	INDICATE EITHER L/T or M/T	ALL MT	- At departure	1	4
			PLOTS AND TUGS USED WHILE TRANSITING CANALS		
			Panama canal: East/west		
			Suez canal: Up/down bound		
			Suez canal: North/south		

UBEM	MASTER	VESSEL	EVENT NO	TOTAL
1	-	1	1	4
				3

PLEASE TURN OVER

E2

2 OF 2

Abgabe
MARPOL

Certificate No. 94
05690/94/173/16

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978
relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of the



BAHAMAS

by Germanischer Lloyd

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
LADY	C6CQ3	Nassau	1547	

TYPE OF SHIP:

Oil-tanker*

Ship other than an oil-tanker with cargo tanks coating under Regulation 12 (G) of Annex 1 of the Convention*

Ship other than any of the above*

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex 1 of the Convention; and
- II. That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex 1 of the Convention.

This Certificate is valid until 30th April, 1999, subject to surveys in accordance with Regulation 4 of Annex 1 of the Convention.

Issued at Hamburg, the 22nd day of June, 1994

This certificate ceases to be valid on 4th April, 1995 unless an approved shipboard oil pollution emergency plan (SOPEP) is on board by that date.



Germanischer Lloyd

[Signature]

Note: This Certificate shall be supplemented by a Record of Construction and Equipment.

* Delete as appropriate

IMP-01-01

**SUPPLEMENT TO THE INTERNATIONAL OIL POLLUTION
PREVENTION CERTIFICATE (IOPP CERTIFICATE)**

**RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS OTHER
THAN OIL TANKERS**

in respect of the provisions of ANNEX I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

1 PARTICULARS OF SHIP

1.1	Name of Ship		LADY
1.2	Distinctive number or letters		C 6 C Q
1.3	Port of Registry		asse
1.4	Gross Tonnage		1547
1.5	Date of build:		
	1.5.1	Date of building contract	--
	1.5.2	Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction	19.12.1969
	1.5.3	Date of delivery	12.1970
1.6	Major conversion (if applicable):		
	1.6.1	Date of conversion contract	--
	1.6.2	Date on which conversion was commenced	--
	1.6.3	Date of completion of conversion	--
1.7	Status of ship:	(x) yes, applicable (-) no, not applicable	
	1.7.1	New ship in accordance with Regulation 1(6)	[-]
	1.7.2	Existing ship in accordance with Regulation 1(7)	[x]
	1.7.3	The ship has been accepted by the Administration as an "existing ship" under Regulation 1(7) due to unforeseen delay in delivery	[-]

Note: This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate No. 05690/94/173/16.

2 EQUIPMENT FOR THE CONTROL OF OIL DISCHARGE FROM MACHINERY SPACE BILGES AND OIL FUEL TANKS (Regulations 10 and 16)

- 2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks
- 2.1.1 The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks [-]
- 2.2 Type of oil filtering equipment fitted:
- 2.2.1 Oil filtering (15 ppm) equipment (Regulation 16(4)) [-]
- 2.2.2 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (Regulation 16(5)) [x]
- 2.3 The ship is allowed to operate with the existing equipment until 6th July, 1998 (Regulation 16(6)) and fitted with:
- 2.3.1 Oily-water separating (100 ppm) equipment [-]
- 2.3.2 Oil filtering (15 ppm) equipment without alarm [-]
- 2.3.3 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and manual stopping device [-]
- 2.4 Approval standards:
- 2.4.1 The separating/filtering equipment:
- .1 has been approved in accordance with resolution A. 393(X) / MEPC.60(33)* [x]
- .2 has been approved in accordance with resolution A. 233(VII) [-]
- .3 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A. 393(X) / MEPC.60(33) or A. 233(VII)* [-]
- .4 has not been approved [-]
- 2.4.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A. 444(XI) [-]
- 2.4.3 The oil content meter has been approved in accordance with resolution A. 393(X) / MEPC.60(33)* [x]
- 2.5 Maximum throughput of the system is 1,0 m³/h
- 2.6 Waiver of Regulation 16
- 2.6.1 The ship is waived from the requirements of Regulation 16(1) or (2) in accordance with Regulation 16(3)(a).
The ship is engaged exclusively on:
1. Voyages within Special Area(s)
-- [-]
2. Voyages within 12 miles from the nearest land outside Special Area(s) restricted to:
-- [-]
- 2.6.2 The ship is fitted with holding tank(s) having a volume of -- m³ for the total retention on board of all oily bilge water [-]

*). Delete as appropriate

3 MEANS FOR RETENTION AND DISPOSAL OF OIL RESIDUES (SLUDGE) (Regulation 17)

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank Identification	Tank Location		Volume.m ³
	Frames (from) - (to)	Lateral Position	
Dirty Oil Tank	9 - 12	Centre	1,4
Total volume			1,4 m ³

3.2 Means for the disposal of oil residues in addition to the provision of sludge tanks:

3.2.1	incinerator for oil residues; capacity -- l/h	[-]
3.2.2	auxiliary boiler suitable for burning oil residues	[-]
3.2.3	tank for mixing oil residues with fuel oil; capacity -- m ³	[-]
3.2.4	other acceptable means: --	[-]

4 STANDARD DISCHARGE CONNECTION (Regulation 19)

4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges to reception facilities; fitted with a standard discharge connection in accordance with Regulation 19 [x]

5 SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN (Regulation 26)

5.1 The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with Regulation 26 [-]



ROYAUME DE BELGIQUE

 MINISTRE DES COMMUNICATIONS

 ADMINISTRATION DE LA MARINE
 ET DE LA NAVIGATION INTERIEURE

EXCUSEZ-VOUS

CERTIFICAT INTERNATIONAL D'EXEMPTION POUR LE FRANC-BORD

Délivré au nom du Gouvernement belge en vertu des dispositions de la
 Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation

Le soussigné, chef de district du service de l'inspection maritime, dûment autorisé par le Gouvernement belge à délivrer le présent certificat, certifie que le navire ci-dessus désigné est exempté, en application des dispositions de l'article 6 (2) ou l'article 6 (4)* de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge des prescriptions de cette Convention.

Les dispositions de la Convention dont le navire est exempté, en application des dispositions de l'article 6 (2) sont les suivantes :

.....

Le voyage pour lequel l'exemption est accordée, en application des dispositions de l'article 6 (4) est le suivant :

De :
 A :

Conditions éventuelles auxquelles est subordonné l'octroi de l'exemption accordée en vertu de l'article 6 (2) ou de l'article 6 (4) :

.....

Le présent certificat est valable jusqu'au sous réserve, le cas échéant des inspections périodiques prévues à l'article 14 (f) c) de la Convention.

Délivré à

Le 19

Le Chef de district du service de l'inspection maritime.

Rayer la mention inutile.

OLIEJOURNAAL
OIL RECORD BOOK

DEEL I - OPERATIES MACHINEKAMER
PART I - MACHINERY SPACE OPERATIONS

(Alle schepen)
(all ship)

Naam van het schip _____
Name of ship

Roepnaam _____
Distinctive number or letters

Bruto tonnenmaat _____
Gross tonnage

Periode van _____ tot _____
Period from to

Datum _____
Date

Handtekening Districthoofd: _____
Signature Head of District

STAMP BELGISCHE ZEEVAARTINSPECTIE
STAMP BELGIAN MARITIME INSPECTORATE

Specimen

OPMERKING: Deel I van het oliejournaal zal worden uitgereikt aan iedere olietanker van 150 ton bruto en meer en ieder schip ander dan een olietanker, van 400 ton bruto en meer, voor inschrijving van de toepasselijke operaties in de machinekamer. Voor olietankers geldt ook deel II van het Oliejournaal waarin opgave wordt gedaan van de betreffende cargo/ballast operaties.

NOTE: *Oil Record Book Part I shall be provided to every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above, other than oil tankers, to record relevant machinery space operations. For oil tankers, Oil Record Book Part II shall also be provided to record relevant cargo/ballast operations.*

INLEIDING

De volgende bladzijden van deze sectie bevatten een uitgebreide lijst van operaties in de machinekamer die in voorkomend geval dienen opgenomen te worden in het Oliejournaal in overeenstemming met Regel 20 van Bijlage I van het Internationaal Verdrag tot Voorkoming van Pollutie door Schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978 (MARPOL 73/78). De rubrieken werden samengevoegd in operationele secties die ieder door een lettercode worden aangeduid.

Bij het invullen van het Oliejournaal dienen de datum, de operationele code en rubrieknummer vermeld te worden in de overeenstemmende kolommen en zullen de vereiste bijzonderheden chronologisch weergegeven worden in de vrije vakken.

Elke beëindigde operatie zal worden gedateerd en ondertekend door de verantwoordelijke officier(en). Iedere volledige bladzijde zal worden ondertekend door de kapitein van het schip.

INTRODUCTION

The following pages of this section show a comprehensive list of items of machinery space operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book in accordance with Regulation 20 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter code.

When making entries in the Oil Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank space.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. Each completed page shall be signed by the master of the ship.

LIJST VAN DE TE REGISTREREN RUBRIEKEN
LIST OF THE ITEMS TO BE RECORDED

A. BALLASTEN OF REINIGEN VAN BRANDSTOFOLIETANKS.

BALLASTING OR CLEANING OF OIL FUEL TANKS:

1. Aanduiding van de geballaste tank(s).
Identity of tank(s) ballasted.
2. Vermelden of de tanks gereinigd werden sinds ze de laatste maal olie bevat hebben. In tegengesteld geval, de soort aangeven van de olie die daarvoor werd vervoerd.
Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried.
3. Positie van het schip bij de aanvang van het reinigen.
Position of ship at start of cleaning.
4. Positie van het schip bij de aanvang van het ballasten.
Position of the ship at start of ballasting.

B. UITPOMPEN VAN VUILE BALLASTWATER OF REINIGINGSWATER VAN BRANDSTOFOLIETANKS VERMELD ONDER SEKTIE (A).
DISCHARGE OF DIRTY BALLAST OR CLEANING WATER FROM OIL FUEL TANKS REFERRED TO UNDER SECTION (A).

5. Aanduiding van de tank(s).
Identity of tank(s).
6. Positie van het schip bij de aanvang van het uitpompen.
Position of ship at start of discharge.
7. Positie van het schip bij het beëindigen van het uitpompen.
Position of ship on completion of discharge.
8. Snelheid (-heden) van het schip tijdens het uitpompen.
Ship's speed(s) during discharge.
9. Methode van uitpompen.
Method of discharge.
 - .1 D.m.v. 100 ppm uitrusting.
Through 100 ppm equipment.
 - .2 D.m.v. 15 ppm uitrusting.
Through 15 ppm equipment.
 - .3 Naar ontvangstinstallaties.
To reception facilities.
10. Uitgepompte hoeveelheid.
Quantity discharged.

C. VERWIJDEREN VAN OLIERESIDU'S (SLIK).
DISPOSAL OF OIL RESIDUES (SLUDGE).

11. Hoeveelheid residu's aan boord gehouden voor verwijdering.
Quantity of residue retained on board for disposal.
12. Wijze van verwijderen van de residu's:
Methods of disposal of residue:
 - .1 Naar ontvangstinstallaties (haven aanduiden);
To reception facilities (identify port);
 - .2 Gemengd met brandstof;
Mixed with bunkers;
 - .3 Transferri naar (een) andere tank(s). (tank(s) aanduiden);
Transferred to another (other) tank(s), (identify tank(s));
 - .4 Andere methode (aanduiden welke).
Other method (state which).

D. NIET-AUTOMATISCH OVER BOORD POMPEN OF ANDERE VERWIJDERING VAN LENS WATER UIT DE MACHINEKAMER.
NON-AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF BILGE WATER WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES.

13. Over boord gepompte hoeveelheid.
Quantity discharged.
14. Uur van over boord pompen.
Time of discharge.
15. Methode van over boord pompen of verwijdering:
Method of discharge or disposal:
 - .1 D.m.v. 100 ppm uitrusting;
Through 100 ppm equipment;
 - .2 D.m.v. 15 ppm uitrusting;
Through 15 ppm equipment;
 - .3 Naar ontvangstinstallaties (haven aanduiden);
To reception facilities (identify port);
 - .4 Naar slop- of verzameltank (tank aanduiden).
To slop or collecting tank (identify tank).

E. AUTOMATISCH OVER BOORD POMPEN OF ANDERE VERWIJDERING VAN LENS WATER UIT DE MACHINEKAMER.
AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF BILGE WATER WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES.

16. Uur waarop het systeem op automatische bediening werd ingeschakeld voor over boord pompen.
Time when the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard.
17. Uur waarop het systeem op automatische bediening werd ingeschakeld voor transfer van lenswater naar verzamel (slop) tank (tank aanduiden).
Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilgewater to collecting (slop) tank (identify tank).
18. Uur waarop het systeem op manuele bediening werd ingeschakeld.
Time when the system has been put to manual operation.
19. Wijze van over boord pompen:
Method of discharge overboard:
 - .1 D.m.v. 100 ppm uitrusting;
Through 100 ppm equipment;
 - .2 D.m.v. 15 ppm uitrusting.
Through 15 ppm equipment.

F. TOESTAND VAN HET REGEL- EN BEWAKINGSSYSTEEM VOOR HET OVER BOORD POMPEN VAN OLIE.
CONDITION OF OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM.

20. Uur van defect.
Time of system failure.
21. Uur waarop het systeem operationeel werd gemaakt.
Time when system has been made operational.
22. Oorzaken van het defect.
Reasons for failure.

**G. TOEVALLIGE OF ANDERE UITZONDERLIJKE LOZINGEN VAN OLIE.
ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL.**

23. Uur van voorval.
Time of occurrence.
24. Plaats of positie van het schip op het ogenblik van het voorval.
Place or position of ship at time of occurrence.
25. Benaderende hoeveelheid en soort van olie.
Approximate quantity and type of oil.
26. Omstandigheden en oorzaken van de lozing of het wegvloeien en algemene opmerkingen.
Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.

**H. BIJKOMENDE OPERATIONELE PROCEDURES EN ALGEMENE OPMERKINGEN.
ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND GENERAL REMARKS.**

OLIEJOURNAAL
OIL RECORD BOOK

DEEL II - LAAD-LOS/BALLAST OPERATIES
PART II - CARGO/BALLAST OPERATIONS

(Olietankers)
(Oil tankers)

Naam van het schip
Name of ship

Roeppnaam
Distinctive number or letters

Bruto tonnenmaat
Gross tonnage

Periode van tot
Period from *to*

Datum
Date

Specimen

STEMPEL BELGISCHE ZEEVAARTINSPECTIE
STAMP BELGIAN MARITIME INSPECTORATE

Handtekening Districtshoofd:
Signature Head of District:

OPMERKING: Iedere olietanker van 150 ton brt, en meer dient Deel II van het Oliejournaal aan boord te hebben teneinde de desbetreffende laad-los/ballast operaties op te tekenen. Dergelijke tankers dienen eveneens in bezit te zijn van Deel I van het Oliejournaal voor het optekenen van de in aanmerking komende operaties in de machinekamer.

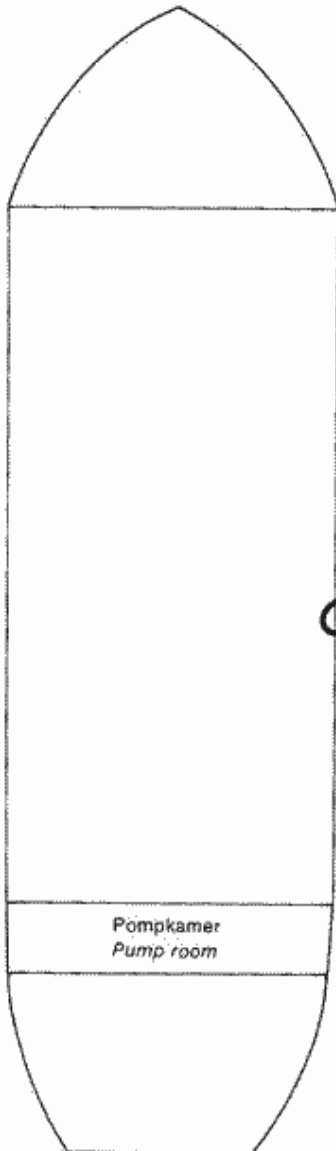
NOTE: Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above shall be provided with Oil Record Book Part II to record relevant cargo/ballast operations. Such a tanker shall also be provided with Oil Record Book Part I to record relevant machinery space operations.

NAAM VAN HET SCHIP
 NAME OF THE SHIP

ROEPNAAM
 DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS

SCHEMA VAN LADINGS- EN SLOPTANKS
PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS

(aan boord in te vullen)
 (to be completed on board)



Aanduiding van de tanks <i>Identification of the tanks</i>	Capaciteit <i>Capacity</i>
Diepte van de sloptank(s) <i>Depth of slop tank(s)</i>	

(Geef de capaciteit van iedere tank en de diepte van de sloptank(s)).
 (Give the capacity of each tank and the depth of slop tank(s)).

INLEIDING

De volgende bladzijden van deze sectie bevatten een uitgebreide lijst van laad- los- en ballastoperaties die in voorkomend geval dienen opgetekend te worden in het Oliejournaal overeenkomstig Regel 20 van Bijlage I van het Internationaal Verdrag tot Voorkoming van Pollutie door Schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978 (MARPOL 73/78). De rubrieken werden samengevoegd in operationele secties die ieder door een lettercode worden aangeduid.

Bij het invullen van het Oliejournaal dienen datum, operationale code en rubrieknummers vermeld te worden in de overeenstemmende kolommen en zullen de vereiste bijzonderheden chronologisch weergegeven worden in de vrije vakken.

Elke beëindigde operatie zal worden gedateerd en ondertekend door de verantwoordelijke officier(en). Iedere volledige bladzijde zal door de kapitein van het schip worden tegenge tekend. Voor olietankers in specifieke vaart zoals vermeld onder Regel 13C van Bijlage I van MARPOL 73/78, zal de betreffende inschrijving in het Oliejournaal worden bekrachtigd door de bevoegde Havenautoriteit.*

* Deze zinsnede is enkel geldig voor een tanker op een specifiek traject.

Specimen

INTRODUCTION

The following pages of this section show a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book in accordance with Regulation 20 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter.

When making entries in the Oil Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

*Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship. In respect of the oil tankers engaged in specific trades in accordance with Regulation 13C of Annex I of MARPOL 73/78, appropriate entry in the Oil Record Book shall be endorsed by the competent Port State authority.**

* This sentence should only be inserted for the Oil Record Book of a tanker engaged in a specific trade.

LIJST VAN DE TE REGISTREREN RUBRIEKEN
LIST OF THE ITEMS TO BE RECORDED

A. LADEN VAN OLIELADING.
LOADING OF OIL CARGO.

1. Plaats van laden.
Place of loading.
2. Soort van geladen olie en aanduiding van tanks(s).
Type of oil loaded and identity of tank(s).
3. Totaal geladen hoeveelheid olie.
Total quantity of oil loaded.

B. TRANSFER VAN OLIELADING IN HET SCHIP TIJDENS DE REIS.
INTERNAL TRANSFER OF OIL CARGO DURING VOYAGE.

4. Aanduiding van tank(s).
Identity of tank(s).
 - .1 Van
From
 - .2 Naar
To
5. Werd(en) de tank(s) in 4 (1) leeggemaakt?
Was (were) tank(s) in 4 (1) emptied?

C. LOSSEN VAN OLIELADING.
UNLOADING OF OIL CARGO.

6. Plaats van lossen.
Place of unloading.
7. Aanduiding van geloste tank(s).
Identity of tank(s) unloaded.
8. Werd(en) de tank(s) leeggemaakt?
Was (were) tank(s) emptied?

D. WASSEN MET RUWE OLIE (ALLEEN VOOR COW-TANKERS).
CRUDE OIL WASHING (COW TANKERS ONLY).
(In te vullen voor iedere tank die met ruwe olie wordt gewassen).
(*To be completed for each tank being crude oil washed.*)

9. Haven waar met ruwe olie werd gewassen of positie van het schip indien gewassen werd tussen twee loshavens.
Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports.
10. Aanduiding van de gewassen tank(s).
Identity of tank(s) washed. (1)
11. Aantal toestellen in gebruik.
Number of machines in use.
12. Tijdstip aanvang van het wassen.
Time of start of washing.

(1) Indien een individuele tank meer toestellen heeft dan er gelijktijdig kunnen gebruikt worden, zoals beschreven in de Operaties- en Uitrustingshandleiding, dan dient de sectie die met ruwe olie wordt gewassen aangeduid, vb. Nr. 2 centertank, voorste sectie.

(1) 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.

13. Toegepast waspatroon.
Washing pattern employed. (2)
14. Druk op de wasleidingen.
Washing line pressure.
15. Tijdstip van beëindigen of stopzetten van het wassen.
Time completed or stopped washing.
16. Vermeld methode van vaststelling dat de tank(s) droog was (waren).
State method of establishing that tank(s) was (were) dry.
17. Opmerkingen.
Remarks. (3)

**E. BALLASTEN VAN LADINGTANKS.
BALLASTING OF CARGO TANKS.**

18. Aanduiding van geballaste tank(s).
Identity of tank(s) ballasted.
19. Positie van het schip bij het aanvangen van het ballasten.
Position of ship at start of ballasting.

**F. BALLASTEN VAN AANGEWEEZEN ZUIVERE BALLASTTANKS (ALLEEN VOOR CBT TANKERS).
BALLASTING OF DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS (CBT TANKERS ONLY).**

20. Aanduiding van geballaste tank(s).
Identity of tank(s) ballasted.
21. Positie van het schip op ogenblik dat water bestemd om te spoelen of havenballast in de aangewezen zuivere ballasttank(s) werd genomen.
Position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s).
22. Positie van het schip op het ogenblik dat de pomp(en) en leidingen werden doorgespoeld naar de sloptank.
Position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank.
23. Hoeveelheid oliehoudend water als gevolg van het spoelen van de leidingen naar de sloptanks overgepompt (sloptank(s) aanduiden).
Quantity of oily water resulting from line flushing transferred to slop tanks (identify slop tank(s)).
24. Positie van het schip op het ogenblik dat bijkomend ballastwater werd ingenomen voor de aangewezen zuivere ballasttank(s).
Position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s).
25. Tijdstip en positie van het schip op het ogenblik dat de afsluiters die de aangewezen zuivere ballasttanks scheiden van de lading- en lensleidingen afgesloten werden.
Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines were closed.
26. Hoeveelheid zuivere ballast aan boord genomen.
Quantity of clean ballast taken on board.

**G. REINIGEN VAN LADINGTANKS.
CLEANING OF CARGO TANKS.**

27. Aanduiding van de gereinigde tank(s).
Identity of tank(s) cleaned.
28. Haven of positie van het schip.
Port or ship's position.

(2) In overeenstemming met de Operaties- en Uitrustingshandleiding aanduiden of de één- of meertrapsmethode van wassen wordt gebruikt. Indien de meertrapsmethode wordt toegepast, geef de verticale boog bestreken door de toestellen en het aantal maal dat de boog overlopen werd voor dit bepaald gedeelte van het programma.

(2) *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) Indien de programma's van de Operatie- en Uitrustingshandleiding niet gevolgd worden, dienen de redenen opgegeven te worden onder Opmerkingen.

(3) *If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under Remarks.*

47. Geloosde hoeveelheid en snelheid van lozing.
Bulk quantity discharged and rate of discharge.
48. Totaal geloosde hoeveelheid en snelheid van lozing.
Final quantity discharged and rate of discharge.
49. Tijdstip en positie van het schip bij het beëindigen van de lozing.
Time and position of ship on completion of discharge.
50. Was het regel- en bewakingsstelsel voor de lozing in werking gedurende de lozing?
Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
51. Ullage van het olie/waterscheidingsvlak bij het beëindigen van de lozing.
Ullage of oil/water interface on completion of discharge.
52. Snelheid(heden) van het schip gedurende de lozing.
Ship's speed(s) during discharge.
53. Werd regelmatige controle uitgevoerd op het uitgedompt water en op de wateroppervlakte in de omgeving van de lozing?
Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
54. Bevestig dat alle aangewende afsluiters in het leidingsstelsel van het schip gesloten werden bij het beëindigen van het uitpompen uit de sloptank(s).
Confirm that all applicable valves in the ship's piping system have been closed on completion of discharge from the slop tanks.

J. VERWIJDERING VAN RESIDU'S EN OLIEMENSGELS NIET ELDERS BEHANDELD.
DISPOSAL OF RESIDUES AND OILY MIXTURES NOT OTHERWISE DEALT WITH.

55. Aanduiding van de tank(s).
Identity of tank(s).
56. Verwijderde hoeveelheid van iedere tank.
Quantity disposed of from each tank.
57. Methode van verwijdering:
Method of disposal:
1. Naar ontvangstinstallaties (haven aanduiden);
To reception facilities (identify port);
 2. Gemengd met lading;
Mixed with cargo;
 3. Overgedompt naar andere tank(s) (tank(s) aanduiden);
Transferred to another tank(s) (identify tank(s));
 4. Andere methode (aanduiden dewelke).
Other method (state which).

K. LOZEN VAN ZUIVERE BALLAST UIT LADINGSTANKS.
DISCHARGE OF CLEAN BALLAST CONTAINED IN CARGO TANKS.

58. Positie van het schip bij het begin van de lozing van zuivere ballast.
Position of ship at start of discharge of clean ballast.
59. Aanduiding van de geloosde tank(s).
Identity of tank(s) discharged.
60. Was (waren) de tank(s) leeg bij het beëindigen?
Was (were) the tank(s) empty on completion?
61. Positie van het schip bij beëindiging indien verschillend van 58.
Position of ship on completion if different from 58.
62. Werd een regelmatige controle uitgevoerd op het uitgedompt water en op de wateroppervlakte in de omgeving van de lozing?
Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?

L. LOZEN VAN BALLAST UIT AANGEWEEZEN ZUIVERE BALLASTTANKS (ALLEEN CBT TANKERS).
DISCHARGE OF BALLAST FROM DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS (CBT TANKERS ONLY).

63. Aanduiding van de geloosde tank(s).
Identity of tank(s) discharged.
64. Tijdstip en positie van het schip bij het begin van de lozing van zuivere ballast in zee.
Time and position of ship at start of discharge of clean ballast into the sea.
65. Tijdstip en positie van het schip bij beëindiging van de lozing in zee.
Time and position of ship on completion of discharge into the sea.
66. Geloosde hoeveelheid:
Quantity discharged:
- .1 In zee; of
Into the sea; or
- .2 Naar ontvangstinstallatie (haven aanduiden).
To reception facility (identify port).
67. Was er enige aanduiding van oliebesoedeling van het ballastwater voor of tijdens de lozing in zee?
Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge into the sea?
68. Werde de lozing opgevolgd met een olieconcentratiemeter?
Was the discharge monitored by an oil content meter?
69. Tijdstip en positie van het schip op ogenblik dat de afsluiters die de aangewezen zuivere ballasttanks scheiden van de lading- en lensleidingen afgestoten werden bij het beëindigen van het uitpompen van de ballast.
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. TOESTAND VAN HET REGELIEMBEWAKINGSSYSTEEM OP DE OLIELOZING.
CONDITION OF OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM.

70. Tijdstip van defect.
Time of system failure.
71. Tijdstip waarop het systeem operationeel werd.
Time when system has been made operational.
72. Oorzaken van het defect.
Reasons for failure.

N. TOEVALLIGE OF ANDERE UITZONDERLIJKE LOZING VAN OLIE.
ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL.

73. Tijdstip van het voorval.
Time of occurrence.
74. Haven of positie van het schip op het ogenblik van het voorval.
Port or ship's position at time of occurrence.
75. Geschatte hoeveelheid en soort van olie.
Approximate quantity and type of oil.
76. Omstandigheden van lozing of wegvloeien, de redenen daarvoor en algemene opmerkingen.
Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.

O. BIJKOMENDE OPERATIONELE PROCEDURES EN ALGEMENE OPMERKINGEN.
ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND GENERAL REMARKS.

TANKERS OP SPECIFIEKE TRAJECTEN.
TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES.

P. INNAME VAN BALLAST WATER.

LOADING OF BALLAST WATER.

77. Aanduiding van de geballaste tank(s).
Identity of tank(s) ballasted.
78. Positie van het schip op het ogenblik van het ballasten.
Position of ship when ballasted.
79. Totale hoeveelheid ingenomen ballast in m³.
Total quantity of ballast loaded in cubic metres.
80. Opmerkingen.
Remarks.

Q. NIEUWE BESTEMMING VAN BALLASTWATER BINNEN HET SCHIP.
RE-ALLOCATION OF BALLAST WATER WITHIN THE SHIP.

81. Redenen van de transfert.
Reasons for re-allocation.

R. UITPOMPEN VAN BALLASTWATER NAAR EEN ONTVANGSTINSTALLATIE.
BALLAST WATER DISCHARGE TO RECEPTION FACILITY.

82. Haven(s) waar het ballastwater werd gelost.
Port(s) where ballast water was discharged.
83. Naam of aanduiding van de ontvangstinstallatie.
Name or designation of reception facility.
84. Totale hoeveelheid gelost ballastwater in m³.
Total quantity of ballast water discharged in cubic metres.
85. Datum, handtekening en stempel van de havenautoriteit.
Date, signature and stamp of port authority official.

NAAM VAN HET SCHIP
NAME OF SHIP

ROEPNAAM
DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS

LAAD-LOS/BALLAST OPERATIES (OLIETANKERS)*/OPERATIES MACHINEKAMER (alle schepen)*.
CARGO/BALLAST OPERATIONS (OIL TANKERS)*/MACHINERY SPACE OPERATIONS (all ships)*.

DATUM DATE	CODE (letter) CODE (letter)	RUBRIEK (nummer) ITEM (number)	VERSLAG VAN DE OPERATIES/HANDTEKENING VAN DE VERANTWOORDELIJKE OFFICIER. RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE.

Specimen

Handtekening van de Gezagvoerder:
Signature of Master:

* Schrapen wat niet past.
* Delete as appropriate.