



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΙΓΑΙΟΥ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΚΛΑΔΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΔΕΔΑΠΛΕ Α΄**

Ταχ. Δ/ση : Κ. Παλαιολόγου 1
Ταχ. Κώδικας : 185 35, Πειραιάς
TELEFAX : 2104191901
Πληροφορίες : Πλοίαρχος (Τ) Λ.Σ
Γιαννούτσος Διον.
Τηλέφωνο : 2104191941
E-mail : dedaple@yen.gr

ΜΕ ΑΠΟΔΕΙΞΗ - ΕΠΕΙΓΟΥΣΑ
Πειραιάς, 26 Φεβρουαρίου 2009
Αριθ.πρωτ : 4413.6/18/09

ΠΡΟΣ: ΩΣ Π.Δ

ΘΕΜΑ : «Εφαρμογή διαδικασιών σχετικά με την εκπόνηση Σχεδίου Ταξιδιού»

- ΣΧΕΤ :** α) Υ.Α. 1218.78/01/95 (ΦΕΚ 709Β΄) – Κύρωση Απόφασης Α.741(18) της 04-11-93 του ΙΜΟ με θέμα «Αποδοχή οδηγιών του Δ.Κ.Α.Δ.»
β) Υ.Α. 4113.166/01/02 (ΦΕΚ 1201Β΄) – Κύρωση MSC 104(73) της 05-12-2000 του ΙΜΟ με θέμα «υιοθέτηση των τροποποιήσεων του Δ.Κ.Α.Δ.»
γ) Π.Δ. 74/96 (ΦΕΚ 58Α΄) – Κύρωση κεφαλαίων ΙΧ, Χ ΧΙ της Δ.Σ. SOLAS
δ) Κανονισμός Ε.Κ. αριθμ. 336/06 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15-02-2006
ε) Υ.Α. 1218.112/01/98 (ΦΕΚ 726Β΄) – Κύρωση MSC 36(63)/20-05-1994 – HSC 1994
στ) Υ.Α. 4113.179/01/04 (ΦΕΚ 341Β΄) – Κύρωση MSC 97(73)/05-12-2000 – HSC 2000
ζ) Η αριθμ. πρωτ.: 3713.1/11/05/30-05-2005 εγκύκλιος ΥΕΝ/ΚΝΠ/ ΔΕΔΑΠΛΕ Α΄
η) Αριθμ. 4311.5/31/05/29-12-05 Απόφαση ΥΕΝΑΝΠ/ΚΕΕΠ/ΔΕΠ/ΝΕ
θ) Αριθμ. 4311.5/05/06/16-05-06 Απόφαση ΥΕΝΑΝΠ/ΚΕΕΠ/ΔΕΠ/ΝΕ
ι) Κανονισμός Ε.Κ. αριθμ. 540/08 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16-06-2008

1.- Όπως είναι γνωστό στο κεφάλαιο 7 του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), υπό τον τίτλο «Εκπόνηση σχεδίων για λειτουργίες στο πλοίο», προβλέπεται ότι η διαχειρίστρια εταιρεία υποχρεούται να καθιερώσει συγκεκριμένες διαδικασίες για την προετοιμασία σχεδίων και οδηγιών, συμπεριλαμβανομένων και καταλόγων ελέγχου για τις σημαντικές λειτουργίες στο πλοίο, αναφορικά με την ασφάλεια αυτού και τη πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας.

2.- Ως εκ τούτου καθίσταται αναγκαία η πρόβλεψη στο Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης (ΕΑΔ) συγκεκριμένων διαδικασιών με σαφείς οδηγίες, για τις λειτουργίες στα πλοία, οι οποίες συμβάλουν ουσιαστικά στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Προς τη κατεύθυνση αυτή και λαμβάνοντας υπόψη την μέχρι σήμερα εμπειρία σε θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, κρίνεται αναγκαίο να επισημανθεί διεξοδικότερα η διαδικασία που αφορά το σχεδιασμό ταξιδιού, ο οποίος αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για τον ασφαλή πλου ενός πλοίου.

3.- Σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία για το σχεδιασμό ταξιδιού ισχύουν τα εξής :

A. ΓΕΝΙΚΑ

Ο σχεδιασμός ταξιδιού είναι απαραίτητος, προκειμένου να αποφασιστεί η ευνοϊκότερη και ασφαλέστερη πορεία του ταξιδιού μέσω επιλογής των σημείων αλλαγής πορείας (way points), αφού προηγουμένως γίνει αποτίμηση των ναυτιλιακών κινδύνων του ταξιδιού. Το σχέδιο ταξιδιού πρέπει να καλύπτει κάθε ταξίδι του πλοίου περιλαμβανομένων των πλόων σε ωκεανούς, πλησίον των ακτών κ.λπ. Αυτό μπορεί να χρειαστεί να τροποποιηθεί κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου ταξιδιού, π.χ. όταν ο λιμένας κατάπλου μπορεί να μη είναι γνωστός ή να αλλαχθεί εν πλω ή ακόμα μπορεί να είναι απαραίτητο να τροποποιηθεί λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών ή λόγω

προβλημάτων του πλοίου ή μετά από συμβουλή του πλοηγού. Επίσης το εν λόγω σχέδιο μπορεί να τροποποιηθεί λόγω εμφάνισης κατά τη διάρκεια του πλου αντιξοοτήτων, όπως αναλυτικότερα αναφέρονται στη παράγραφο 3 Ε. Εάν το σχέδιο ταξιδιού τροποποιηθεί εν πλω, ο εκάστοτε Αξιωματικός Φυλακής στη Γέφυρα του πλοίου πρέπει να ενημερωθεί σχετικά, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί ότι το τροποποιημένο σχέδιο ταξιδιού έγινε κατανοητό. Το σχέδιο ταξιδιού πρέπει να στοχεύει στην καθιέρωση της ευνοϊκότερης διαδρομής, διατηρώντας όμως παράλληλα και τα προβλεπόμενα όρια ασφάλειας για το συγκεκριμένο πλου, π.χ. τήρηση της ασφαλούς απόστασης διέλευσης από τις ακτές κ.λπ.

Για την επιλογή της καταλληλότερης διαδρομής, μεταξύ των άλλων, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι παρακάτω παράγοντες :

- ο Το θαλάσσιο περιβάλλον.
- ο Η καταλληλότητα και η αξιοπιστία των χαρτογραφημένων υδρογραφικών δεδομένων της διαδρομής.
- ο Η διαθεσιμότητα και η αξιοπιστία των βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, οι υπάρχοντες φανοί κινδύνων και οι εμφανείς στόχοι στο ραντάρ.
- ο Οι τυχόν περιορισμοί της διαδρομής που επιβάλλονται λόγω της φύσης του πλοίου (βύθισμα, τύπος φορτίου, κ.λ.π.).
- ο Οι περιοχές μεγάλης πυκνότητας κυκλοφορίας.
- ο Οι προγνώσεις καιρού και τα αναμενόμενα ρεύματα, παλίρροιες, άνεμοι και συνθήκες ορατότητας.
- ο Οι λειτουργίες του πλοίου που είναι δυνατό να απαιτήσουν επιπρόσθετο χώρο θαλάσσης (καθαρισμός δεξαμενών ή επιβίβαση πλοηγού).
- ο Οι Ειδικό Κανονισμοί του κράτους στα χωρικά ύδατα του οποίου πλέει το πλοίο, καθώς και τα συστήματα αναφοράς πλοίων (όπως η ύπαρξη VTS κ.λ.π.).
- ο Η αξιοπιστία των συστημάτων πρόωσης και πηδαλιουχίας του κάθε πλοίου.
- ο Οι τυχόν υπάρχοντες λειτουργικοί περιορισμοί του πλοίου.

Τέλος το επιχειρούμενο ταξίδι πρέπει να σχεδιάζεται πριν τον απόπλου, χρησιμοποιώντας ενημερωμένους κατάλληλους χάρτες και ναυτιλιακές εκδόσεις. Ο πλοίαρχος οφείλει να ελέγχει εάν οι πορείες που έχουν χαραχθεί είναι ασφαλείς και ο πρώτος μηχανικός πρέπει να επιβεβαιώνει ότι το πλοίο έχει επαρκείς ποσότητες καυσίμων, νερού και λιπαντικών για το επιχειρούμενο ταξίδι. Επιπρόσθετα το καθήκον του πλοίαρχου να χρησιμοποιεί την επαγγελματική του κρίση σε περίπτωση εναλλασσόμενων συνθηκών παραμένει βασική απαίτηση για την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

B.- ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ - ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

1.- Ο σχεδιασμός ταξιδιού προβλέπεται από τις σχετικές διατάξεις της Δ.Σ. SOLAS (καν. 34 του Κεφ. V) και της Δ.Σ. SCTW 78/95 (Μέρος Α - VIII/2 - Μέρος 2). Σύμφωνα δε με τον Καν. 34 σε συνδυασμό με τον Καν. 1 του Κεφ. V της Δ.Σ. SOLAS **υπόχρεα εφαρμογής του σχεδιασμού ταξιδιού είναι όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως πλόων.**

2.- Ειδικότερα σύμφωνα με τον κανονισμό 34 του Κεφαλαίου V της Δ.Σ. SOLAS, με θέμα «Ασφαλής ναυσιπλοΐα και αποφυγή επικινδύνων καταστάσεων», ισχύουν τα εξής :

α.- Πριν ξεκινήσει το ταξίδι, ο πλοίαρχος εξασφαλίζει ότι το προτιθέμενο ταξίδι έχει σχεδιαστεί με τη χρησιμοποίηση των καταλλήλων ναυτικών χαρτών και ναυτικών εκδόσεων για τη συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή πλου. Συστήνεται δε να λαμβάνονται υπ' όψη οι οδηγίες και οι συστάσεις που αναφέρονται στην Resolution A.893(21) του International Maritime Organization (IMO), η οποία επισυνάπτεται στην παρούσα.

β.- Το σχέδιο του ταξιδιού καθορίζει ένα δρομολόγιο το οποίο :

- (1) λαμβάνει υπ' όψη οποιαδήποτε συστήματα πορειογραφήσεως πλοίων,
- (2) εξασφαλίζει ότι υπάρχει επαρκής θαλάσσιος χώρος για την ασφαλή διέλευση του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού,
- (3) προβλέπει όλους τους γνωστούς ναυτιλιακούς κινδύνους και τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες, και
- (4) λαμβάνει υπ' όψη τα μέτρα για την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος τα οποία εφαρμόζονται και αποφεύγει, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό, ενέργειες και δραστηριότητες οι οποίες πιθανόν να προκαλέσουν ρύπανση στο περιβάλλον.

γ.- Ο πλοιοκτήτης, ο ναυλωτής ή η εταιρεία σύμφωνα με τον Κώδικα ISM που διαχειρίζονται το πλοίο ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, δεν παρεμποδίζει ή παρακωλύει τον πλοίαρχο του πλοίου από το να λαμβάνει οποιαδήποτε απόφαση, η οποία σύμφωνα με την επαγγελματική κρίση του πλοίαρχου είναι απαραίτητη για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3.- Επιπρόσθετα σύμφωνα με το Μέρος Α - VIII/2 - Μέρος 2 της Διεθνούς Σύμβασης SCTW 78/95, με θέμα «Προγραμματισμός Ταξιδιού» ισχύουν τα εξής :

α.- Γενικές απαιτήσεις : Το ταξίδι που πρόκειται να πραγματοποιηθεί σχεδιάζεται εκ των προτέρων λαμβάνοντας υπόψη όλες τις σχετικές πληροφορίες και οποιαδήποτε πορεία χαραχθεί ελέγχεται πριν την έναρξη του ταξιδιού. Ο πρώτος μηχανικός, σε συνεννόηση με τον πλοίαρχο, καθορίζει εκ των προτέρων τις ανάγκες του πλοίου που πρόκειται να εκτελεστεί, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις σε καύσιμα, νερό, λιπαντικά, χημικά, αναλώσιμα και λοιπά ανταλλακτικά, εργαλεία, εφόδια και οποιεσδήποτε άλλες απαιτήσεις.

β.- Προγραμματισμός πριν από κάθε ταξίδι : Πριν από κάθε ταξίδι ο πλοίαρχος κάθε πλοίου διασφαλίζει ότι η πορεία που πρόκειται να ακολουθηθεί από το λιμάνι απόπλου έως το πρώτο λιμάνι κατάπλου έχει σχεδιασθεί χρησιμοποιώντας επαρκείς και κατάλληλους χάρτες και άλλες ναυτιλιακές εκδόσεις που είναι απαραίτητες για το ταξίδι που πρόκειται να πραγματοποιηθεί που περιέχουν ακριβείς, πλήρεις και ενημερωμένες πληροφορίες, όσον αφορά εκείνους τους ναυτιλιακούς περιορισμούς και κινδύνους που είναι μόνιμου ή προβλεπόμενης φύσης και οι οποίοι είναι σχετικοί με την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου.

γ.- Διακρίβωση και έκθεση της προγραμματισθείσας πορείας : Όταν διακριβωθεί ο σχεδιασμός της πορείας λαμβάνοντας υπόψη όλες τις σχετικές πληροφορίες η σχεδιασθείσα πορεία υποτυπώνεται με ευκρίνεια σε κατάλληλους χάρτες και είναι συνεχώς διαθέσιμη στον αξιωματικό φυλακής που διακριβώνει κάθε πορεία που πρόκειται να ακολουθηθεί πριν αυτή χρησιμοποιηθεί κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

δ.- Παρέκκλιση από τη σχεδιασθείσα πορεία : Αν ληφθεί απόφαση κατά τη διάρκεια του ταξιδιού να αλλαχθεί το επόμενο λιμάνι κατάπλου της προγραμματισθείσας πορείας, ή εάν είναι απαραίτητο να παρεκκλίνει σημαντικά το πλοίο από την προγραμματισθείσα πορεία για άλλους λόγους τότε θα σχεδιασθεί τροποποιηθείσα πορεία πριν την πραγματοποίηση σημαντικής παρέκκλισης από την αρχικά προγραμματισθείσα πορεία.

4.- Κατόπιν των ανωτέρω καθίσταται σαφές, ότι πρέπει να δίδεται ιδιαίτερη προσοχή και βαρύτητα στην εκπόνηση και την κατά το δυνατόν ακριβή εκτέλεση του “voyage plan”. Προκειμένου δε να διασφαλίζεται η πιστή εκτέλεση του voyage plan, η κίνηση του πλοίου παρακολουθείται διαρκώς από τον Πλοίαρχο ή τον Αξιωματικό Φυλακής Γέφυρας και επιβεβαιώνεται η διέλευση αυτού από τα καθορισμένα σημεία αλλαγής πορείας (way points). Σε περίπτωση δε που ανακύπτει κάποιο πρόβλημα πρέπει να ενημερώνεται άμεσα ο Πλοίαρχος, για να εγκρίνει τις πιθανές αποκλίσεις από το αρχικά σχεδιασθέν voyage plan.

5.- Τέλος πρέπει να λαμβάνονται υπ’ όψη και οι σχετικές διατάξεις του Διεθνούς Κανονισμού Αποφυγής Σύγκρουσης (Δ.Κ.Α.Σ.), κυρίως του Μέρους Β’ αυτού “Κανόνες πηδαλιουχίας και πλεύσης”, ο οποίος ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με το Ν.Δ. 93/1974 (ΦΕΚ Α’ 293), καθώς και του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ. – Ν.Δ. 187/1973 (ΦΕΚ Α’ 261)), ιδίως δε του Μέρους Δεύτερου, κεφ. Θ’ «Εξουσία και καθήκοντα πλοίαρχου».

Γ. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΣΚΑΦΗ

1.- Για τα σκάφη αυτά (ταχύπλοα), πέραν των αναφερομένων στις προηγούμενες παραγράφους, πρέπει κατά τον σχεδιασμό ταξιδιού να προβλέπονται και καταγράφονται οι καταλληλότεροι ασφαλείς λιμένες, στους οποίους δύναται να καταπλεύσει το πλοίο αν αντιμετωπίσει πρόβλημα ασφαλείας κατά τη διάρκεια του πλου. Επίσης πρέπει να λαμβάνονται υπ’ όψη όλες οι ειδικές απαιτήσεις και περιορισμοί, που αφορούν το συγκεκριμένο πλοίο και αναγράφονται στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας (18.1.1 HSC), στην Άδεια Λειτουργίας (18.1.3 HSC), στο Εγχειρίδιο Λειτουργίας Σκάφους (18.2.1 HSC), στο Εγχειρίδιο Λειτουργίας Διαδρομής (18.2.2 HSC) και στο Εγχειρίδιο Συντήρησης του κατασκευαστή (18.1.4 HSC), έτσι ώστε να αποφευχθούν πιθανοί ναυτιλιακοί κίνδυνοι.

2.- Πέραν των παραπάνω υπογραμμίζεται η ανάγκη τήρησης των ειδικών όρων ή των απαιτήσεων της διαδρομής, που προβλέπονται από την Άδεια Λειτουργίας και το Εγχειρίδιο Λειτουργίας Διαδρομής και αφορούν στον καθορισμό θέσης, στις λειτουργίες τη νύκτα ή υπό περιορισμένη ορατότητα περιλαμβανομένης της χρήσης RADAR ή και άλλων ηλεκτρονικών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, ανάλογα με τη περίπτωση (άρθρα 18.1.3.13 και 18.2.2.12 HSC), καθώς και η υποχρέωση τήρησης του περιορισμού που εκάστοτε τίθεται, σχετικά με το σημαντικό ύψος κύματος σε συνάρτηση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα. (18.2.1 HSC). Τέλος υπενθυμίζεται, ότι στα ταχύπλοα σκάφη επιτρέπεται η εκτέλεση πλόων μετά το πέρας του φωτός ημέρας, μόνον εφόσον επί του πλοίου λειτουργεί κανονικά εγκεκριμένο σύστημα νυκτερινής όρασης- night vision (άρθρα 13.10 και 18.1.3.14 HSC).

Δ. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΥΝΑΜΙΚΩΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ

1.- Σύμφωνα με την παράγραφο 4(β) του άρθρου 2 του Π.Δ. 103/99 (ΦΕΚ 110^Α/99) αλλά και με το εδάφιο 1.4.3 της Απόφασης Α373(Χ) του ΙΜΟ **δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη είναι όλα τα υδροπτέρυγα ανεξαρτήτως έτους ναυπήγησης καθώς και τα ταχύπλοα τύπου καταμαράν επιβατηγά σκάφη, που όμως έχουν ημερομηνία θέσης τροπίδας πριν την 01-01-96.**

2.- Για τα σκάφη αυτά (δυναμικώς υποστηριζόμενα), πέραν των αναφερομένων στις προηγούμενες παραγράφους, πρέπει κατά το σχεδιασμό ταξιδιού να λαμβάνονται υπ' όψιν οι ειδικές διατάξεις ασφαλείας που αφορούν τη συγκεκριμένη κατηγορία σκαφών. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι τα σκάφη αυτά επιτρέπεται να εκτελούν πλόες κατά τη θερινή περίοδο (01/04 μέχρι 31/10) μόνο από 05:00 έως 23:00 ώρα και κατά τη χειμερινή περίοδο (01/11 μέχρι 31/03) μόνο από 06:00 έως 19:30 ώρα (Υ.Α. 4113.150/2001 ΥΕΝ – ΦΕΚ 1445/2005B). Εξαίρεση από την παραπάνω απαίτηση, δηλαδή η εκτέλεση πλου πέραν των προαναφερομένων χρονικών διαστημάτων, είναι δυνατή μόνο εφόσον τα δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη είναι εφοδιασμένα και χρησιμοποιούν καθ' όλη τη διάρκεια του πλου διόπτρα νυκτός σε συνδυασμό με Radar. Σε περίπτωση δε βλάβης ή ανωμαλίας σε οποιοδήποτε από τα δύο όργανα αυτά, δεν επιτρέπεται ο πλους επί πεδίων, αλλά μόνο με συμβατική πλεύση του σκάφους. Παράλληλα ο πλοίαρχος των εν λόγω σκαφών και σύμφωνα με την ως άνω Υ.Α., οφείλει να διενεργεί καθημερινά έλεγχο του Radar και της διόπτρας νυκτός και να καταχωρεί σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου για την κατάστασή τους. Επιπρόσθετα και όσον αφορά στον περιορισμό του σημαντικού ύψους κύματος, που αναφέρεται στην Άδεια Λειτουργίας των δυναμικώς υποστηριζόμενων σκαφών, οι Πλοίαρχοι των εν λόγω πλοίων οφείλουν να λαμβάνουν υπ' όψη τον πίνακα των ανεμολογικών στοιχείων του ΕΑΝ 9, ο οποίος συσχετίζει την ένταση και διεύθυνση του ανέμου στη συγκεκριμένη περιοχή πλόων με το επαγόμενο σημαντικό ύψος κύματος.

Ε. ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ – ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΠΛΟΥ

1.- Ανεξάρτητα από το πόσο καλά έγινε ή όχι ο σχεδιασμός του ταξιδιού είναι δυνατό να χρειαστεί κάποια στιγμή αυτός να εγκαταλειφθεί, όταν για διάφορους λόγους τροποποιηθούν οι αρχικά προβλεφθείσες συνθήκες. Τέτοιοι λόγοι, μεταξύ άλλων, μπορεί να είναι :

- ο Βλάβη των κύριων μηχανών.
- ο Βλάβη ή κακή λειτουργία κάποιου βοηθητικού μηχανήματος.
- ο Βλάβη οργάνων ναυσιπλοΐας.
- ο Μη διάθεση προβλήτας ή ρυμουλκών.
- ο Επικίνδυνες καταστάσεις στην ξηρά ή τον προβλήτα κατάπλου.

Σ' αυτές τις περιπτώσεις το προσωπικό της γέφυρας και του μηχανοστασίου απαιτείται να είναι σε εγρήγορση και να παραμένει έτοιμο για οποιαδήποτε αντίδραση.

2.- Ειδικότερα για τα Ε/Γ-Ο/Γ κλειστού τύπου και τα Ε/Γ κλασικού τύπου άνω των 75 μέτρων, τα οποία εκτελούν πλόες εσωτερικού στις παρακάτω θαλάσσιες διαδρομές :

- ο Πειραιά – Ηράκλειο Κρήτης
- ο Πειραιά – Ρέθυμνο Κρήτης
- ο Πειραιά – Σύρο, Μύκονο, Δωδεκάνησα, και
- ο Πειραιά – Σύρο, Τήνο, Μύκονο

και εφ' όσον απαιτείται τροποποίηση του αρχικά σχεδιασθέντος ταξιδιού, λόγω της επιδείνωσης των καιρικών συνθηκών σε επίπεδα άνω των επιτρεπομένων ορίων σύμφωνα με το ΕΑΝ 9, τότε ο πλοίαρχος θα σχεδιάσει τη νέα πορεία, λαμβάνοντας υπ' όψη τα διαλαμβανόμενα στις (η) και (θ) σχετικές.

ΣΤ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ - ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΩΝ

Όλα τα προαναφερθέντα και εφ' όσον δεν προβλέπονται στα Ε.Α.Δ. των υπόχρεων σε εφαρμογή του Δ.Κ.Α.Δ πλοίων, πρέπει υποχρεωτικά το συντομότερο δυνατόν να συμπεριληφθούν σ' αυτά με μέριμνα των διαχειριστριών εταιρειών. Ειδικότερα τα ΕΑΔ πρέπει να περιλαμβάνουν διαδικασίες που να επιβάλλουν τον σχεδιασμό ταξιδιού από τον Πλοίαρχο και να δίνουν οδηγίες και κατευθύνσεις προς τον πλοίαρχο, επισημαίνοντας τα παραπάνω, με σκοπό την εκπόνηση απ' αυτόν του ασφαλέστερου σχεδίου ταξιδιού. Επίσης στα ΕΑΔ πρέπει να υπάρχουν και διαδικασίες τήρησης των σχετικών αρχείων μέσω των οποίων τεκμηριώνεται και η ορθή εφαρμογή του σχεδιασμού ταξιδιού. Τέλος οι πλοίαρχοι οφείλουν να συμμορφώνονται με όλα τα παραπάνω, καθώς και με τις οδηγίες και κατευθύνσεις που τους παρέχονται στα ΕΑΔ σχετικά με τον σχεδιασμό ταξιδιού.

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

4.- Κατόπιν των ανωτέρω, παρακαλούμε όπως ενημερώσετε σχετικά τις εταιρείες, που είναι μέλη των Ενώσεών σας, με τη σύσταση να ενημερώσουν αυτές σχετικά και τους Πλοίαρχους των υπό τη διαχείρισή τους πλοίων.

5.- Η ΠΕΠΕΝ, στην οποία κοινοποιείται η παρούσα, παρακαλείται για την ενημέρωσή της.

6.- Οι Αναγνωρισμένοι Οργανισμοί παρακαλούνται να ελέγχουν την τήρηση των ανωτέρω, κατά τους διενεργούμενους από αυτούς ελέγχους στο πλαίσιο της πιστοποίησης εταιρειών και πλοίων που υπόκεινται στην υποχρέωση εφαρμογής του Δ.Κ.Α.Δ. (Κώδικα ISM) και να ενημερώσουν κατάλληλα τις σχετικές διαδικασίες του Συστήματος Ποιότητάς τους, εφόσον κριθεί αναγκαίο.

7.- Οι πιστοποιημένοι ελεγκτές ISM, στους οποίους κοινοποιείται η παρούσα, εντέλλονται για τον έλεγχο των ανωτέρω, κατά τη διάρκεια της διενέργειας των προβλεπομένων ελέγχων, σύμφωνα με τον Δ.Κ.Α.Δ. (Κώδικα ISM).

8.- Η παρούσα να τεθεί στο φάκελο μονίμων εγκυκλίων του Κώδικα ISM, σύμφωνα με τη σειριακή αρίθμηση του εν λόγω Κώδικα, όπως αυτή έχει καταχωρηθεί στη σχετική ιστοσελίδα του ΥΕΝΑΝΠ.

9.- Η ΔΠΝΤ, στην οποία κοινοποιείται η παρούσα, να προβεί στις δέουσες ενέργειες για την ενημέρωση της ιστοσελίδας του ΥΕΝΑΝΠ/ΔΕΔΑΠ/Ε Α' με την παρούσα εγκύκλιο, θέτοντας αυτήν στον «Πίνακα Εγκυκλίων – Θεμάτων Κώδικα ISM»

Ο ΑΡΧΗΓΟΣ

Αντιναύαρχος Λ.Σ. ΡΕΝΤΖΕΠΕΡΗΣ Θ.

ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΕΤΑΙ :

Απόφαση Α(893) του ΙΜΟ (Φ.4)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ

I. ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΠΡΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

1. ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
(Ακτή Μιαούλη 85, 18536 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 2104291166)
2. ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
(Ακτή Ποσειδώνος 26, 18531 – ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 2104291034)
3. ΕΝΩΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ
(Αριστείδου 15, 18532 – ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 2104220822)
4. ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
(Ακτή Μιαούλη 81, 18536 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 2104280184)
5. ΕΝΩΣΗ ΠΟΡΘΟΜΕΙΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ
(Δ. Γούναρη 2, 18535 – ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 2104175676)

II. ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
(Ακτή Μιαούλη 65, 18536 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 2104293831)
2. ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ
(Ακτή Μιαούλη 47-49, 18536 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 2104293040)
3. ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
(Κολοκοτρώνη 102, 18536 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 2104179251)
4. ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
(Μπουμπουλίνας 21, 18536 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 2104122606)
5. A.B.S.
(Σκουζέ 6, 18536 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 2104293218)
6. B.V.
(Αιτωλικού 23, 18545 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 210-4063063)
7. D.N.V.
(Ακτή Κονδύλη 26-28, 18545 – ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 210-4220621)
8. G.L.
(Ακτή Μιαούλη 85, 18538 – ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 210-4290355)
9. H.R.S.
(Ακτή Μιαούλη 23, 18535 – ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 210-4221914)
10. K.R.S.
(Κονθάρου 2, 18537 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 210- 4286728)
11. L.R.S.
(Ακτή Μιαούλη 87, 18538 – ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 210-4528950)
12. N.K.K.
(Λ. Ποσειδώνος & Πίνδου 1-3 – 18344 - ΜΟΣΧΑΤΟ, Fax : 2104832405)
13. R.I.N.A.
(Ακτή Μιαούλη 47-49, 18536 – ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 210-4292950)
14. C.C.S.
(Σκουζέ 26, 18536 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Fax : 210-4281420)

III. ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

1. Γρ. κ. ΥΕΝΑΝΠ (υ.τ.α)
2. Γρ. κ. ΥΦΕΝΑΝΠ (υ.τ.α.)
3. Γρ. κ. Γ.Γ (υ.τ.α)
4. Γρ. κ. Α/ΛΣ
5. Γρ. κ. Α' Υ/ΛΣ
6. Γρ. κ. Β' Υ/ΛΣ
7. Γρ. κ. Δ.Κ.Δ.
8. Γρ. κ. Ε.Κ.Γ.
9. ΠΕ.ΔΙ.Λ.Σ.
10. ΔΕΠ – ΔΕΔΑΠΛΕ – ΔΚΕΟ – ΔΜΚ – ΔΑΝ - ΔΠΝΤ
11. ΔΕΠ/ΣΕΚ – ΝΕ - ΕΝΕΣΠΕ
12. Κ.Λ/Χ, Λ/Χ, Υ/Χ (μέσω ΠΕΔΙΛΣ)
13. Ελεγκτές ISM