



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
& ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

**ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ**

**ΜΟΝΙΜΗ ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ Π.Θ.Π. 15<sup>η</sup>**

Πειραιάς, 24/06/2020

Αρ. Πρωτ: 2261.4-4/39001/2020

**ΑΡΧΗΓΕΙΟ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.  
ΚΛΑΔΟΣ Β' (ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ)  
Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

**ΠΡΟΣ: Αποδέκτες Πίνακα Διανομής**

Ταχ. Δ/νση : Ακτή Βασιλειάδη, Πύλη Ε1/Ε2  
Ταχ. Κώδικας : 18510, Πειραιάς  
Πληροφορίες : Πλοίαρχος Λ.Σ. ΜΑΡΑΓΚΟΣ Γεώργιος  
Τηλ.: : 213 137 1132  
Fax : 210 4220440  
E-mail : [diphap@hcg.gr](mailto:diphap@hcg.gr)

**ΘΕΜΑ: «Έλεγχος Πλοίων σε Θέματα Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος στο Πλαίσιο Εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL».**

Σχετ.: α) Ο ν. 1269/1982 (Α' 89) «Για την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης "περί πρόληψης της ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία"», όπως ισχύει.  
β) Η Αριθμ.πρωτ.:3217.2/1/14-06-1990 Μόνιμη Εγκύκλιος Π.Θ.Π. 15<sup>η</sup>.

**A. ΣΚΟΠΟΣ**

Με την παρούσα εγκύκλιο παρέχονται οδηγίες σ' ενιαίο κείμενο για τη διευκόλυνση των Λιμενικών Αρχών ως προς τη διενέργεια ελέγχων των πλοίων σε θέματα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος και ειδικότερα στο πλαίσιο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας από πλοία (Δ.Σ. MARPOL).

**B. Δ.Σ. MARPOL**

1. Η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας από πλοία κυρώθηκε από τη Χώρα μας με τον (α) σχετικό νόμο. Με το νόμο 3104/2003 (Α' 28) κυρώθηκε το Πρωτόκολλο του 1997, όπου, μεταξύ άλλων, προστέθηκε το νέο Παράρτημα VI αναφορικά με Κανονισμούς για την αποφυγή ρύπανσης του αέρα από τα πλοία. Ειδικότερα, η Δ.Σ. MARPOL αποτελείται από συνολικά 6 Παραρτήματα, καθένα εκ των οποίων περιέχει κανονισμούς για συγκριμένη μορφή ρύπανσης ως εξής:

- Παράρτημα I : Πετρελαιοειδή μίγματα και κατάλοιπα,
- Παράρτημα II: Επιβλαβείς υγρές ουσίες χύδην,
- Παράρτημα III: Επικίνδυνα συσκευασμένα φορτία,
- Παράρτημα IV: Λύματα,
- Παράρτημα V: Στερεά απορρίμματα,
- Παράρτημα VI: Αέρια ρύπανση.

2. Τα Παραρτήματα αυτά τέθηκαν σε ισχύ διεθνώς κατά τις ακόλουθες, αντίστοιχα ημερομηνίες: 02-10-1983, 06-04-1987, 01-07-1992, 27-09-2003, 31-12-1988, 19-05-2005.

3. Με τις διατάξεις της ΔΣ MARPOL καθιερώνονται, μεταξύ άλλων, αυστηρά κριτήρια για την απόρριψη στη θάλασσα των πετρελαιοειδών μιγμάτων, καταλοίπων, λυμάτων, απορριμμάτων κ.ά, ως περιγράφεται αναλυτικά παρακάτω. Στόχος των διατάξεων αυτών είναι η καλύτερη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προκαλούν τα πλοία.

4. Εν συνεχεία ακολουθεί περιγραφή όλων των προβλεπόμενων βιβλίων, εγχειρίδιων, σχεδίων και πιστοποιητικών, καθώς και οδηγίες για τον ενδελεχή έλεγχο αυτών, ανά Παράρτημα της ΔΣ MARPOL.

## **B.1 Δ.Σ. MARPOL - Παράρτημα Ι**

### **1. Γενικά**

Το Παράρτημα Ι της Δ.Σ. MARPOL περιέχει Κανονισμούς για τη διαχείριση των πετρελαιοειδών μιγμάτων και καταλοίπων που συγκεντρώνονται στους χώρους μηχανοστασίων των πλοίων, καθώς και των καταλοίπων φορτίου των πετρελαιοφόρων πλοίων.

### **2. Βιβλία - Εγχειρίδια – Σχέδια – Πιστοποιητικά**

Στο πλαίσιο της εφαρμογής του Παραρτήματος Ι προβλέπεται ο εφοδιασμός των υπόχρεων πλοίων με:

1. Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο (International Oil Pollution Prevention Certificate - IOPPC),
2. Βιβλίο Πετρελαίου (Μέρος Ι & ΙΙ) (Oil Record Book Parts I&II),
3. Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Ρύπανσης από Πετρελαιοειδή (SOPEP),
4. Εγχειρίδιο Λειτουργίας του Συστήματος Παρακολούθησης και Ελέγχου Απόρριψης Πετρελαίου (ODM),
5. Έκθεση Καταγραφής του Συστήματος Παρακολούθησης και Ελέγχου Απόρριψης Πετρελαίου,
6. Εγχειρίδιο Υποδιαίρεσης και Ευστάθειας,
7. Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού Πλύσης με Αργό Πετρέλαιο (Crude Oil Washing),
8. Σχέδιο Μεταφόρτωσης από Πλοίο σε Πλοίο (Ship to Ship Transfer)

### **2.1 Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο (International Oil Pollution Prevention Certificate - IOPPC)**

2.1.1 Το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο (International Oil Pollution Prevention Certificate - I.O.P.P.C) προβλέπεται από τον Κανονισμό 7 του Παραρτήματος Ι της Δ.Σ. MARPOL, ενώ ο τύπος του περιέχεται στο Προσάρτημα ΙΙ του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης.

2.1.2 Με το εν λόγω Διεθνές Πιστοποιητικό εφοδιάζονται όλα τα πετρελαιοφόρα ολικής χωρητικότητας 150 GT και άνω και τα λουπά πλοία από 400 GT και άνω. Ισχύει για μια χρονική περίοδο που δεν μπορεί να υπερβεί τα πέντε (5) έτη, υποκείμενο σε ετήσια θεώρηση. Το πιστοποιητικό αυτό συνοδεύεται κατά περίπτωση με ένα συμπλήρωμα (Supplement) τύπου Α και Β, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα αυτού.

2.1.3 Στο συμπλήρωμα τύπου Α περιέχεται ο εξοπλισμός που πρέπει να φέρει το υπόχρεο πλοίο για τη συγκέντρωση-επεξεργασία και διάθεση των πετρελαιοειδών μιγμάτων/καταλοίπων που συγκεντρώνονται στους χώρους του μηχανοστασίου.

2.1.4 Στο συμπλήρωμα τύπου Β, περιέχεται επιπλέον ο εξοπλισμός και τα συστήματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος που πρέπει να φέρουν τα υπόχρεα πετρελαιοφόρα για το χώρο φορτίου τους.

2.1.5 Σημειώνεται ότι, τα πετρελαιοφόρα πλοία ολικής χωρητικότητας 150 gt και άνω και τα λοιπά πλοία ολικής χωρητικότητας (ο.χ.) 400 gt και άνω που εκτελούν πλόες εσωτερικού, καθώς και τα πετρελαιοφόρα πλοία ο.χ. κάτω των 150 gt και λοιπά πλοία ο.χ. από 100 έως 400 ανεξαρτήτως πλώων εφοδιάζονται με το Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο (Oil Pollution Prevention Certificate -OPPC), που προβλέπεται από το π.δ. 479/84 (Α' 169), όπως ισχύει.

## 2.2. Βιβλίο Πετρελαίου (Μέρος Ι & ΙΙ) – [(Oil Record Book (Parts I & II))]

α. Η ύπαρξη του Βιβλίου Πετρελαίου ως ναυτιλιακό έγγραφο στα πλοία καθιερώθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 46 του ΝΔ 187/73 (Α' 216), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

β. Η τήρηση του Βιβλίου Πετρελαίου Μέρος Ι προβλέπεται από το Παράρτημα Ι, Κεφάλαιο 3, Κανονισμό 17 της Δ.Σ. MARPOL, ενώ η τήρηση του Βιβλίου Πετρελαίου Μέρος ΙΙ προβλέπεται από το Παράρτημα Ι, Κεφάλαιο 4, Κανονισμό 36 της Δ.Σ. MARPOL, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

Επιπλέον, ο τύπος του Βιβλίου Πετρελαίου (Μέρος Ι & ΙΙ) για τα υπόχρεα ελληνικής σημαίας πλοία έχει καθοριστεί με την αριθ. 2431.02.1/10/10/10-11-2010 Απόφαση (Β' 1846).

### 2.2.1 Βιβλίο Πετρελαίου - Μέρος Ι

α. Με το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι εφοδιάζονται όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας 400 GT και άνω, καθώς επίσης και τα πετρελαιοφόρα πλοία ολικής χωρητικότητας 150 GT και άνω.

β. Στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι καταχωρούνται εγγραφές που αφορούν τις παρακάτω λειτουργίες-εργασίες στο χώρο μηχανοστασίου του εκάστοτε πλοίου και κατά την διάρκεια της παραλαβής καυσίμων:

- ερματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών καυσίμου πετρελαίου,
- απόρριψη ακάθαρτου έρματος ή νερών πλύσης από δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου,
- συλλογή και διάθεση καταλοίπων πετρελαίου [βαρέων (sludge) και λοιπών καταλοίπων πετρελαίου],
- απόρριψη στη θάλασσα εκτός πλοίου ή με διαφορετικό τρόπο διάθεση σεντινόνερων που συσσωρεύθηκαν στους χώρους του μηχανοστασίου,
- παραλαβή καυσίμου πετρελαίου ή χύδην λιπαντικών,
- επιπρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες και γενικές παρατηρήσεις.

γ. Επίσης, στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι καταγράφεται οποιαδήποτε βλάβη ή δυσλειτουργία του εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου.

δ. Το ανωτέρω ναυτιλιακό έγγραφο συμπληρώνεται από τον Αξιωματικό μηχανής (Α' ή Β' Μηχανικό) ο οποίος έχει οριστεί από τον Πλοίαρχο ή τον αρμόδιο σύμφωνα με το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου (Safety Management System - SMS).

ε. Κάθε λειτουργία εκ των ανωτέρω αναγραφόμενων αναφέρεται πλήρως χωρίς καθυστέρηση στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι, ώστε να συμπληρωθούν όλες οι εγγραφές που απαιτούνται για αυτήν την συγκεκριμένη λειτουργία. Κάθε ολοκληρωμένη εργασία υπογράφεται από τον αξιωματικό ή τους

αξιωματικούς που φέρουν την ευθύνη των εργασιών και κάθε συμπληρωμένη σελίδα υπογράφεται από τον Πλοίαρχο του πλοίου.

στ. Το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι φυλάσσεται σε κατάλληλο μέρος, ώστε να είναι ανά πάσα στιγμή άμεσα διαθέσιμο για επιθεώρηση, και εκτός της περιπτώσεως μη επανδρωμένων πλοίων υπό ρυμούλκηση, τηρείται επί του πλοίου. Επίσης, διατηρείται επί μία χρονική περίοδο τριών (03) ετών μετά την τελευταία καταχώρηση.

ζ. Τα πλοία που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του π.δ.479/84 (Α' 169) μπορούν να εναλλακτικά, αντί της τήρησης Βιβλίου Πετρελαίου, να καταχωρούν σχετικές εγγραφές στο ημερολόγιο γέφυρας για την παράδοση των πετρελαιοειδών μιγμάτων τους και να κρατούν τις σχετικές αποδείξεις.

### 2.2.2 Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ

α. Με το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ εφοδιάζονται όλα τα πετρελαιοφόρα πλοία ολικής χωρητικότητας 150 GT και άνω. Επισημαίνεται ότι τα πλοία αυτού του τύπου εκτός από το ανωτέρω βιβλίο εφοδιάζονται και με το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι, εφόσον είναι ολικής χωρητικότητας 150 GT και άνω.

β. Το εν λόγω Βιβλίο συμπληρώνεται όταν εκτελεστούν μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες / εργασίες που είναι άμεσα συνδεδεμένες με το σύστημα φορτοεκφόρτωσης, ερματισμού, αφερματισμού, διαχείρισης ή διάθεσης ακάθαρτου έρματος, των σεντινόνερων του αντλιοστασίου(ων) και λοιπές παρόμοιες, όπως αυτές αναφέρονται πιο κάτω:

- φόρτωση φορτίου πετρελαίου,
- εσωτερική μεταφορά φορτίου πετρελαίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού,
- εκφόρτωση φορτίου πετρελαίου,
- ερματισμός των δεξαμενών φορτίου και δεξαμενών αποκλειστικά καθαρού έρματος (πετρελαιοφόρα Clean Ballast Tanks - CBT μόνο),
- καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου, συμπεριλαμβανομένης της πλύσης με αργό πετρέλαιο,
- απόρριψη έρματος εκτός από διαχωρισμένο έρμα,
- απόρριψη νερού από τις δεξαμενές καταλοίπων (slop tanks),
- κλείσιμο κατάλληλων βαλβίδων για την απομόνωση των δεξαμενών αποκλειστικά καθαρού έρματος και γραμμών φορτίου από σωληνώσεις φορτίου και αποστράγγισης μετά τη λειτουργία απόρριψης από δεξαμενή καταλοίπων,
- κλείσιμο όλων των βαλβίδων ή παρόμοιων μέσων ή συσκευών μετά από τις λειτουργίες απόρριψης από δεξαμενή καταλοίπων,
- διάθεση καταλοίπων.

γ. Το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ συμπληρώνεται με ευθύνη Πλοίαρχου από αξιωματικούς καταστρώματος, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι και ορίζονται από τον Πλοίαρχο για την εκτέλεση των εργασιών που αναφέρονται παραπάνω.

## 2.3 Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Ρύπανσης από Πετρελαιοειδή (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan- SOPEP)

2.3.1 Το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Ρύπανσης από Πετρελαιοειδή (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan- SOPEP) προβλέπεται από τον Κανονισμό 37 του Παραρτήματος Ι της Δ.Σ. MARPOL. Με το εν λόγω Σχέδιο εφοδιάζονται όλα τα πετρελαιοφόρα πλοία ολικής χωρητικότητας 150 GT και άνω και κάθε άλλο πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 GT και άνω. Το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης

Ρύπανσης από Πετρελαιοειδή ενός πλοίου πρέπει να είναι εγκεκριμένο από την Αρχή, να είναι γραμμένο στη γλώσσα εργασίας του Πλοιάρχου και των Αξιωματικών του πλοίου, ενώ ο τύπος του πρέπει να είναι σύμφωνα με τις Οδηγίες του IMO [Απόφαση ΜΕΡC.54(32), όπως τροποποιήθηκε με την ΜΕΡC.86(44)].

2.3.2 Σύμφωνα με τον Κανονισμό 37 το Σχέδιο πρέπει κατ' ελάχιστο να περιλαμβάνει:

1. τη διαδικασία η οποία πρέπει να ακολουθείται από τον πλοίαρχο ή τα άλλα άτομα τα οποία έχουν αναλάβει την ευθύνη να αναφέρουν ένα περιστατικό ρύπανσης από πετρέλαιο,
2. τον κατάλογο των Αρχών ή των προσώπων με τα οποία πρέπει να γίνεται επικοινωνία στην περίπτωση ενός περιστατικού ρύπανσης από πετρέλαιο,
3. λεπτομερή περιγραφή των άμεσων ενεργειών του πληρώματος του πλοίου για να μειώσουν ή να ελέγξουν την απόρριψη πετρελαίου συνέπεια ενός περιστατικού, και
4. τις διαδικασίες και το σημείο επαφής του πλοίου για τον συντονισμό των ενεργειών αυτού με τις αρμόδιες εθνικές και τοπικές Αρχές για την καταπολέμηση της ρύπανσης.

## **2.4 Εγχειρίδιο Λειτουργίας Συστήματος Παρακολούθησης και Ελέγχου Απόρριψης Πετρελαίου**

2.4.1 Σύμφωνα με τον Κανονισμό 31 τα πετρελαιοφόρα πλοία ολικής χωρητικότητας 150 GT και άνω πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου (Oil Discharge Monitoring and Control System - ODMCS) εγκεκριμένο από την Αρχή. Το εν λόγω σύστημα τίθεται σε λειτουργία όταν υπάρχει απόρριψη οποιουδήποτε υγρού πετρελαιοειδούς αποβλήτου στην θάλασσα και είναι τέτοιο ώστε να εξασφαλίζει, ότι οποιαδήποτε απόρριψη πετρελαιοειδούς μίγματος σταματά αυτόματα εάν ο στιγμιαίος ρυθμός απόρριψης πετρελαίου υπερβεί εκείνον ο οποίος επιτρέπεται από τον Κανονισμό 34 του Παραρτήματος Ι. Οποιαδήποτε βλάβη σε αυτό το σύστημα διακόπτει την απόρριψη. Σε περίπτωση βλάβης του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου, είναι δυνατό να χρησιμοποιείται εναλλακτικά μία χειροκίνητη μέθοδος, αλλά η μονάδα η οποία έχει υποστεί βλάβη πρέπει να καταστεί λειτουργική το συντομότερο δυνατόν. Υποκείμενο στην έγκριση από την Αρχή του Κράτους λιμένα, ένα πετρελαιοφόρο με ελαττωματικό σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου μπορεί να πραγματοποιήσει ένα και μοναδικό ταξίδι υπό έρμα πριν προχωρήσει σε έναν λιμένα επισκευής.

2.4.2 Το εγχειρίδιο λειτουργίας του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου, το οποίο πρέπει να είναι εγκεκριμένο από την Αρχή, περιέχει οδηγίες για την λειτουργία του συστήματος. Οι οδηγίες αυτές καλύπτουν τις χειροκίνητες καθώς και τις αυτόματες λειτουργίες του συστήματος και αποσκοπούν στη διασφάλιση ότι δεν απορρίπτεται πετρέλαιο, παρά μόνο σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στον Κανονισμό 34.

## **2.5 Έκθεση Καταγραφής Συστήματος Παρακολούθησης και Ελέγχου Απόρριψης Πετρελαίου**

Το σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου στα πετρελαιοφόρα πλοία πρέπει να είναι εξοπλισμένο με συσκευή καταγραφής για να παρέχει έκθεση συνεχούς καταγραφής της απόρριψης σε λίτρα ανά ναυτικό μίλι και του συνόλου της απορριφθείσας ποσότητας, ή του περιεχόμενου πετρελαίου και του ρυθμού απόρριψης. Αυτή η καταγραφή πρέπει να ταυτοποιείται ως προς το χρόνο και την ημερομηνία και να φυλάσσεται επί τρία (03) έτη τουλάχιστον.

## **2.6 Εγχειρίδιο Υποδιαίρεσης και Ευστάθειας**

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 28, όλα τα πετρελαιοφόρα πλοία ολικής χωρητικότητας 150 GT και άνω που έχουν παραδοθεί μετά την 31-12-1979, όπως ορίζονται στον Κανονισμό 1.28.2, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με Εγχειρίδιο Υποδιαίρεσης και Ευστάθειας, το οποίο περιέχει στοιχεία φόρτωσης και

κατανομής του φορτίου και δεδομένα για την ικανότητα του πλοίου να συμμορφώνεται με τα κριτήρια ευστάθειας έναντι βλάβης που καθορίζονται από τον Κανονισμό αυτό.

## 2.7 Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού Πλύσης με Αργό Πετρέλαιο (Crude Oil Washing)

2.7.1 Σύμφωνα με τον Κανονισμό 33, κάθε πετρελαιοφόρο πλοίο νεκρού βάρους 20.000 τόννων και άνω, το οποίο μεταφέρει αργό πετρέλαιο και έχει παραδοθεί μετά την 1<sup>η</sup> Ιουνίου 1982, όπως προσδιορίζεται στον Κανονισμό 1.28.4, πρέπει να είναι εξοπλισμένο με ένα σύστημα καθαρισμού δεξαμενών φορτίου το οποίο χρησιμοποιεί πλύση με αργό πετρέλαιο (Crude Oil Washing-COW). Η εγκατάσταση, ο εξοπλισμός και οι σχετικές ρυθμίσεις της πλύσης με αργό πετρέλαιο ενός π/φ πλοίου, πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις που έχουν θεσπισθεί από την Αρχή. Οι απαιτήσεις αυτές, περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστον όλες τις διατάξεις των Προδιαγραφών για τον Σχεδιασμό, Λειτουργία και Έλεγχο των Συστημάτων Πλύσεως με Αργό Πετρέλαιο, οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον ΙΜΟ<sup>+</sup>.

2.7.2 Κάθε πετρελαιοφόρο το οποίο λειτουργεί με συστήματα πλύσεως με αργό πετρέλαιο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ένα Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού Πλύσης με Αργό Πετρέλαιο το οποίο περιγράφει λεπτομερώς το σύστημα, τον εξοπλισμό και καθορίζει τον τρόπο λειτουργίας του. Ένα τέτοιο εγχειρίδιο θα ικανοποιεί την Αρχή και θα περιέχει όλες τις πληροφορίες οι οποίες καθορίζονται στις προδιαγραφές του ΙΜΟ. Εάν μία τροποποίηση η οποία επηρεάζει το σύστημα πλύσης αργού πετρελαίου πραγματοποιηθεί, το Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού πρέπει να αναθεωρηθεί ανάλογα.

Κάθε πετρελαιοφόρο θα λειτουργεί το σύστημα πλύσης με αργό πετρέλαιο σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού, εκτός εάν μεταφέρει αργό πετρέλαιο το οποίο δεν είναι κατάλληλο για τέτοιου είδους πλύση.

## 2.8 Σχέδιο Μεταφόρτωσης από Πλοίο σε Πλοίο (Ship to Ship Transfer)

Σύμφωνα με το Κανονισμό 41 κάθε πετρελαιοφόρο ολικής χωρητικότητας 150 GT και άνω, το οποίο εμπλέκεται σε λειτουργίες μεταφόρτωσης φορτίου πετρελαίου στη θάλασσα θα φέρει Σχέδιο που θα περιγράφει τον τρόπο διεξαγωγής της λειτουργίας αυτής (Σχέδιο Μεταφόρτωσης Πετρελαίου από Πλοίο σε Πλοίο), όχι αργότερα από την ημερομηνία της πρώτης ετήσιας, ενδιάμεσης ή ανανέωσης επιθεώρησης του πλοίου που θα διεξαχθεί την ή μετά την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2011. Κάθε τέτοιο Σχέδιο λειτουργιών STS θα πρέπει να είναι γραμμένο στη γλώσσα εργασίας του πλοίου και εγκεκριμένο από την Αρχή. Επίσης, το Σχέδιο λειτουργιών STS διαμορφώνεται σύμφωνα με τις Οδηγίες του ΙΜΟ και δύναται να είναι ενσωματωμένο στο υπάρχον Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης του πλοίου, το οποίο απαιτείται σύμφωνα με το Κεφάλαιο ΙΧ της ΔΣ SOLAS 1974. Η εκτέλεση λειτουργιών STS ενός πετρελαιοφόρου πλοίου, και άρα η τήρηση σχετικού σχεδίου προσδιορίζεται στο Αρχείο Κατασκευής και Εξοπλισμού Δεξαμενοπλοίων (έντυπο Β) του Συμπληρώματος του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο.

## 3. Έλεγχος σε όλα τα πλοία

3.1 Ο έλεγχος που γίνεται από την Λιμενική Αρχή πρέπει να ξεκινά από τον έλεγχο του Πιστοποιητικού Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο. Αρχικά, ελέγχεται η ισχύς του Πιστοποιητικού (ΙΟΡΡC ή ΟΡΡC) και στη συνέχεια το συμπλήρωμα Α (ή Β προκειμένου για π/φ), το οποίο δίνει μία σαφή εικόνα αναφορικά με το είδος και τον τύπο του εξοπλισμού που διαθέτει το πλοίο για τη συγκέντρωση, επεξεργασία και διάθεση των πετρελαιοειδών μιγμάτων/καταλοίπων του χώρου μηχανοστασίου.

<sup>+</sup> Αναφέρεται στις αναθεωρημένες Προδιαγραφές για τον σχεδιασμό, λειτουργία και έλεγχο συστημάτων πλύσης με αργό πετρέλαιο οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.446(ΧΙ) και έχουν τροποποιηθεί με τις αποφάσεις Α.497(ΧΙΙ) και Α.897(21).

3.2 Σημειώνεται ότι από το Συμπλήρωμα δύναται να πληροφορηθούμε εάν το πλοίο διαθέτει διαχωριστήρα πετρελαίου-νερού (φίλτρο 15 ppm), συσκευή αυτόματης διακοπής της απόρριψης (automatic stopping device), προειδοποιητική συσκευή (ALARM), τη δυναμικότητα επεξεργασίας του διαχωριστήρα σε κυβικά μέτρα ανά ώρα ( $m^3/h$ ), τη χωρητικότητα των δεξαμενών καταλοίπων και την ύπαρξη του πρότυπου συνδέσμου διάθεσης. Επισημαίνεται η υποχρεωτική έγκριση τύπου από την Αρχή του ανωτέρω εξοπλισμού ενός πλοίου.

3.3 Σύμφωνα με τον Κανονισμό 14 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 GT και άνω, πρέπει να έχει εγκατεστημένο εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου (διαχωριστήρας πετρελαίου – νερού). Ο εξοπλισμός αυτός πρέπει να είναι εγκεκριμένου τύπου από την Αρχή προκειμένου εξασφαλίζεται ότι κάθε μίγμα πετρελαίου-νερού το οποίο απορρίπτεται στην θάλασσα αφού προηγουμένως περάσει μέσα από το σύστημα, έχει περιεκτικότητα πετρελαίου που δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (15 ppm). Ως εκ τούτου, κατά τον έλεγχο ενός πλοίου θα πρέπει να διαπιστώνεται η ύπαρξη του εν λόγω εξοπλισμού σε αυτό και της απαιτούμενης έγκρισης του τύπου του.

3.4 Σε περιπτώσεις που υπάρχουν αμφιβολίες για τη λειτουργία του εξοπλισμού θα πρέπει να γίνεται δοκιμή ώστε να διαπιστώνεται η καλή λειτουργία του. Δύναται επίσης να λαμβάνονται δείγματα από τον δειγματοληπτικό κρουνό του διαχωριστήρα, τα οποία αποστέλλονται στο Γενικό Χημείο του Κράτους (Γ.Χ.Κ.), προκειμένου να ελέγχεται η περιεκτικότητα του δείγματος σε πετρέλαιο.

3.5 Στη συνέχεια ελέγχεται το Βιβλίο Πετρελαίου - Μέρος Ι του πλοίου. Από τον έλεγχο αυτό δύναται να διαπιστώσουμε εάν οι λειτουργίες/εργασίες που έχουν σχέση με την συγκέντρωση-επεξεργασία- διάθεση των πετρελαιοειδών μιγμάτων/καταλοίπων του μηχανοστασίου καταχωρούνται στο βιβλίο με τους αντίστοιχους κωδικούς και εάν είναι σύμφωνοι με τις διατάξεις του Παραρτήματος Ι της Δ.Σ. MARPOL. Ενδεικτικά ελέγχεται:

- Εάν έχει γίνει απόρριψη στη θάλασσα πετρελαιοειδών μιγμάτων/καταλοίπων και εάν είναι νόμιμη,
- Εάν το πλοίο διέθεσε πετρελαιοειδή μίγματα ή κατάλοιπα σε ευκολίες υποδοχής,
- Εάν υπάρχουν πετρελαιοειδή μίγματα/κατάλοιπα στην αντίστοιχη δεξαμενή,
- Εάν το πλοίο χρησιμοποιεί τις δεξαμενές καυσίμων για τοποθέτηση έρματος.

Ειδικότερα, από το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι ελέγχεται:

α. Η νόμιμη διάθεση σε ευκολίες υποδοχής των καταλοίπων πετρελαίου (SLUDGE). (Κωδικός C)

ι) Κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 GT και άνω πρέπει να είναι εφοδιασμένο με δεξαμενή ή δεξαμενές καταλοίπων πετρελαίου επαρκούς χωρητικότητας. Επισημαίνεται ότι τα κατάλοιπα της κατηγορίας αυτής παράγονται από:

- τους φυγοκεντρικούς διαχωριστήρες καυσίμων ή λιπαντικών (PURIFIERS),
- τις αποστραγγίσεις των δεξαμενών καυσίμων και τυχόν διαρροών των δικτύων σωληνώσεων διακίνησης καυσίμων, στους χώρους του μηχανοστασίου,
- την αλλαγή λιπαντικών της κύριας μηχανής και των βοηθητικών μηχανημάτων του πλοίου, ή άλλων υδρογονανθρακικής βάσης υγρών τα οποία δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν λόγω του ότι έχουν υποβαθμιστεί ποιοτικά ή έχουν αναμιχθεί με άλλες ουσίες,
- τη λειτουργία του εξοπλισμού φιλτραρίσματος πετρελαίου-νερού (φίλτρο 15 ppm) που διαθέτει το πλοίο.

ii) Τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα πλοίου απαγορεύεται να απορρίπτονται στη θάλασσα, συγκεντρώνονται σε ειδική δεξαμενή καταλοίπων (SLUDGE TANK) του πλοίου και παραδίδονται σε ευκολίες υποδοχής αποβλήτων.

iii) Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τον Κανονισμό 12 τα κατάλοιπα πετρελαίου δύναται να διατίθενται απευθείας από τις δεξαμενές καταλοίπων πετρελαίου σε ευκολίες υποδοχής μέσω του προτύπου συνδέσμου παράδοσης που αναφέρεται στον Κανονισμό 13, ή σε οποιοδήποτε άλλο εγκεκριμένο μέσο διάθεσης καταλοίπων πετρελαίου όπως σε ένα αποτεφρωτήρα, βοηθητικό καυστήρα κατάλληλο για την καύση καταλοίπων πετρελαίου ή σε οποιοδήποτε άλλο αποδεκτό μέσο το οποίο θα έχει σημειωθεί στο πεδίο 3.2 του Συμπληρώματος στο Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο (Τύπος Α ή Β).

iv) Ειδικότερα, οι δεξαμενές καταλοίπων πετρελαίου ενός πλοίου πρέπει να:

1. έχουν επαρκή χωρητικότητα, λαμβάνοντας υπόψη το είδος των μηχανημάτων και τη διάρκεια του ταξιδιού, για να παραλάβουν τα κατάλοιπα πετρελαίου που δεν μπορούν να διαχειριστούν διαφορετικά σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι,
2. διαθέτουν καθορισμένη αντλία ικανή να κάνει αναρρόφηση καταλοίπων πετρελαίου από αυτές για περαιτέρω διάθεση των καταλοίπων όπως περιγράφεται παραπάνω,
3. μην έχουν συνδέσεις εκροής προς το σύστημα υδροσυλλεκτών, τις δεξαμενές συγκράτησης σεντινόνερων, τα δάπεδα κυτών ή τους διαχωριστές πετρελαίου – νερού εκτός εάν:
  1. οι δεξαμενές διαθέτουν αποστραγγίσεις, με αυτό-κλειόμενες βαλβίδες χειροκίνητης λειτουργίας και διατάξεις για επακόλουθη οπτική παρακολούθηση του ύδατος που έχει καθιζάνει, οι οποίες οδηγούν σε δεξαμενή συγκράτησης σεντινόνερων ή σε φρεάτιο υδροσυλλέκτη ή σε εναλλακτική διάταξη, με την προϋπόθεση ότι αυτή η διάταξη δεν συνδέεται απευθείας με το σύστημα σωληνώσεων απόρριψης των υδροσυλλεκτών και
  2. οι σωληνώσεις απόρριψης της δεξαμενής καταλοίπων και του υδροσυλλέκτη συνδέονται με μια κοινή σωλήνωση η οποία οδηγεί στο πρότυπο σύνδεσμο παράδοσης που αναφέρεται στο Κανονισμό 13. Η σύνδεση των δύο συστημάτων με τη πιθανή κοινή σωλήνωση που οδηγεί στο πρότυπο σύνδεσμο παράδοσης που αναφέρεται στο Κανονισμό 13 δεν θα επιτρέπει τη μεταφορά ιλύος στο σύστημα των υδροσυλλεκτών.
4. μην είναι διατεταγμένες με τυχόν σωληνώσεις που έχουν άμεση σύνδεση με τη θάλασσα, παρά μόνο με τον πρότυπο σύνδεσμο παράδοσης που αναφέρεται στον Κανονισμό 13 και
5. είναι σχεδιασμένες και κατασκευασμένες ώστε να διευκολύνουν στον καθαρισμό τους και στην εκφόρτωση των καταλοίπων σε ευκολίες υποδοχής.

v) Ο έλεγχος της ποσότητας των καταλοίπων πετρελαίου που υπάρχουν στο πλοίο, πρέπει να γίνεται με μέτρηση του περιεχομένου της δεξαμενής καταλοίπων πετρελαίου και έλεγχο των σχετικών εγγραφών στο Βιβλίο Πετρελαίου (Κωδικός C) σε συνάρτηση με τις ποσότητες που αναγράφονται στις αποδείξεις παραλαβής των ευκολιών υποδοχής.

**β. Η διαχείριση πετρελαιοειδών μίγμάτων υδροσυλλεκτών μηχανοστασίου (σεντινόνερα) (Κωδικοί D-E)**

i) Τα πετρελαιοειδή μίγματα της κατηγορίας αυτής προέρχονται κατά κύριο λόγο από διαρροές νερού, πετρελαίου, λιπαντικών, των δικτύων σωληνώσεων μηχανοστασίου, του συστήματος λίπανσης της κύριας



μηχανής, των ηλεκτρομηχανών, των στυπιοθλιπτών των αντλιών, του άξονα, των εφυδρώσεων του εσωτερικού ελάσματος του μηχανοστασίου λόγω διαφοράς θερμοκρασίας κλπ. Η ημερήσια παραγόμενη ποσότητα δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί επακριβώς, καθόσον εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως η παλαιότητα του πλοίου, η κατάσταση του μηχανοστασίου, η έγκαιρη αποκατάσταση διαρροών κλπ. Εμπειρικά είναι δυνατό να δεχθούμε ότι για πλοία που διαθέτουν διαχωριστήρα πετρελαίου-νερού, η ποσότητα καταλοίπων που συγκεντρώνεται μέσω του διαχωριστήρα στην ειδική δεξαμενή καταλοίπων (SLUDGE TANK) ημερησίως, ανταποκρίνεται στα όρια της ημερήσιας συγκέντρωσης βαρέων καταλοίπων πετρελαίου. Εφόσον δεν χρησιμοποιείται διαχωριστήρας, τα μίγματα της κατηγορίας αυτής θα πρέπει να μεταφέρονται στη δεξαμενή συγκέντρωσης καταλοίπων (HOLDING TANK).

ii) Η διάθεση μέσω διαχωριστήρα ή η μεταφορά των μιγμάτων κατευθείαν στη δεξαμενή συγκέντρωσης καταλοίπων πρέπει να αναγράφεται με τους αντίστοιχους κωδικούς στο Βιβλίο Πετρελαίου.

iii) Από τον έλεγχο του Βιβλίου Πετρελαίου σε συνδυασμό με το συμπλήρωμα του πιστοποιητικού και το ημερολόγιο γέφυρας δύναται να διαπιστωθεί:

- Αν χρησιμοποιήθηκε το σύστημα διαχωριστήρα που επιβάλλεται σύμφωνα με το Παράρτημα Ι της Σύμβασης για τις απορρίψεις (π.χ. 15ppm).
- Αν παραδόθηκαν τα πετρελαιοειδή μίγματα/κατάλοιπα σε ευκολίες υποδοχής και αν υπάρχουν οι σχετικές αποδείξεις παραλαβής.
- Αν έγινε μεταφορά των μιγμάτων υδροσυλλεκτών στη δεξαμενή συγκέντρωσης (HOLDING TANK) οπότε η ποσότητα που θα μετρηθεί στη δεξαμενή πρέπει να ανταποκρίνεται στις αναγραφόμενες ποσότητες στο βιβλίο πετρελαίου.

iv) Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τον Κανονισμό 15, οποιαδήποτε απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδών μιγμάτων από πλοία ολικής χωρητικότητας 400 GT και άνω απαγορεύεται εκτός εάν ικανοποιούνται όλες οι παρακάτω συνθήκες:

- .1 το πλοίο ευρίσκεται σε πορεία.
- .2 το πετρελαιοειδές μίγμα υφίσταται επεξεργασία μέσω εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου ο οποίος συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 14 του Παραρτήματος Ι.
- .3 η περιεκτικότητα του πετρελαίου της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο.
- .4 τα πετρελαιοειδή μίγματα δεν προέρχονται από τον χώρο του αντλιοστασίου του φορτίου σε πετρελαιοφόρα πλοία, και
- .5 τα πετρελαιοειδή μίγματα, στην περίπτωση πετρελαιοφόρων πλοίων, δεν αναμιγνύονται με κατάλοιπα φορτίου.

v) Τονίζεται ότι ο τύπος και ο όγκος των δεξαμενών καταλοίπων (SLUDGE TANK και HOLDING TANK ) που αναγράφονται στο συμπλήρωμα του πιστοποιητικού θα πρέπει να συμφωνούν με τις σχετικές εγγραφές στο Βιβλίο πετρελαίου.

γ. Η διαχείριση πετρελαιοειδών μιγμάτων που προέρχονται από τοποθέτηση έρματος στις δεξαμενές καυσίμων (Κωδικοί Α-Β)

i) Οι περιπτώσεις πλοίων που τοποθετούν θαλάσσιο έρμα στις δεξαμενές καυσίμων μειώνονται σταδιακά. Η διαχείριση αυτών των μιγμάτων είναι δυνατόν να γίνεται με δύο τρόπους, ανάλογα με το είδος του πλοίου και την ακολουθούμενη πρακτική από τους υπεύθυνους του πλοίου:

- Παράδοση σε ευκολίες υποδοχής ή
- Απόρριψη μέσω διαχωριστήρα πετρελαίου-νερού.

ii) Στο Βιβλίο Πετρελαίου καταχωρούνται κατά περίπτωση και οι δύο εργασίες. Στη πρώτη περίπτωση ελέγχονται οι σχετικές ποσότητες που αναγράφονται στο βιβλίο σε σχέση με τις ποσότητες παραλαβής πετρελαιοειδών μιγμάτων στις αποδείξεις παραλαβής των ευκολιών υποδοχής. Στη δεύτερη περίπτωση πρέπει να ελέγχεται από το βιβλίο το χρονικό διάστημα λειτουργίας του διαχωριστήρα και η περιοχή απόρριψης, σε συνδυασμό με το ημερολόγιο γέφυρας και την ικανότητα παροχής ανά ώρα του διαχωριστήρα.

δ. Οποιαδήποτε βλάβη του εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου καταχωρείται στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι, στο Κωδικό F.

ε. Επισημαίνεται ότι λεπτομερείς οδηγίες για τη συμπλήρωση κάθε κωδικού του Βιβλίου Πετρελαίου περιέχεται στις αρχικές σελίδες του.

3.6 Στη συνέχεια ελέγχεται επίσης η ύπαρξη έγκρισης τύπου του εξοπλισμού διαχωριστήρα- φίλτρου πετρελαίου του πλοίου. Τονίζεται ότι η απόφαση IMO με βάση την οποία χορηγήθηκε η έγκριση τύπου του εξοπλισμού πρέπει να αντιστοιχεί με την σχετική απόφαση στο Συμπλήρωμα (Τύπος Α) του πιστοποιητικού.

3.7 Επίσης θα πρέπει να ελέγχεται η ύπαρξη Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Ρύπανσης από Πετρελαιοειδή (SOPEP) και η απαιτούμενη από τον Κανονισμό 37, έγκριση τύπου αυτού.

#### **4. Έλεγχος σε π/φ πλοία**

4.1 Ο έλεγχος της Λιμενικής Αρχής εκτός των ενεργειών της παραπάνω ενότητας 3 που αναφέρεται σε όλα τα πλοία, επεκτείνεται στον έλεγχο λειτουργιών/εργασιών που έχουν σχέση με το φορτίο πετρελαίου, το ακάθαρτο έρμα, τη διάθεση του ακάθαρτου έρματος, πλύσιμο δεξαμενών φορτίου, κλπ. Σκοπός του ελέγχου αυτού είναι η εξακρίβωση ότι το πετρελαιοφόρο (π/φ) πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της Δ.Σ. MARPOL.

4.2 Ο έλεγχος του πετρελαιοφόρου ξεκινά από το Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης (ΙΟΡΡC ή ΟΡΡC κατά περίπτωση) και το συμπλήρωμα Β αυτού, στο οποίο δίνονται πληροφορίες για τον εξοπλισμό που διατίθεται για το χώρο φορτίου των πετρελαιοφόρων. Από το Συμπλήρωμα Β ενδεικτικά θα πληροφορηθούμε τα εξής στοιχεία:

- Το είδος του πετρελαιοφόρου (αργού-προϊόντων πετρελαίου)
- Τον εξοπλισμό του μηχανοστασίου που αναφέρεται στο Κεφάλαιο 3
- Τις κατασκευαστικές απαιτήσεις του τομέα προστασίας περιβάλλοντος (SBT- CBT – COW)
- Τον εξοπλισμό για διάθεση και απόρριψη των πετρελαιοειδών καταλοίπων (συσκευή παρακολούθησης – έλεγχου απόρριψης, ανιχνευτής διαχωριστικής επιφάνειας, διατάξεις απόρριψης πετρελαίου, αποστράγγισης αντλιών, δικτύων σωληνώσεων, δεξαμενές καταλοίπων κλπ).

4.3 Μετά τον έλεγχο του εξοπλισμού και της διαχείρισης των πετρελαιοειδών μιγμάτων/καταλοίπων του μηχανοστασίου ελέγχεται το Βιβλίο Πετρελαίου ΜΕΡΟΣ ΙΙ του πετρελαιοφόρου. Ο έλεγχος αυτός απαιτεί πλήρη γνώση της λειτουργίας ενός π/φ και πρέπει να γίνεται σε συνδυασμό και με άλλα ναυτιλιακά έγγραφα (ημερολόγια γέφυρας – μηχανής κλπ).

4.4 Ειδικότερα, από το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ ελέγχονται:

α. Οι φορτοεκφορτώσεις πετρελαίου (Κωδικοί Α-Β-С)

Στους αντίστοιχους κωδικούς του Βιβλίου αναγράφεται η ποσότητα και το είδος του πετρελαίου που φορτώθηκε ή εκφορτώθηκε συνολικά, η ποσότητα φορτίου κάθε δεξαμενής, καθώς και τυχόν εσωτερική μεταφορά φορτίου. Εκτός από την περίπτωση ατυχήματος ή εσφαλμένου χειρισμού δεν θεωρείται πιθανή η πρόκληση ρύπανσης της θάλασσας από απόρριψη φορτίου πετρελαίου. Πάντως στις περιπτώσεις αυτές είναι σχετικά εύκολη η εξακρίβωση της υπαιτιότητας του π/φ με τον έλεγχο των κενών των δεξαμενών πριν αρχίσει η εκφόρτωση του πετρελαίου με τα αντίστοιχα κενά που μετρήθηκαν κατά την έναρξη του πλου ή η μέτρηση της συνολικής ποσότητας που φορτώθηκε με την αντίστοιχη της εκφόρτωσης με βάση τα φορτωτικά έγγραφα, κλπ.

β. Η πλύση με αργό πετρέλαιο (Κωδικός D)

i) Αρχικά, ελέγχεται το εγχειρίδιο εξοπλισμού και εργασιών που πρέπει να διαθέτει το π/φ προκειμένου να εκτελεί πλύση των δεξαμενών φορτίου με αργό πετρέλαιο, καθώς και αν τα μέλη του πληρώματος που είναι επιφορτισμένα με την εκτέλεση των σχετικών εργασιών διαθέτουν τα προβλεπόμενα πιστοποιητικά ικανότητας (Πιστοποιητικό Εκπαίδευσης στο Σύστημα Πλύσης Δεξαμενών με Αργό Πετρέλαιο).

ii) Το παραπάνω εγχειρίδιο πρέπει να είναι εγκεκριμένο από νηογνώμονα ή την Αρχή του κράτους της σημαίας του πλοίου. Από τους αντίστοιχους αριθμούς του κωδικού D του βιβλίου πετρελαίου ελέγχεται το λιμάνι που έλαβε χώρα η πλύση, οι δεξαμενές που πλύθηκαν, η μέθοδος και ο αριθμός των μηχανημάτων πλύσης που χρησιμοποιήθηκαν, κλπ. Σημειώνεται ότι η μέθοδος πλύσης που αναφέρεται στο βιβλίο ότι χρησιμοποιήθηκε θα πρέπει να συμφωνεί με την επιτρεπόμενη μέθοδο πλύσης που περιέχεται στο Εγχειρίδιο λειτουργίας και εξοπλισμού πλύσης με αργό πετρέλαιο.

γ. Ο ερματισμός δεξαμενών φορτίου. (Κωδικός Ε)

i) Σε περίπτωση ερματισμού των δεξαμενών φορτίου ενός π/φ πλοίου, το έρμα αυτό θεωρείται ακάθαρτο και για την απόρριψη του λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις του Κανονισμού 34.1 του Παραρτήματος Ι της Δ.Σ. MARPOL. Ειδικότερα, σύμφωνα με τον εν λόγω Κανονισμό απαγορεύεται οποιαδήποτε απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδών μιγμάτων από τις δεξαμενές φορτίου ενός π/φ πλοίου, εκτός εάν ικανοποιούνται όλοι οι παρακάτω όροι:

1. το π/φ πλοίο δεν βρίσκεται εντός μιας ειδικής περιοχής.
2. το π/φ πλοίο βρίσκεται περισσότερα από 50 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή.
3. το π/φ είναι σε πορεία.
4. ο στιγμιαίος ρυθμός απόρριψης περιεκτικότητας πετρελαίου δεν υπερβαίνει τα 30 λίτρα ανά ναυτικό μίλι.
5. Η συνολική ποσότητα πετρελαίου η οποία απορρίφτηκε στην θάλασσα, δεν υπερβαίνει, για π/φ πλοία τα οποία παραδόθηκαν την ή πριν από την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 1979, όπως προσδιορίζεται στον Κανονισμό 1.28.1, το 1/15.000 της συνολικής ποσότητας του συγκεκριμένου φορτίου του οποίου το υπόλειμμα αποτελούσε ένα μέρος και για π/φ τα οποία παραδόθηκαν μετά την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 1979, όπως ορίζονται στον Κανονισμό 1.28.2, το 1/30.000 της συνολικής ποσότητας του συγκεκριμένου φορτίου του οποίου το υπόλειμμα αποτελούσε ένα μέρος και
6. το π/φ πλοίο έχει σε λειτουργία ένα σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου και μια διάταξη δεξαμενής/ών καταλοίπων όπως απαιτείται από τους Κανονισμούς 29 και 31 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης.

ii) Ως «Ειδική Περιοχή» σύμφωνα με τον Κανονισμό 1.11 του Παραρτήματος Ι νοείται η θαλάσσια περιοχή όπου λόγω αναγνωρισμένων τεχνικών λόγων σε σχέση με τις ωκεανογραφικές και οικολογικές

συνθήκες της και του ιδιαίτερου χαρακτήρα της θαλάσσιας κυκλοφορίας, απαιτείται η καθιέρωση ειδικών υποχρεωτικών μεθόδων για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο. Ως εκ τούτου τα π/φ πλοία που ταξιδεύουν σε ειδικές περιοχές απαγορεύεται να απορρίπτουν στη θάλασσα πετρέλαιο ή πετρελαιοειδή μίγματα. Τα πλοία αυτά κρατούν στο πλοίο όλα τα μίγματα πετρελαίου που προέρχονται από το σύστημα φορτοεκφορτώσεως, το ακάθαρτο έρμα, το νερό πλύσης των δεξαμενών φορτίου και τα παραδίδουν σε ευκολίες υποδοχής καταλοίπων των λιμανιών που καταπλέουν.

iii) Στην περιοχή της Ανταρκτικής απαγορεύεται οποιαδήποτε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδών μιγμάτων από οποιοδήποτε πλοίο.

iv) Στις «Ειδικές Περιοχές» του Παραρτήματος Ι, περιλαμβάνονται η Μεσόγειος, η Μαύρη Θάλασσα, η Βαλτική, η περιοχή της Ανταρκτικής, η Ερυθρά Θάλασσα, η περιοχή των Κόλπων, ο κόλπος του Άντεν, η περιοχή του Ομάν της Αραβικής Θάλασσας, τα βορειοδυτικά Ευρωπαϊκά ύδατα και η θαλάσσια περιοχή νότια της Νοτίου Αφρικής.

v) Σημειώνεται ότι οι διατάξεις του Κανονισμού 34.1 δεν εφαρμόζονται σε οποιαδήποτε απόρριψη καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος.

vi) Επίσης για να ερματισθεί κάποια δεξαμενή φορτίου πρέπει πρώτα να έχει πλυθεί με αργό πετρέλαιο.

#### δ. Ο ερματισμός των δεξαμενών καθαρού έρματος – (Clean Ballast Tank –CBT) (Κωδικός F)

i) Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 18.8 όλα τα π/φ πλοία νεκρού βάρους 40.000 τόνων και πάνω που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου και παραδόθηκαν την ή πριν την 1<sup>η</sup> Ιουνίου 1982 όπως ορίζονται στον Κανονισμό 1.28.3 του Παραρτήματος Ι πρέπει να είναι εφοδιασμένα με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος (Segregated Ballast Tanks - SBT) και να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των παραγράφων 2 και 3 του Κανονισμού 18, ή εναλλακτικά να λειτουργούν με δεξαμενές καθαρού έρματος (CBT). Οι ειδικότερες απαιτήσεις των δεξαμενών αυτών περιέχονται στο Κανονισμό 18.8. Σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό, το υπόχρεο πετρελαιοφόρο πλοίο, μεταξύ των άλλων, διαθέτει Εγχειρίδιο Λειτουργίας Καθαρών Δεξαμενών Έρματος, που ικανοποιεί την Αρχή της Σημαίας του.

ii) Σημειώνεται ότι η εξυπηρέτηση του συστήματος CBT γίνεται με ανεξάρτητο σύστημα αντλίας-ών και σωληνώσεων ή με τις αντλίες φορτίου και το σχετικό δίκτυο σωληνώσεων που τις εξυπηρετεί. Στην τελευταία αυτή περίπτωση στο πετρελαιοφόρο πρέπει κατά τον αφερματισμό να κρατείται στις δεξαμενές έρματος επαρκής ποσότητα νερού πλύσης, η οποία στη συνέχεια θα χρησιμοποιηθεί για την πλύση των δικτύων σωληνώσεων μετά τη φόρτωση του φορτίου. Για τον ίδιο λόγο, επαρκής ποσότητα νερού πλύσης θα λαμβάνεται μέσω καθαρών δικτύων σωληνώσεων στο τέλος του ταξιδιού, η οποία θα χρησιμοποιηθεί για την πλύση των δικτύων μετά την εκφόρτωση του φορτίου. Αν στην επιφάνεια του έρματος των δεξαμενών CBT παρατηρηθούν ίχνη πετρελαίου, αυτό θα θεωρείται ακάθαρτο και θα απορρίπτεται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του κανονισμού 34.1, ή θα παραδίδεται σε ευκολίες υποδοχής.

iii) Στις δεξαμενές CBT δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση φορτίου προϊόντων πετρελαίου. Τα δίκτυα σωληνώσεων φορτίου και έρματος δεν είναι ανεξάρτητα και για το λόγο αυτό πριν τον ερματισμό πρέπει να πλένονται και το νερό πλύσης να μεταφέρεται στις δεξαμενές καταλοίπων (SLOP TANKS). Απαιτείται σχολαστικός έλεγχος προκειμένου να διαπιστώνεται ότι δεν έγινε απόρριψη του νερού πλύσης του δικτύου στη θάλασσα και ότι δεν τοποθετείται στις δεξαμενές CBT φορτίο προϊόντων πετρελαίου.

iv) Σημειώνεται ότι, ως «καθαρό έρμα» (clean ballast) σύμφωνα με τον Κανονισμό 1.17, ορίζεται το έρμα σε μια δεξαμενή, η οποία από την τελευταία φορά που μεταφέρθηκε πετρέλαιο σ' αυτήν, έχει καθαρισθεί έτσι ώστε απόρριψη από αυτήν από πλοίο που είναι ακίνητο σε ήσυχα καθαρά νερά την ημέρα με καλή ορατότητα, να μην προκαλέσει ορατά ίχνη πετρελαίου στην επιφάνεια του νερού ή στις παρακείμενες ακτές ή να μην προκαλέσει κατακαθήματα ή γαλάκτωμα που παραμένει κάτω από την επιφάνεια του νερού ή στα παρακείμενα παράλια (Clean Ballast Tank- CBT).

v) Εάν το έρμα απορρίπτεται μέσω εγκεκριμένου από την Αρχή αυτομάτου συστήματος παρακολουθήσεως και ελέγχου, η ένδειξη του συστήματος ότι η περιεκτικότητα των αποβλήτων σε

πετρέλαιο δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη στο εκατομμύριο (15 ppm), είναι αρκετή για να θεωρηθεί ότι το έρμα είναι καθαρό, ανεξάρτητα με την παρουσία ορατών ιχνών.

vi) Επίσης «διαχωρισμένο έρμα» (segregated ballast), σύμφωνα με τον Κανονισμό 1.18, είναι το έρμα που φέρεται σε δεξαμενή, τελείως διαχωρισμένη από το σύστημα φορτίου και καυσίμου πετρελαίου και η οποία είναι μόνιμα προορισμένη για μεταφορά έρματος ή άλλων φορτίων εκτός του πετρελαίου ή των επιβλαβών υγρών ουσιών (Segregated Ballast Tank – SBT).

ε. Καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου. (Κωδικός G)

i) Αναφέρεται στην πλύση των δεξαμενών φορτίου προκειμένου οι δεξαμενές που πλύθηκαν με σύστημα αργού πετρελαίου να ξεπλυθούν με νερό για να τοποθετηθεί στη συνέχεια καθαρό έρμα. Το νερό πλύσης διοχετεύεται στις δεξαμενές καταλοίπων (SLOP TANKS) ή παραδίδεται σε ευκολίες υποδοχής.

ii) Είναι ενδεχόμενο σε έκτακτες περιπτώσεις η πιο πάνω εργασία να γίνει σε δεξαμενές που δεν έχουν πλυθεί με αργό πετρέλαιο (π.χ. αν απαιτείται η μεταφορά σε δεξαμενή λόγω διαρροής). Στη περίπτωση αυτή θα υπάρχουν αυξημένες ποσότητες νερού πλύσης και αυξημένα κατάλοιπα, που θα πρέπει να συγκεντρωθούν στις δεξαμενές καταλοίπων (SLOP TANKS) ή να παραδοθούν σε ευκολίες υποδοχής.

στ. Απόρριψη ακάθαρτου έρματος. (Κωδικός Η)

i) Ακάθαρτο έρμα είναι εκείνο που τοποθετήθηκε σε δεξαμενές που προηγουμένως είχε τοποθετηθεί ως φορτίο πετρέλαιο. Επίσης για τα π/φ που διαθέτουν σύστημα πλύσης με αργό πετρέλαιο, ακάθαρτο έρμα είναι αυτό που τοποθετείται σε δεξαμενές που πλύθηκαν με αργό πετρέλαιο πλην όμως δεν ξεπλύθηκαν στη συνέχεια με νερό, χωρίς και να αποκλείεται και η πρώτη περίπτωση [δηλ. το π/φ διαθέτει σύστημα καθαρισμού δεξαμενών φορτίου που χρησιμοποιεί πλύση με αργό πετρέλαιο (Crude Oil Washing-COW) αλλά δεν έγινε πλύση σε όλες τις δεξαμενές για διαφόρους λόγους]. Το έρμα αυτό περιέχει στην επιφάνειά του λόγω φυσικού διαχωρισμού, ποσότητα υπολειμμάτων φορτίου.

ii) Για την απόρριψη ακάθαρτου έρματος λαμβάνονται υπόψη οι προϋποθέσεις του Κανονισμού 34.1 που αναφέρονται παραπάνω. Προτού αρχίσει η απόρριψη του ακάθαρτου έρματος καθαρίζεται το κύριο δίκτυο σωληνώσεων φορτίου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί και το νερό πλύσης διοχετεύεται στην δεξαμενή καταλοίπων. Επίσης, απαγορεύεται η απόρριψη του ακάθαρτου έρματος σε «ειδική περιοχή».

ζ. Απόρριψη νερού από δεξαμενές καταλοίπων στη θάλασσα. (Κωδικός Ι)

i) Δεξαμενές καταλοίπων (slop tanks) είναι οι δεξαμενές που χρησιμοποιούνται για τη συγκέντρωση των εκπλυμάτων των δεξαμενών φορτίου, των υπολειμμάτων ακάθαρτου έρματος – φορτίου, του περιεχομένου των δικτύων σωληνώσεων και του νερού που χρησιμοποιείται για την πλύση αυτών και των πετρελαιοειδών μιγμάτων που συγκεντρώνεται στους υδροσυλλέκτες του αντλιοστασίου(ων). Στα πετρελαιοφόρα, που παραδόθηκαν πριν ή την 31 Δεκεμβρίου 1979, όπως ορίζονται στον Κανονισμό 1.28.1, οποιαδήποτε δεξαμενή φορτίου μπορεί να χαρακτηριστεί σαν δεξαμενή καταλοίπων. Η χωρητικότητα των δεξαμενών καταλοίπων, προβλέπεται στον Κανονισμό 29.2.3 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης. Από μετρήσεις που έγιναν αποδείχθηκε ότι για να επέλθει ο φυσικός διαχωρισμός του πετρελαίου και του νερού σε μια δεξαμενή καταλοίπων απαιτείται χρόνος τουλάχιστον 24 ωρών με καλές καιρικές συνθήκες. Σημειώνεται ότι καλύτερα αποτελέσματα επιτυγχάνονται μετά παρέλευση 72 ωρών. Στην περίπτωση αυτή το νερό που βρίσκεται κάτω από τη διαχωριστική γραμμή πετρελαίου / νερού περιέχει 150 PPM πετρέλαιο. Όσο όμως προχωρεί η απόρριψη του πετρελαιοειδούς νερού μεταξύ των δύο υγρών (πετρελαίου / νερού) πλησιάζει στην αναρρόφηση της δεξαμενής και η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο αυξάνει και μπορεί να φθάσει τα 500 PPM, με ενδεχόμενο να φθάσει απότομα τα 2000 ή 3000 PPM. Για την απόρριψη νερού από τις δεξαμενές καταλοίπων λαμβάνονται υπόψη οι προϋποθέσεις του Κανονισμού 34.1 του Παραρτήματος Ι, της Δ.Σ MARPOL. Προτού αρχίσει η απόρριψη πετρελαιοειδών μιγμάτων των δεξαμενών καταλοίπων μετράται το κενό της δεξαμενής και το ύψος της στάθμης της διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου / νερού. Η πιο πάνω μέτρηση γίνεται με ανιχνευτές της

διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου /νερού (oil/water interface detectors), που πρέπει να διαθέτει το υπόχρεο πετρελαιοφόρο (Κανονισμός 32 του Παραρτήματος Ι της Δ.Σ. MARPOL).

ii) Σημαντικός είναι ο έλεγχος του χρόνου κατακάθισης των υπολειμμάτων στη δεξαμενή καταλοίπων προκειμένου να επιτυγχάνεται ο πλήρης φυσικός διαχωρισμός νερού-πετρελαίου. Ο χρόνος αυτός πρέπει να υπερβαίνει τις 24 ώρες σε περίπτωση μικρού πλου, ενώ ο καλύτερος διαχωρισμός επιτυγχάνεται μετά παρέλευση 72 ωρών. Επίσης, ελέγχεται το στίγμα κατά την έναρξη –λήξη της απόρριψης, καθώς και ο ρυθμός και η τελική ποσότητα που απορρίφθηκε στη θάλασσα, που πρέπει να ανταποκρίνονται στις προϋποθέσεις του Κανονισμού 34.1 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης.

η. Η συγκέντρωση, μεταφορά και διάθεση καταλοίπων και πετρελαιοειδών μιγμάτων που δεν είναι δυνατόν να διατεθούν διαφορετικά. (Κωδικός J)

Ελέγχεται η τυχόν συγκέντρωση, μεταφορά και διάθεση καταλοίπων και άλλων πετρελαιοειδών μιγμάτων, τα οποία δεν είναι δυνατόν να διατεθούν διαφορετικά. Π.χ. μεγάλες ποσότητες υπολειμμάτων φορτίου, πλύσιμο δεξαμενών φορτίου με χημικά κ.α. Η διάθεση τέτοιων καταλοίπων γίνεται συνήθως σε ευκολίες υποδοχής, αν όμως χρησιμοποιείται άλλη μέθοδος θα πρέπει να καταγράφεται.

θ. Η απόρριψη καθαρού έρματος από τις δεξαμενές φορτίου (Κωδικός Κ)

Καθαρό είναι το έρμα που τοποθετήθηκε σε δεξαμενή φορτίου η οποία πλύθηκε με αργό πετρέλαιο και στη συνέχεια ξεπλύθηκε με νερό αυτή και το δίκτυο σωληνώσεων που την εξυπηρετεί και πληρεί από την άποψη της ρύπανσης τις προϋποθέσεις του κανονισμού 1.17, του Παραρτήματος Ι, της Σύμβασης.

ι. Η απόρριψη έρματος από τις δεξαμενές καθαρού έρματος (Κωδικός L)

Ελέγχεται η τυχόν απόρριψη έρματος από τις δεξαμενές καθαρού έρματος (CBT) του πετρελαιοφόρου πλοίου.

ια. Η κατάσταση του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου (Κωδικός Μ)

Το σύστημα αυτό τίθεται σε λειτουργία όταν ενεργείται απόρριψη έρματος στη θάλασσα και διακόπτει αυτόματα την απόρριψη όταν η περιεκτικότητα πετρελαίου υπερβεί τα όρια του Κανονισμού 14. Κάθε βλάβη του συστήματος πρέπει να διακόπτει την απόρριψη και να καταχωρείται στο Βιβλίο Πετρελαίου.

ιβ. Η τυχαία ή άλλη εξαιρετική περίπτωση απόρριψης πετρελαίου (Κωδικός Ν)

Ελέγχεται η τυχαία ή άλλη εξαιρετική περίπτωση απόρριψης πετρελαίου του πλοίου. Σημειώνεται ότι, στις περιπτώσεις αυτές η αντιμετώπιση του περιστατικού και οι λοιπές ενέργειες θα γίνονται σύμφωνα με το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Περιστατικών Ρύπανσης από Πετρέλαιο που διαθέτει το υπόχρεο πετρελαιοφόρο πλοίο.

4.5 Στη συνέχεια στα υπόχρεα π/φ πλοία που διαθέτουν σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου (ODMC) ελέγχεται η απαιτούμενη ύπαρξη εγχειρίδιου λειτουργίας και έκθεση καταγραφής του συστήματος καθώς και η έγκριση τύπου του εξοπλισμού.

4.6 Επίσης ελέγχεται η ύπαρξη Εγχειρίδιου Υποδιαίρεσης και Ευστάθειας και Εγχειρίδιου Λειτουργίας και Εξοπλισμού Πλύσης με Αργό Πετρέλαιο, εφόσον το πλοίο εκτελεί πλύση των δεξαμενών φορτίου με αργό πετρέλαιο.

4.7 Τέλος σε πετρελαιοφόρα πλοία που εκτελούν μεταφορά φορτίου πετρελαίου σε άλλο πλοίο (STS Transfer) ελέγχεται η απαιτούμενη ύπαρξη Σχεδίου Μεταφόρτωσης Πετρελαίου από Πλοίο σε Πλοίο.

4.8 Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με το π.δ 479/1984 (Α' 169) τα μη πετρελαιοφόρα πλοία ολικής χωρητικότητας πάνω από 400 GT και τα π/φ πλοία πάνω από 150 GT που δεν εκτελούν διεθνείς πλόες υποχρεούνται να φέρουν τον εξοπλισμό που προβλέπουν οι διατάξεις του Παραρτήματος Ι της ΔΣ MARPOL.

## **B.2 Δ.Σ. MARPOL - Παράρτημα ΙΙ**

### **1. Γενικά**

1.1 Το Παράρτημα ΙΙ της Δ.Σ. MARPOL περιέχει Κανονισμούς για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από δεξαμενόπλοια (Δ/Ξ) μεταφοράς υγρών επιβλαβών ουσιών σε μορφή χύδην. Συνδέεται με το Κεφάλαιο VII της ΔΣ SOLAS και τους Κώδικες Χημικών Χύδην του IMO {Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH Code) BCH και International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code)}.

1.2 Κώδικας Χημικών Χύδην (BCH Code) νοείται ο κώδικας για την κατασκευή και τον εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύδην, που έχει υιοθετηθεί από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO δυνάμει της απόφασης MEPC.20(22), όπως ισχύει.

1.3 Διεθνής Κώδικας Χημικών Χύδην (IBC Code) νοείται ο διεθνής κώδικας για την κατασκευή και τον εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύδην, που έχει υιοθετηθεί από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO με την απόφαση MEPC.19(22), όπως ισχύει.

1.4 Σύμφωνα με τον Κανονισμό 11, ο σχεδιασμός, η κατασκευή, ο εξοπλισμός και η λειτουργία πλοίων που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών σε μορφή χύδην, πρέπει να συμμορφώνονται με τις ακόλουθες διατάξεις ώστε να ελαχιστοποιείται η ανεξέλεγκτη απόρριψη στην θάλασσα αυτών των ουσιών:

- .1 του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύδην όταν το δεξαμενόπλοιο χημικών έχει κατασκευαστεί την 1η Ιουλίου 1986 ή μετά, ή
- .2 του Κώδικα Χημικών Χύδην, όταν το δεξαμενόπλοιο χημικών έχει κατασκευαστεί πριν την 1η Ιουλίου 1986.

1.5 Ως επιβλαβής υγρή ουσία εννοούμε κάθε ουσία που αναφέρεται στην στήλη Κατηγορίας Ρύπανσης του Κεφαλαίου 17 ή 18 του IBC Code ή που προσωρινά εκτιμάται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 6.3 του Παραρτήματος ΙΙ της Σύμβασης ότι εμπίπτει στην Κατηγορία Χ, Υ ή Ζ.

1.6 Η κατηγοριοποίηση των ουσιών γίνεται με βάση τον βαθμό επικινδυνότητας για τους θαλάσσιους πόρους ή την ανθρώπινη υγεία από την απόρριψή τους στην θάλασσα ως αποτέλεσμα εργασιών καθαρισμού ή αφερματισμού των δεξαμενών. Έτσι ως Χ, Υ, Ζ κατηγοριοποιούνται οι ουσίες που η απόρριψη τους στη θάλασσα προκαλεί, μεγάλο, μέτριο και μικρό κίνδυνο, αντίστοιχα, ενώ αντίστοιχος είναι και ο περιορισμός ως προς την απόρριψή τους στη θάλασσα. Επίσης, ως λοιπές ουσίες (Other Substances) θεωρούνται οι ουσίες που αναφέρονται ως OS στην στήλη κατηγορίας ρύπανσης του κεφαλαίου 18 του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύδην και οι οποίες έχουν εκτιμηθεί και έχουν βρεθεί να μην εμπίπτουν σε μια από τις παραπάνω κατηγορίες (Χ, Υ ή Ζ) διότι, επί του παρόντος, θεωρείται ότι δεν αποτελούν κίνδυνο για τους θαλάσσιους πόρους και την ανθρώπινη υγεία, εάν απορριφθούν στην θάλασσα ως αποτέλεσμα επιχειρήσεων καθαρισμού ή αφερματισμού δεξαμενών. Η απόρριψη υδάτων από τον υδροσυλλέκτη ή υδάτινου έρματος ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων που περιλαμβάνουν μόνον τις ουσίες αυτές δεν υπόκειται σε καμία από τις απαιτήσεις του Παραρτήματος ΙΙ της Σύμβασης.

1.7 Το Παράρτημα ΙΙ απαγορεύει την απόρριψη στην θάλασσα επιβλαβών ουσιών, εκτός αν η απόρριψη γίνεται κάτω από καθορισμένες προϋποθέσεις. Οι προϋποθέσεις αυτές ποικίλουν ανάλογα με το βαθμό επικινδυνότητας που παρουσιάζει για το θαλάσσιο περιβάλλον η επιβλαβής ουσία. Ο

Κανονισμός 13 του Παραρτήματος ΙΙ καθορίζει τις προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες είναι δυνατόν να γίνει απόρριψη καταλοίπων των κατηγοριών Χ, Υ, Ζ και άλλες ουσίες (ΟΣ). Στις προϋποθέσεις αυτές περιλαμβάνονται:

- Το πλοίο πλέει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοπροωθούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση των μη αυτοπροωθούμενων πλοίων.
- Η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, μέσω του εξωτερικού στομίου (ή στομίων) απόρριψης, χωρίς να υπερβαίνεται ο μέγιστος ρυθμός απόρριψης για τον οποίο έχει (ή έχουν) σχεδιαστεί το εξωτερικό στόμιο (ή στόμια) απόρριψης, και
- η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ξηρά και σε περιοχή με βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

1.8 Στην περιοχή της Ανταρκτικής απαγορεύεται κάθε απόρριψη στην θάλασσα επιβλαβών υγρών ουσιών ή μιγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες.

## 1 Βιβλία - Εγχειρίδια - Σχέδια - Πιστοποιητικά

Στο πλαίσιο της εφαρμογής του Παραρτήματος ΙΙ προβλέπεται ο εφοδιασμός των υπόχρεων πλοίων με:

1. Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από τη Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών χύμα {{INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK (I.N.L.S.C.)},
2. Διεθνές Πιστοποιητικό Καταλληλότητας για την Μεταφορά Επικινδύνων Χημικών Χύδην (CERTIFICATE OF FITNESS FOR SHIP CARRYING DANGEROUS GOODS),
3. Βιβλίο Φορτίου (Cargo Record Book),
4. Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Ρύπανσης από Υγρές Επιβλαβείς Ουσίες (Shipboard Marine Pollution Emergency Plan- SMPEP),
5. Εγχειρίδιο Πρότυπων Διαδικασιών και Διατάξεων Απόρριψης στη θάλασσα υγρών επιβλαβών ουσιών που μεταφέρονται χύδην (Procedures and Arrangements Manual).

### 2.1 Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από τη Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών χύμα (International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk I.N.L.S.C.)

2.1.1 Το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από τη Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύμα (International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk- I.N.L.S.C.) με το οποίο βεβαιώνεται ότι ένα χημικό δ/ξ συμμορφώνεται με τις διατάξεις του Παραρτήματος ΙΙ της ΔΣ MARPOL για τη μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην, προβλέπεται από τον Κανονισμό 9 του Παραρτήματος ΙΙ της Σύμβασης, ενώ ο τύπος του περιέχεται στο Προσάρτημα ΙΙΙ του Παραρτήματος ΙΙ αυτής.

2.1.2 Με το εν λόγω Διεθνές Πιστοποιητικό εφοδιάζεται κάθε πλοίο, ανεξάρτητα από τη χωρητικότητα του, το οποίο προορίζεται για τη μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην και το οποίο εκτελεί ταξίδια σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται στην δικαιοδοσία άλλων Μερών της Σύμβασης.

2.1.3 Το Πιστοποιητικό εκδίδεται από την Αρχή της σημαίας πλοίου ή από νηογνώμονα, μετά από αρχική επιθεώρηση ή μετά από μία επιθεώρηση ανανέωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 8 και δύναται να ισχύει μέχρι πέντε (5) έτη.

### 2.2 Πιστοποιητικό Καταλληλότητας για την Μεταφορά Επικινδύνων Χημικών Χύδην (International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk - COF)



2.2.1 Το Διεθνές Πιστοποιητικό Καταλληλότητας για την Μεταφορά Επικινδύνων Χημικών Χύδην (International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk) βεβαιώνει ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και τα υλικά ενός δ/ξ μεταφοράς χημικών χύδην συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύδην (IBC Code). Αντίστοιχα το Πιστοποιητικό Καταλληλότητας για την Μεταφορά Επικινδύνων Χημικών Χύδην (Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk) βεβαιώνει ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και τα υλικά ενός δ/ξ μεταφοράς χημικών χύδην συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις του Κώδικα Χημικών Χύδην (BCH Code).

2.2.2 Ο τύπος των εν λόγω πιστοποιητικών καθορίζεται στο προσάρτημα του αντίστοιχου Κώδικα. Επιπρόσθετα με το π.δ. 126/1987 (Α' 70) και την αρ.1218.65/1/97 (Β' 101) Υ.Α., όπως ισχύουν έχουν ενσωματωθεί στο εθνικό δίκαιο οι Κώδικες IBC & BCH, αντίστοιχα, και έχει καθοριστεί ο αντίστοιχος τύπος του Πιστοποιητικού Καταλληλότητας.

2.2.3 Τα εν λόγω πιστοποιητικά εκδίδονται από την Αρχή της σημαίας του πλοίου ή από νηογνώμονα, μετά από αρχική επιθεώρηση ή μετά από μία επιθεώρηση ανανέωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα και δύναται να ισχύουν μέχρι πέντε (5) έτη.

2.2.4 Σύμφωνα με τον Κανονισμό 7 του Παραρτήματος II της Σύμβασης τα δεξαμενόπλοια χημικών που έχουν επιθεωρηθεί και πιστοποιηθεί από τα Κράτη Μέρη της Σύμβασης σύμφωνα με τις διατάξεις του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύδην ή του Κώδικα Χημικών Χύδην, κατά περίπτωση, θεωρείται ότι έχουν συμμορφωθεί με τις διατάξεις των Κανονισμών 8, 9 και 10 του Παραρτήματος II, και το εκδοθέν βάσει αυτού του Κώδικα Πιστοποιητικό έχει την ίδια ισχύ και τυγχάνει της ίδιας αναγνώρισης με το πιστοποιητικό που εκδίδεται βάσει του κανονισμού 9 Παραρτήματος II της Σύμβασης.

### 2.3 Βιβλίο Φορτίου (Cargo Record Book)

2.3.1 Κάθε πλοίο στο οποίο έχει εφαρμογή το Παράρτημα II της Σύμβασης πρέπει να διαθέτει ένα Βιβλίο Φορτίου, είτε ως τμήμα του επίσημου ημερολογίου του είτε με τη μορφή που προσδιορίζεται στο προσάρτημα 2 του Παραρτήματος II. Συγκεκριμένα η υποχρέωση τήρησης του Βιβλίου Φορτίου απορρέει από τον κανονισμό 15 του Παραρτήματος II της Σύμβασης.

2.3.2 Το Βιβλίο Φορτίου συμπληρώνεται για κάθε δεξαμενή όταν πραγματοποιηθούν οι παρακάτω εργασίες :

- Φόρτωση φορτίου
- Εσωτερική μεταφορά φορτίου
- Εκφόρτωση φορτίου
- Υποχρεωτική πρόπλυση σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Διαδικασιών και Διατάξεων του πλοίου
- Καθαρισμός δεξαμενών φορτίου εξαιρουμένου του υποχρεωτικού προπλυσίματος (άλλες επιχειρήσεις προπλυσίματος, τελικό πλύσιμο, εξαερισμός κλπ.)
- Απόρριψη στην θάλασσα των αποπλυμάτων των δεξαμενών
- Ερματισμός δεξαμενών φορτίου
- Απόρριψη έρματος από δεξαμενές φορτίου
- Ακούσια ή άλλη έκτακτη απόρριψη
- Διάθεση καταλοίπων σε ευκολίες υποδοχής

2.3.3 Στην περίπτωση ακούσιας απόρριψης επιβλαβούς υγρής ουσίας ή μίγματος που περιέχει μία τέτοια ουσία ή απόρριψης που καλύπτεται από τις διατάξεις του κανονισμού 3 του Παραρτήματος II, πρέπει να εισάγεται σχετική καταχώρηση στο Βιβλίο Φορτίου, όπου περιγράφονται οι συνθήκες και η αιτία της απόρριψης.

2.3.4 Κάθε καταχώρηση στο Βιβλίο υπογράφεται από τον αξιωματικό ή τους αξιωματικούς που είχαν την ευθύνη της συγκεκριμένης λειτουργίας και κάθε σελίδα υπογράφεται από τον πλοίαρχο του πλοίου. Οι καταχωρήσεις στο Βιβλίο Φορτίου, για πλοία που διαθέτουν Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης

Ρύπανσης για τη Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύδην ή το πιστοποιητικό του κανονισμού 7 του Παραρτήματος ΙΙ, πρέπει να εισάγονται τουλάχιστον στην Αγγλική, Γαλλική ή Ισπανική γλώσσα.

2.3.5 Το Βιβλίο Φορτίου πρέπει να φυλάσσεται σε μέρος που να είναι εύκολα διαθέσιμο για έλεγχο και, με την εξαίρεση ρυμουλκούμενων μη επανδρωμένων πλοίων, πρέπει να παραμένει στο πλοίο. Το Βιβλίο Φορτίου πρέπει να διατηρείται για μία περίοδο τριών (03) ετών μετά την εισαγωγή της τελευταίας καταχώρησης.

2.3.6 Ο τύπος του Βιβλίου Φορτίου για τα υπόχρεα δ/ξ ελληνικής σημαίας που μεταφέρουν υγρές επιβλαβείς ουσίες χύδην καθορίζεται με την Αριθ.: 2431.03/02/07/14-02-2007 Υ.Α (Β' 263) και σύμφωνα με το Προσάρτημα 2 του Παραρτήματος ΙΙ της Δ.Σ. MARPOL.

#### **2.4 Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Ρύπανσης από Υγρές Επιβλαβείς Ουσίες (Shipboard Marine Pollution Emergency Plan)**

2.4.1 Κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 150 GT και άνω πιστοποιημένο για τη μεταφορά υγρών επιβλαβών ουσιών πρέπει να φέρει ένα σχέδιο εκτάκτου ανάγκης για την αντιμετώπιση θαλάσσιας ρύπανσης από Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες, το οποίο έχει εγκριθεί από την Αρχή.

2.4.2 Αυτό το σχέδιο πρέπει να είναι βασισμένο στις Οδηγίες που έχει αναπτύξει ο ΙΜΟ και να είναι συνταγμένο σε μία γλώσσα ή σε γλώσσες εργασίας που κατανοούν ο πλοίαρχος και οι αξιωματικοί. Το Σχέδιο πρέπει να αποτελείται τουλάχιστον από τα ακόλουθα:

- 1 την διαδικασία που πρέπει να ακολουθήσει ο πλοίαρχος ή άλλα πρόσωπα που έχουν την ευθύνη του πλοίου για την αναφορά περιστατικού ρύπανσης από Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Άρθρου 8 και του Πρωτοκόλλου Ι της Σύμβασης, σύμφωνα με τις οδηγίες που έχει αναπτύξει ο ΙΜΟ [Απόφαση Α.851(20), όπως ισχύει].
- 2 τον κατάλογο των Αρχών ή των προσώπων που πρέπει να ενημερωθούν σε περίπτωση περιστατικού ρύπανσης από επιβλαβείς υγρές ουσίες,
- 3 λεπτομερή περιγραφή των ενεργειών που πρέπει να ληφθούν αμέσως από τα πρόσωπα που επιβαίνουν στο πλοίο για τη μείωση ή τον έλεγχο της απόρριψης επιβλαβών υγρών ουσιών μετά το περιστατικό, και
- 4 τις διαδικασίες και το σημείο επαφής στο πλοίο για τον συντονισμό των ενεργειών επί του πλοίου με τις εθνικές και τοπικές Αρχές για την καταπολέμηση της ρύπανσης.

2.4.3 Στην περίπτωση πλοίων στα οποία έχει εφαρμογή και ο Κανονισμός 37 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης, ένα τέτοιο σχέδιο μπορεί να συνδυάζεται με το σχέδιο εκτάκτου ανάγκης του πλοίου για την αντιμετώπιση ρύπανσης από πετρέλαιο που προβλέπει ο εν λόγω Κανονισμός. Σε αυτήν την περίπτωση, ο τίτλος αυτού του σχεδίου είναι «Σχέδιο εκτάκτου ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας».

#### **2.5 Εγχειρίδιο Πρότυπων Διαδικασιών και Διατάξεων Απόρριψης στη Θάλασσα υγρών επιβλαβών ουσιών που μεταφέρονται χύδην (Procedures and Arrangements Manual)**

2.5.1 Κάθε πλοίο που πιστοποιείται για τη μεταφορά ουσιών των Κατηγοριών Χ, Υ ή Ζ πρέπει να φέρει ένα Εγχειρίδιο Πρότυπων Διαδικασιών και Διατάξεων εγκεκριμένο από την Αρχή. Το Εγχειρίδιο πρέπει να έχει συγκεκριμένη μορφή, σύμφωνα με το προσάρτημα 4 του Παραρτήματος ΙΙ. Στην περίπτωση πλοίου που δραστηριοποιείται σε διεθνή ταξίδια όπου η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι η Αγγλική, η Γαλλική ή η Ισπανική, το κείμενο πρέπει να περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες.

2.5.2 Ο βασικός σκοπός του Εγχειριδίου είναι να περιγράψει τις διατάξεις χώρου και όλες τις λειτουργικές διαδικασίες σε σχέση με τον χειρισμό φορτίων, τον καθαρισμό δεξαμενών, τον χειρισμό

ακαθάρτων καταλοίπων και τον ερματισμό και αφερματισμό δεξαμενών φορτίων, που πρέπει να ακολουθούνται προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις του Παραρτήματος.

### 3 Έλεγχος στα Πλοία

3.1 Αρχικά, ελέγχεται η ορθότητα του τύπου, η ισχύς και η απαιτούμενη έγκριση της Αρχής ή νηογνώμονα του Πιστοποιητικού (I.N.L.S.C. ή C.O.F.) που υποχρεωτικά φέρει το δ/ξ. Από τα στοιχεία του πιστοποιητικού δύναται να εντοπίσουμε την κατηγορία υγρών επιβλαβών ουσιών (X, Y, Z) για την οποία έχει πιστοποιηθεί να μεταφέρει ως φορτίο το δ/ξ.

3.2 Εν συνεχεία ελέγχεται η ορθότητα του τύπου του Εγχειριδίου Πρότυπων Διαδικασιών και Διατάξεων σύμφωνα με το προσάρτημα 4 του Παραρτήματος II και η απαιτούμενη έγκρισή του από την Αρχή.

3.3 Επίσης ελέγχεται το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Ρύπανσης από Υγρές Επιβλαβείς Ουσίες (SMPEP) που φέρει το δ/ξ με βάση όσα αναφέρονται στην παραπάνω παράγραφο 2.4.

3.4 Τέλος, ελέγχεται το Βιβλίο Φορτίου του δ/ξ. Τονίζεται ότι οι κατηγορίες υγρών επιβλαβών ουσιών που περιέχονται στις εγγραφές του Βιβλίου Φορτίου θα πρέπει να συμφωνούν με αυτές που αναφέρονται στο πιστοποιητικό και για τις οποίες είναι πιστοποιημένο το πλοίο να μεταφέρει.

3.5 Ειδικότερα από το Βιβλίο Φορτίου ελέγχεται:

1. Η ορθότητα των εγγραφών ως προς τους αντίστοιχους κωδικούς.
2. Η ορθή τήρηση των εγγραφών αναφορικά με τις ποσότητες των καταλοίπων φορτίου, εκπλυμάτων των δεξαμενών και έρματος που παραδόθηκαν σε ευκολία υποδοχής σε σύγκριση με τις αντίστοιχες ποσότητες που αναγράφονται στις αποδείξεις παραλαβής των εγκαταστάσεων.
3. Αν οι απορρίψεις στη θάλασσα καταλοίπων φορτίου, έρματος και εκπλυμάτων των δεξαμενών φορτίου που έχουν καταγραφεί στο βιβλίο στους αντίστοιχους κωδικούς (E, F και H) πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13 του Παραρτήματος II της Σύμβασης.

Σημειώνεται ότι οι εγγραφές στο βιβλίο φορτίου καταχωρούνται στην Αγγλική ή Γαλλική ή Ισπανική γλώσσα με απόλυτη χρονολογική σειρά και τάξη και υπογράφονται από τους αξιωματικούς του πλοίου που έχουν οριστεί υπεύθυνοι και εκτέλεσαν τη σχετική εργασία. Στο κάτω και δεξιό μέρος της σελίδας το βιβλίο υπογράφεται από τον Πλοίαρχο, όταν συμπληρωθεί η σελίδα ή περατωθεί το ταξίδι.

### B.3 Δ.Σ. MARPOL – Παράρτημα III

#### 1. Γενικά

1.1 Το Παράρτημα III της ΔΣ MARPOL περιέχει Κανονισμούς για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται σε συσκευασμένη μορφή. Οι διατάξεις του Παραρτήματος III συνδέονται με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικινδύνων Φορτίων (International Marine Dangerous Goods Code). Οι Κανονισμοί του Παραρτήματος III εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία διεθνών πλόων που μεταφέρουν επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή.

1.2 Ως «επιβλαβείς ουσίες» ορίζονται οι ουσίες, που αναγνωρίζονται ως θαλάσσιοι ρυπαντές σύμφωνα με τον IMDG Code ή αυτές οι οποίες πληρούν τα κριτήρια του Προσαρτήματος του Παραρτήματος III.

1.3 Σύμφωνα με τους Κανονισμούς 3 και 4 οι συσκευασίες που περιέχουν επιβλαβείς ουσίες θα φέρουν διαρκή σήμανση με την ορθή τεχνική ονομασία (δεν θα χρησιμοποιούνται μόνο εμπορικές ονομασίες) και επιπλέον θα φέρουν διαρκή σήμανση ή θα έχουν ετικέτες που θα αναφέρουν ότι το περιεχόμενο ρυπαίνει το θαλάσσιο περιβάλλον. Τέτοιος προσδιορισμός θα συμπληρώνεται, όπου είναι δυνατόν, με οποιαδήποτε άλλα μέσα, για παράδειγμα με την χρησιμοποίηση του σχετικού αριθμού των Ηνωμένων Εθνών (Un Number).

1.4 Κάθε πλοίο, το οποίο μεταφέρει επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή θα φέρει μία ειδική κατάσταση ή δηλωτικό, το οποίο θα αναφέρει τις επιβλαβείς ουσίες στο πλοίο και τη θέση τους. Λεπτομερές σχέδιο αποθήκευσης, το οποίο καθορίζει την θέση όλων των επιβλαβών ουσιών στο πλοίο, δύναται να χρησιμοποιηθεί, αντί αυτής της ειδικής κατάστασης ή του δηλωτικού. Σε όλα τα έγγραφα που αφορούν στην μεταφορά των επιβλαβών ουσιών δια θαλάσσης, όπου τέτοιες ουσίες κατονομάζονται, θα

πρέπει να χρησιμοποιείται η ορθή τεχνική ονομασία κάθε τέτοιας ουσίας (δεν θα χρησιμοποιούνται μόνο εμπορικές ονομασίες) και η ουσία επιπρόσθετα θα πρέπει να αναγνωρίζεται με την προσθήκη των λέξεων «MARINE POLLUTANT».

1.5 Οι επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή θα αποθηκεύονται και θα ασφαρίζονται καταλλήλως ώστε να μειώνονται οι κίνδυνοι για το θαλάσσιο περιβάλλον, χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων.

1.6 Σημειώνεται ότι η απόρριψη επικίνδυνων ουσιών που μεταφέρονται σε συσκευασία απαγορεύεται εκτός εάν είναι αναγκαία για να εξασφαλισθεί η ασφάλεια του πλοίου και η διάσωση ζωής στην θάλασσα.

## 2. Έλεγχος στα πλοία

Ο έλεγχος στα υπόχρεα πλοία πραγματοποιείται με σκοπό τη διαπίστωση ότι τηρούνται όλες οι παραπάνω απαιτήσεις του Παραρτήματος III της ΔΣ MARPOL ως προς τη σήμανση και αποθήκευση των επιβλαβών ουσιών που μεταφέρονται σε συσκευασμένη μορφή. Αντίγραφο της ειδικής κατάστασης/ δηλωτικού που αναφέρει τις επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή και τη θέση τους στο πλοίο θα ελέγχεται πριν τον απόπλου του πλοίου.

## B.4 Δ.Σ. MARPOL – Παράρτημα IV

### 1. Γενικά

1.1 Το Παράρτημα IV της ΔΣ MARPOL περιέχει κανονισμούς για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα λύματα των πλοίων.

1.2 Σύμφωνα με τον Κανονισμό 1, ως λύματα θεωρούνται:

1. αποχετεύσεις ή άλλα απόβλητα από κάθε είδους τουαλέτες και ουρητήρια,
2. αποχετεύσεις από ιατρικούς χώρους (αναρρωτήρια, φαρμακεία, κλπ) μέσω των νιπτήρων πλυσίματος, των λουτήρων και των αποχετευτικών αγωγών που βρίσκονται σε τέτοιους είδους εγκαταστάσεις,
3. αποχετεύσεις από χώρους που ζουν ζώα ή
4. άλλα υγρά απόβλητα, όταν αυτά αναμειγνύονται με τις αποχετεύσεις που αναφέρονται παραπάνω.

1.3 Οι διατάξεις του Παραρτήματος IV εφαρμόζονται στα κατωτέρω πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες:

1. νέα πλοία ολικής χωρητικότητας 400 GT και άνω,
2. νέα πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 400 GT, τα οποία είναι πιστοποιημένα να μεταφέρουν πάνω από 15 άτομα,
3. υπάρχοντα πλοία ολικής χωρητικότητας 400 GT και άνω, πέντε (05) χρόνια μετά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ του Παραρτήματος IV, και
4. υπάρχοντα πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 400 GT, τα οποία είναι πιστοποιημένα να μεταφέρουν πλέον των 15 ατόμων πέντε (05) έτη μετά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ του Παραρτήματος IV.

1.4 Σύμφωνα με τον Κανονισμό 1 του Παραρτήματος IV ως «νέο πλοίο» ορίζεται ένα πλοίο για το οποίο:

1. η σύμβαση κατασκευής-ναυπήγησης υπεγράφη ή ελλείψει σύμβασης κατασκευής, η τρόπιδα του τοποθετήθηκε ή βρίσκεται σε παρόμοια φάση κατασκευής, κατά ή μετά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ του Παραρτήματος IV (27-09-2003) ή
2. η παράδοση του έγινε τρία ή περισσότερα έτη μετά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ του εν λόγω Παραρτήματος.

1.5 Ως «υπάρχον πλοίο» θεωρείται ένα πλοίο που δεν είναι νέο, ενώ ως «άτομα» θεωρούνται τα μέλη του πληρώματος και οι επιβάτες ενός πλοίου.

1.6 Κάθε πλοίο το οποίο, απαιτείται να συμμορφώνεται με τις διατάξεις του Παραρτήματος IV θα πρέπει να είναι εξοπλισμένο με ένα από τα παρακάτω:

1. σύστημα επεξεργασίας-καθαρισμού λυμάτων το οποίο θα είναι εγκεκριμένου τύπου από την Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τα πρότυπα και τις μεθόδους δοκιμών που έχουν αναπτυχθεί από τον IMO,
2. σύστημα κονιορτοποίησης και απολύμανσης λυμάτων εγκεκριμένο από την Αρχή. Ένα τέτοιο σύστημα θα διαθέτει ευκολίες που θα ικανοποιούν τις απαιτήσεις της Αρχής, αναφορικά με την προσωρινή αποθήκευση των λυμάτων, όταν το πλοίο θα βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη των 3 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή, ή
3. μια δεξαμενή συγκράτησης με χωρητικότητα που θα ικανοποιεί τις απαιτήσεις της Αρχής για τη συλλογή και παρακράτηση όλων των λυμάτων, αναλογικά με την λειτουργία του πλοίου, τον αριθμό των προσώπων που επιβαίνουν στο πλοίο καθώς επίσης και άλλους σχετικούς παράγοντες. Αυτή η δεξαμενή θα είναι κατασκευασμένη έτσι ώστε να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις της Αρχής και θα διαθέτει μέσα που θα δείχνουν οπτικά την ποσότητα του περιεχομένου της δεξαμενής.

Επίσης όλα τα υπόχρεα πλοία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πρότυπη σύνδεση απόρριψης λυμάτων σύμφωνα με τον Κανονισμό 10 για την παράδοση των λυμάτων τους σε ευκολίες υποδοχής.

1.7 Σύμφωνα με τον Κανονισμό 11, η απόρριψη λυμάτων στην θάλασσα απαγορεύεται, εκτός εάν:

1. το πλοίο απορρίπτει κονιορτοποιημένα και απολυμασμένα λύματα χρησιμοποιώντας ένα εγκεκριμένο από την Αρχή σύστημα, σε μια απόσταση μεγαλύτερη των 3 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή ή λύματα που δεν είναι κονιορτοποιημένα ή απολυμασμένα απορρίπτονται σε μια απόσταση μεγαλύτερη των 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή υπό την προϋπόθεση ότι σε κάθε περίπτωση, τα λύματα που έχουν αποθηκευθεί σε δεξαμενές συγκρατήσεως λυμάτων ή τα λύματα που προέρχονται από χώρους που ζουν ζώα δεν θα απορρίπτονται στιγμιαίως, αλλά με ένα μέτριο ρυθμό όταν το πλοίο θα βρίσκεται σε πορεία και η ταχύτητά του δεν θα είναι μικρότερη των 4 κόμβων. Ο ρυθμός απόρριψης θα πρέπει να είναι εγκεκριμένος από την αρμόδια Αρχή σύμφωνα με τα πρότυπα που έχει καθιερώσει ο IMO, ή
2. το πλοίο έχει σε λειτουργία μια εγκεκριμένη μονάδα επεξεργασίας-καθαρισμού λυμάτων, που θα έχει πιστοποιηθεί από την Αρχή ότι ανταποκρίνεται στις λειτουργικές απαιτήσεις που αναφέρονται στον Κανονισμό 9.1.1 του Παραρτήματος IV, και
  - 1) τα αποτελέσματα της δοκιμής της παραπάνω μονάδας-εγκατάστασης αναγράφονται στο Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Λύματα του πλοίου, και
  - 2) επιπρόσθετα, η εκροή δεν θα παράγει ορατά επιπλέοντα στερεά σώματα ούτε θα προκαλεί αποχρωματισμό του περιβάλλοντος ύδατος.

1.8 Όταν τα λύματα είναι αναμεμιγμένα με απόβλητα ή απόβλητα νερού που καλύπτονται από άλλα Παραρτήματα της Δ.Σ. MARPOL, θα πρέπει να τηρούνται και οι απαιτήσεις αυτών των Παραρτημάτων.

## **2. Βιβλία - Εγχειρίδια – Σχέδια – Πιστοποιητικά**

Στα πλαίσια της εφαρμογής του Παραρτήματος IV προβλέπεται ο εφοδιασμός των υπόχρεων πλοίων με

Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Λύματα (International Sewage Pollution Prevention Certificate – I.S.P.P.C.). Το Πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται από την Αρχή της σημαίας του πλοίου ή από τον παρακολουθούντα το πλοίο νηογνώμονα.

### **3. Έλεγχος στα πλοία**

3.1 Αρχικά, ελέγχεται ο τύπος, η ισχύς και η απαιτούμενη έκδοση, θεώρηση της Αρχής ή νηογνώμονα του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης από Λύματα.

3.2 Από το Πιστοποιητικό δύναται να διαπιστωθεί αν το πλοίο διαθέτει σύστημα επεξεργασίας-καθαρισμού λυμάτων (sewage treatment plan), σύστημα κονιορτοποίησης και απολύμανσης λυμάτων ή δεξαμενή συγκράτησης των λυμάτων (holding tank) για την διαχείριση των λυμάτων του. Επιπρόσθετα, θα πρέπει να ελέγχεται η απαιτούμενη έγκριση τύπου από την Αρχή της Σημαίας του πλοίου του εξοπλισμού για την διαχείριση των λυμάτων που φέρει αυτό. Ειδικότερα θα ελέγχεται αν η έγκριση του εξοπλισμού από την Αρχή συμφωνεί με την αναγραφόμενη έγκριση στο Πιστοποιητικό.

3.3 Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τον εθνικό κανονισμό για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα λύματα των πλοίων [π.δ. 400/1996 (Α' 268), όπως ισχύει], τα πλοία ελληνική σημαίας που εκτελούν πλόες εσωτερικού, τα οποία είτε είναι άνω των 200 κόρων ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ.), είτε ανεξαρτήτως κ.ο.χ. είναι πιστοποιημένα να μεταφέρουν άνω των δέκα(10) επιβατών, θα πρέπει να διαθέτουν εξοπλισμό αντίστοιχο με αυτόν που προβλέπουν οι παραπάνω διατάξεις του Παραρτήματος IV της ΔΣ MARPOL (σύστημα επεξεργασίας-καθαρισμού λυμάτων, σύστημα κονιορτοποίησης και απολύμανσης λυμάτων, δεξαμενή συγκράτησης και πρότυπη σύνδεση απόρριψης λυμάτων σε ευκολία υποδοχής) για την διαχείριση των λυμάτων τους.

3.4 Η συμμόρφωση των πλοίων αυτών με τον εθνικό κανονισμό αποδεικνύεται με την ύπαρξη σε ισχύ Πιστοποιητικού Πρόληψης της Ρύπανσης από Λύματα (Π.Π.Λ.), σύμφωνα με τον τύπο του Πιστοποιητικού που περιέχεται στο παράρτημα του κανονισμού. Το Πιστοποιητικό αυτό, σύμφωνα με το Άρθρο 9 του εθνικού κανονισμού, εκδίδεται μετά από αρχική επιθεώρηση. Έχει διάρκεια ισχύος πέντε (5) έτη με υποχρέωση να διενεργείται ετήσια θεώρηση του μέσα σε διάστημα τριών μηνών πριν ή μετά την ημερομηνία κάθε έτους που αντιστοιχεί στην ημέρα και τον μήνα λήξης του Πιστοποιητικού. Το Πιστοποιητικό παύει να ισχύει σε περιπτώσεις ουσιαστικών μεταβολών οποιουδήποτε συστήματος, εξοπλισμού ή εξαρτήματος που έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού ή αν δεν διενεργηθεί ετήσια θεώρηση ή διενεργηθεί σε χρόνο πέρα από τις καθορισμένες πιο πάνω προθεσμίες. Όσον αφορά στις απαιτήσεις απόρριψης λυμάτων των πλοίων που εφαρμόζουν τον εθνικό κανονισμό, αυτές καθορίζονται στο άρθρο 7 του Κανονισμού.

## **B.5 Δ.Σ. MARPOL – Παράρτημα V**

### **1. Γενικά**

1.1 Το Παράρτημα V της ΔΣ MARPOL περιέχει κανονισμούς για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα απορρίμματα των πλοίων. Οι κανονισμοί του Παραρτήματος V εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία διεθνών πλόων.

1.2 Ο Κανονισμός 1 του Παραρτήματος V ορίζει ως «απορρίμματα» όλα τα είδη αποβλήτων τροφών, οικιακά και λειτουργικά απόβλητα, όλα τα πλαστικά, κατάλοιπα φορτίου, μαγειρικά λάδια, αλιευτικό μηχανισμό και σφάγια ζώων, τα οποία παράγονται κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας του πλοίου, προοριζόμενα να απορρίπτονται συνεχώς ή περιοδικώς, πλην των ουσιών εκείνων που καθορίζονται ή αναφέρονται σε άλλα Παραρτήματα της ΔΣ MARPOL. Στα απορρίμματα δεν

περιλαμβάνονται τα φρέσκα ψάρια ή τμήματα αυτών, τα οποία παράγονται ως αποτέλεσμα αλιευτικών δραστηριοτήτων που γίνονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή ως αποτέλεσμα δραστηριοτήτων υδατοκαλλιέργειας που περιλαμβάνουν τη μεταφορά ψαριών, συμπεριλαμβανομένων των οστρακοειδών, για την τοποθέτηση τους σε εγκαταστάσεις υδατοκαλλιέργειας και τη μεταφορά ψαριών, συμπεριλαμβανομένων των οστρακοειδών, από τέτοιες εγκαταστάσεις στην ακτή για επεξεργασία.

1.3 Ο Κανονισμός 3 απαγορεύει γενικά την απόρριψη στη θάλασσα απορριμμάτων, όπως συνθετικά σχοινιά, συνθετικά δίχτυα αλιείας, πλαστικές σακούλες απορριμμάτων, στάχτες από αποτέφρωση προϊόντων και μαγειρικό λάδι. Οι εξειδικευμένοι Κανονισμοί 4, 5 και 6 περιγράφουν τις διαδικασίες απόρριψης απορριμμάτων εντός και εκτός ειδικών περιοχών. Ειδική περιοχή είναι η θαλάσσια περιοχή όπου, για αναγνωρισμένους τεχνικούς λόγους σχετικούς με τις ωκεανογραφικές και οικολογικές συνθήκες και του ιδιαίτερου χαρακτήρα της θαλάσσιας κυκλοφορίας σε αυτή, απαιτείται η υιοθέτηση ειδικών υποχρεωτικών μεθόδων για την πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας από απορρίμματα.

1.4 Ως ειδικές περιοχές σύμφωνα με το Παράρτημα V ορίζονται: η Μεσόγειος Θάλασσα, η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, η περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, η περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας, η περιοχή των «Κόλπων», η περιοχή της Βορείου Θάλασσας, η περιοχή της Ανταρκτικής και η ευρύτερη περιοχή της Καραϊβικής, οι οποίες προσδιορίζονται αναλυτικά στο Κανονισμό 1.14. Σε αυτές τις περιοχές επιτρέπεται η απόρριψη αποβλήτων τροφών μόνο όταν το πλοίο είναι σε πορεία και ευρίσκεται όσο το δυνατόν πιο μακριά από την πλησιέστερη ξηρά ή πάγο αλλά όχι σε απόσταση μικρότερη από 12 ν.μ.. Τα απόβλητα τροφών δε θα πρέπει να περιέχουν άλλα είδη απορριμμάτων και θα πρέπει να είναι πολτοποιημένα ή αλεσμένα σε τέτοιο βαθμό ώστε να μπορούν να διέλθουν μέσω πλέγματος με οπές όχι μεγαλύτερες των 25 χιλιοστών. Επίσης, επιτρέπεται η απόρριψη καταλοίπων φορτίου μόνο όταν το πλοίο είναι σε πορεία και μόνο όταν αυτά τα κατάλοιπα φορτίου δε μπορούν να ανακτηθούν με συνήθεις διαθέσιμες μεθόδους κατά την εκφόρτωση του φορτίου, υπό τις προϋποθέσεις που θέτει ο Κανονισμός 6 του Παραρτήματος V της Σύμβασης.

1.5 Οι απορρίψεις απορριμμάτων, τα οποία παράγονται κατά τη συνήθη λειτουργία του πλοίου, εκτός Ειδικών Περιοχών, σύμφωνα με τους εξειδικευμένους Κανονισμούς του Παραρτήματος V της Σύμβασης, ρυθμίζονται ως ακολούθως:

1. Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα πάσης φύσεως πλαστικών καθώς και μαγειρικών ελαίων.
2. Επιτρέπεται η απόρριψη στη θάλασσα απορριμμάτων εκτός ειδικών περιοχών, όταν το πλοίο είναι εν πλω και σε απόσταση όσο το δυνατόν μεγαλύτερη από την πλησιέστερη ξηρά και σε καμία περίπτωση μικρότερη από:
  - α) 3 ν.μ. από την πλησιέστερη ξηρά για απόβλητα τροφών τα οποία έχουν επεξεργαστεί από συσκευή πολτοποιήσης ή άλεσης και δύνανται να διέλθουν μέσω πλέγματος με οπές όχι μεγαλύτερες των 25 χιλιοστών,
  - β) 12 ν.μ. από την πλησιέστερη ξηρά για απόβλητα τροφών μη επεξεργασμένα,
  - γ) 12 ν.μ. από την πλησιέστερη ξηρά για κατάλοιπα φορτίου, μη ανακτήσιμα με συνήθεις διαθέσιμες μεθόδους κατά την εκφόρτωση και μη περιέχοντα ουσίες επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον, σύμφωνα με τις Οδηγίες του ΙΜΟ,
  - δ) σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερη απόσταση από την ξηρά για σφάγια ζώων, σύμφωνα με τις Οδηγίες του ΙΜΟ.
3. Επιτρέπεται η απόρριψη στη θάλασσα προϊόντων ή πρόσθετων καθαρισμού εμπεριεχόμενα στις αποθήκες φορτίου (αμπάρια), απόνερων πλύσης καταστρώματος και εξωτερικών επιφανειών, με την επιφύλαξη αυτά να μην περιέχουν ουσίες επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον, σύμφωνα με τις Οδηγίες του Οργανισμού (ΙΜΟ).

4. Όταν τα απόβλητα είναι αναμειγμένα με ή μολυσμένα από άλλες ουσίες για τις οποίες απαγορεύεται η ρίψη τους ή έχουν διαφορετικές απαιτήσεις απόρριψης θα εφαρμόζονται οι πλέον αυστηρές απαιτήσεις.

## **2. Βιβλία - Εγχειρίδια – Σχέδια – Πιστοποιητικά**

Στα πλαίσια της εφαρμογής του Παραρτήματος V της ΔΣ MARPOL προβλέπεται ο εφοδιασμός των υπόχρεων πλοίων με:

1. Σχέδιο Διαχείρισης Απορριμμάτων (Garbage Management Plan)
2. Βιβλίο Απορριμμάτων Μέρος I & II (Garbage Record Book Parts I& II)

### **2.1 Σχέδιο Διαχείρισης Απορριμμάτων (Garbage Management Plan)**

2.2.1 Κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 100 GT και άνω και κάθε πλοίο το οποίο είναι πιστοποιημένο να μεταφέρει 15 άτομα ή περισσότερα και οι μόνιμες ή πλωτές εξέδρες, πρέπει να φέρουν ένα Σχέδιο Διαχείρισης Απορριμμάτων, το οποίο και πρέπει να τηρεί το πλήρωμα. Αυτό το σχέδιο παρέχει γραπτές διαδικασίες για τον περιορισμό, τη συλλογή, την αποθήκευση, την επεξεργασία και τη διάθεση των απορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης του εξοπλισμού επί του πλοίου. Καθορίζει επίσης το άτομο ή τα άτομα που είναι υπεύθυνα για την εκτέλεση του Σχεδίου. Ένα τέτοιο Σχέδιο πρέπει να είναι σύμφωνο με τις οδηγίες που αναπτύχθηκαν από τον IMO και γραμμένο στη γλώσσα εργασίας του πληρώματος.

### **2.3 Βιβλίο Απορριμμάτων Μέρος I & II (Garbage Record Book Parts I& II)**

2.3.1 Το Βιβλίο Απορριμμάτων, είτε ως ξεχωριστό βιβλίο είτε ως μέρος του επισήμου ημερολογίου γεφύρας του πλοίου, πρέπει να έχει τη μορφή που καθορίζεται στο Προσάρτημα II του Παραρτήματος V της Σύμβασης.

2.3.2 Η υποχρέωση τήρησης Βιβλίου Απορριμμάτων απορρέει από τον Κανονισμό 10 του Παραρτήματος V. Σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό, κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 GT και άνω και κάθε πλοίο το οποίο είναι πιστοποιημένο να μεταφέρει 15 άτομα ή περισσότερα και πραγματοποιεί ταξίδια σε λιμάνια ή υπεράκτιους τερματικούς σταθμούς δικαιοδοσίας άλλου Κράτους-Μέλους της Σύμβασης, καθώς και κάθε μόνιμη ή πλωτή εξέδρα που απασχολείται στην εξερεύνηση και εκμετάλλευση του πυθμένα της θάλασσας, εφοδιάζεται υποχρεωτικά με Βιβλίο Απορριμμάτων.

2.3.3 Το Βιβλίο Απορριμμάτων συμπληρώνεται όταν εκτελεστούν μία ή περισσότερες εργασίες:

- απόρριψη απορριμμάτων στη θάλασσα,
  - διάθεση απορριμμάτων σε ευκολίες υποδοχής της ξηράς,
  - διάθεση απορριμμάτων σε άλλα πλοία,
  - ολοκληρωμένη αποτέφρωση απορριμμάτων,
- τα οποία παράγονται από τη συνήθη λειτουργία των πλοίων.

2.3.4 Η ποσότητα απορριμμάτων στο πλοίο υπολογίζεται και αναφέρεται σε κυβικά μέτρα.

2.3.5 Το Βιβλίο Απορριμμάτων αποτελείται από δύο Μέρη. Στο Μέρος I καταχωρούνται εργασίες σχετικά με την απόρριψη, διάθεση, ολοκληρωμένη αποτέφρωση ή ατυχηματική απόρριψη ή απώλεια απορριμμάτων των παρακάτω κατηγοριών απορριμμάτων:

- A Πλαστικά
- B Απόβλητα τροφών
- C Οικιακά Απόβλητα
- D Μαγειρικό λάδι
- E Στάχτες αποτέφρωσης



- F Λειτουργικά απόβλητα
- G Σφάλγια ζώων
- H Αλιευτικός εξοπλισμός
- I Ηλεκτρονικά απόβλητα.

Ενώ στο Μέρος ΙΙ του Βιβλίου Απορριμμάτων καταχωρούνται εργασίες διάθεσης ή απόρριψης καταλοίπων φορτίων ως εξής:

- J Κατάλοιπα φορτίου (όχι επιβλαβή για το θαλάσσιο περιβάλλον)
- K Κατάλοιπα φορτίου (επιβλαβή για το θαλάσσιο περιβάλλον)

2.3.6 Ως «Κατάλοιπα φορτίου», σύμφωνα με τον Κανονισμό 1.2, ορίζονται τα υπολείμματα οποιουδήποτε φορτίου που δεν καλύπτονται από άλλα Παραρτήματα της Σύμβασης και που παραμένουν στο κατάστρωμα ή στα αμπάρια μετά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση, καθώς και η περίσσεια φόρτωσης και εκφόρτωσης ή αυτά που έχουν χυθεί και παραμένουν στο κατάστρωμα, είτε σε συνθήκες υγρές είτε ξηρές ή παρασύρονται σε απόνερα, αλλά δεν περιλαμβάνουν σκόνη φορτίου που παραμένει στο κατάστρωμα μετά από τη διαδικασία σκουπίσματος ή την σκόνη στις εξωτερικές επιφάνειες του πλοίου. Τα στερεά φορτία χύδην όπως ορίζονται στον κανονισμό VI/1-1.2 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια Ζωής στην Θάλασσα (SOLAS), 1974, όπως τροποποιήθηκε, πλην σιτηρών, ταξινομούνται σύμφωνα με το προσάρτημα Ι του Παραρτήματος V, και δηλώνονται από τον φορτωτή ως προς το εάν αυτά είναι επιβλαβή για το θαλάσσιο περιβάλλον.

2.3.7 Τα κατάλοιπα φορτίου θεωρούνται επιβλαβή για το θαλάσσιο περιβάλλον (Harmful to Marine Environment) εάν είναι υπολείμματα στερεών φορτίων χύδην τα οποία είναι ταξινομημένα σύμφωνα με τα κριτήρια του Παγκοσμίως Εναρμονισμένου Συστήματος Ταξινόμησης και Επισήμανσης των Χημικών Ουσιών των Ηνωμένων Εθνών (GHS) ή πληρούν τα κριτήρια του Προσαρτήματος Ι του Παραρτήματος V της Σύμβασης.

2.3.8 Τέλος, υπενθυμίζεται ότι, σύμφωνα με την αριθμ.:2263.1-6/84381/2017/23-11-2017 Υ.Α. (Β' 4274) το Βιβλίο Απορριμμάτων (Μέρος Ι και ΙΙ) είναι διατιμημένο έντυπο του NAT, με το οποίο πρέπει να εφοδιάζονται και να τηρούν όλα τα υπόχρεα Ελληνικής σημαίας πλοία.

### 3. Έλεγχος στα πλοία

3.1 Αρχικά ελέγχεται η ύπαρξη Σχεδίου Διαχείρισης Απορριμμάτων στα πλοία και η απαιτούμενη εξοικείωση του πληρώματος του πλοίου με τις διαδικασίες περιορισμού, συγκέντρωσης, επεξεργασίας και παράδοσης των απορριμμάτων του πλοίου.

3.2 Εν συνεχεία, ελέγχεται η ύπαρξη Βιβλίου Απορριμμάτων (Μέρος Ι και ΙΙ) στο πλοίο και ο προβλεπόμενος τύπος αυτού. Ως προς τις εγγραφές του Βιβλίου Απορριμμάτων ελέγχονται τα εξής:

- Σε περίπτωση παράδοσης απορριμμάτων σε ευκολία υποδοχής ή σε άλλο πλοίο, (Μέρος Ι & ΙΙ) αν η ποσότητα που αναγράφεται στο Βιβλίο συμφωνεί με την ποσότητα που αναγράφεται στην σχετική απόδειξη παραλαβής απορριμμάτων της ευκολίας υποδοχής. Επίσης, θα πρέπει να αναφέρεται στο βιβλίο το λιμάνι ή το όνομα του πλοίου στο οποίο παραδόθηκαν. Σημειώνεται ότι οι αποδείξεις παράδοσης απορριμμάτων θα πρέπει να βρίσκονται στο πλοίο μέχρι και δύο (02) έτη από την τελευταία παράδοση.

- Σε περίπτωση απόρριψης των απορριμμάτων στη θάλασσα αν εκτός από τη κατηγορία των απορριμμάτων και την υπολογιζόμενη ποσότητα σε m<sup>3</sup>, καταγράφεται η ημερομηνία, η ώρα απόρριψης και το στίγμα του πλοίου κατά την απόρριψη των απορριμμάτων. Σημειώνεται ότι για απόρριψη καταλοίπων φορτίου (Μέρος ΙΙ) ελέγχεται το στίγμα του πλοίου στην έναρξη και στη λήξη της απόρριψης.

- Σε περίπτωση αποτέφρωσης απορριμμάτων (Μέρος Ι), ελέγχεται αν είναι καταγεγραμμένη στο βιβλίο η κατηγορία των απορριμμάτων, ημερομηνία, ώρα έναρξης και λήξης της αποτέφρωσης και στίγμα του πλοίου.

- Επίσης, σε περίπτωση ατυχηματικής απόρριψης ή απώλειας απορριμμάτων σύμφωνα με τον Κανονισμό 7, αν έχουν καταγραφεί, η ημερομηνία και ώρα, η περιοχή ή το στίγμα του πλοίου, η κατηγορία απορριμμάτων, η εκτιμώμενη ποσότητα και οι λόγοι της απόρριψης ή απώλειας.

3.3 Τέλος, τονίζεται η απαραίτητη υπογραφή του αρμόδιου Αξιωματικού του πλοίου επί κάθε καταγεγραμμένης εργασίας διαχείρισης απορριμμάτων στο Βιβλίο.

## **B.6 Δ.Σ. MARPOL – Παράρτημα VI**

### **1. Γενικά**

Το Παράρτημα VI περιέχει κανονισμούς για την αποφυγή ρύπανσης του αέρα από τα πλοία. Ειδικότερα, το Παράρτημα περιέχει κανονισμούς για τη μείωση των αέριων εκπομπών των ουσιών που καταστρέφουν το όζον, των οξειδίων του αζώτου (NOx), των οξειδίων του θείου (SOx), των αιρούμενων σωματιδίων (PM) και των πτητικών οργανικών ενώσεων (VOCs) των καυσαερίων που παράγονται από τη συνήθη λειτουργία των πλοίων.

### **2. Βιβλία - Εγχειρίδια – Σχέδια – Πιστοποιητικά**

Τα προβλεπόμενα βιβλία, εγχειρίδια, σχέδια και πιστοποιητικά σύμφωνα με το Παράρτημα VI της ΔΣ MARPOL είναι:

1. Βιβλίο καταγραφής ουσιών που καταστρέφουν το όζον
2. Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα (International Air Pollution Certificate - Δ.Π.Π.Ρ.Α.)
3. Διεθνές Πιστοποιητικό Ενεργειακής Αποδοτικότητας (International Energy Efficiency Certificate)
4. Σχέδιο Διαχείρισης Ενεργειακής Αποδοτικότητας Πλοίου (Ship Energy Efficiency Management Plan- S.E.E.M.P.)
5. Δήλωση Συμμόρφωσης-Αναφορά κατανάλωσης καυσίμου (Statement of Compliance- Fuel Oil Consumption Reporting)

#### **2.1 Βιβλίο καταγραφής ουσιών που καταστρέφουν το όζον**

2.1.1 Σύμφωνα με τον Κανονισμό 12.2 απαγορεύονται οποιεσδήποτε εσκεμμένες εκπομπές ουσιών που καταστρέφουν το όζον. Οι εσκεμμένες εκπομπές περιλαμβάνουν εκπομπές που λαμβάνουν χώρα κατά την διάρκεια της συντήρησης, προγραμματισμένου ελέγχου επισκευής ή διάθεσης συστημάτων ή εξοπλισμού, εκτός και αν αυτές οι εσκεμμένες εκπομπές δεν περιλαμβάνουν ελάχιστες διαρροές που συνδέονται με την ανάκτηση ή ανακύκλωση μίας ουσίας που καταστρέφει το όζον.

2.1.2 Απαγορεύεται η εγκατάσταση εξοπλισμού που περιέχει ουσίες που καταστρέφουν το όζον, εκτός από χλωροφθοριομένους υδρογονάνθρακες (HCFCs):

- 1) σε πλοία που έχουν κατασκευαστεί την ή μετά την 19<sup>η</sup> Μαΐου 2005 ή
- 2) στην περίπτωση πλοίων που έχουν κατασκευαστεί πριν από την 19<sup>η</sup> Μαΐου 2005 και τα οποία έχουν συμβατική ημερομηνία παράδοσης του εξοπλισμού στο πλοίο την ή μετά την 19<sup>η</sup> Μαΐου 2005 ή, ελλείψει συμβατικής ημερομηνίας παράδοσης, πραγματική παράδοση του εξοπλισμού στο πλοίο την ή μετά την 19<sup>η</sup> Μαΐου 2005.

2.1.3 Απαγορεύεται επίσης η εγκατάσταση εξοπλισμού που περιέχει χλωροφθοριομένους υδρογονάνθρακες (HCFCs):

- 1) σε πλοία που έχουν κατασκευαστεί την ή μετά την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2020 ή

- 2) στην περίπτωση πλοίων που έχουν κατασκευαστεί πριν την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2020 και που έχουν συμβατική ημερομηνία παράδοσης του εξοπλισμού στο πλοίο την ή μετά την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2020, ή, ελλείψει συμβατικής ημερομηνίας παράδοσης, πραγματική παράδοση του εξοπλισμού στο πλοίο την ή μετά την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2020.

2.1.4 Τόσο οι ουσίες που καταστρέφουν το όζον και αναφέρονται στον Κανονισμό 12 όσο και ο εξοπλισμός που περιέχει αυτές τις ουσίες, παραδίδονται σε κατάλληλες ευκολίες υποδοχής όταν απομακρύνονται από τα πλοία.

2.1.5 Κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 GT και άνω πρέπει στο Συμπλήρωμα του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα να αναγράφει τον εξοπλισμό που φέρει το πλοίο και που αυτός ο εξοπλισμός περιέχει ουσίες που καταστρέφουν το όζον. Επιπλέον, εφόσον το πλοίο αυτό έχει επαναφορτιζόμενα συστήματα που περιέχουν ουσίες που καταστρέφουν το όζον θα τηρεί Βιβλίο Καταγραφής Ουσιών που Καταστρέφουν το Όζον. Αυτό το Βιβλίο μπορεί να αποτελεί μέρος του υπάρχοντος Ημερολογίου Πλοίου ή του Ηλεκτρονικού Συστήματος Καταγραφής όπως έχει εγκριθεί από τη Αρχή.

2.1.6 Οι καταχωρήσεις στο Βιβλίο Ουσιών που Καταστρέφουν το Όζον θα καταγράφονται με όρους μάζας (Kg) ουσίας και θα συμπληρώνονται χωρίς καθυστέρηση σε κάθε περίπτωση, που πραγματοποιείται:

- 1) επαναπλήρωση, πλήρη ή μερική, εξοπλισμού που περιέχει ουσίες που καταστρέφουν το όζον,
- 2) επισκευή ή συντήρηση εξοπλισμού που περιέχει ουσίες που καταστρέφουν το όζον,
- 3) απόρριψη ουσιών που καταστρέφουν το όζον στην ατμόσφαιρα (ηθελημένη και μη ηθελημένη)
- 4) απόρριψη ουσιών που καταστρέφουν το όζον σε εγκαταστάσεις υποδοχής στην ξηρά,
- 5) προμήθεια ουσιών που καταστρέφουν το όζον στο πλοίο.

## **2.2. Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα (International Air Pollution Certificate - Δ.Π.Π.Ρ.Α.)**

2.2.1 Το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα (Δ.Π.Π.Ρ.Α.) προβλέπεται από τον Κανονισμό 6 του Παραρτήματος VI της ΔΣ MARPOL. Το εν λόγω πιστοποιητικό περιλαμβάνει συμπλήρωμα με πληροφορίες αναφορικά με τον εξοπλισμό που φέρει για την εφαρμογή των διατάξεων του Παραρτήματος VI της Σύμβασης, ενώ ο τύπος του περιέχεται στο Προσάρτημα I του εν λόγω Παραρτήματος.

2.2.2 Εκδίδεται από την Αρχή ή από κάθε πρόσωπο ή οργανισμό αρμοδίως εξουσιοδοτημένο από αυτήν μετά από αρχική επιθεώρηση ή επιθεώρηση ανανέωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 5, για μια χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα πέντε (05) έτη. Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα δεν εκδίδεται για πλοίο το οποίο φέρει σημαία κράτους που δεν είναι Μέρος στο Παράρτημα VI της Σύμβασης.

2.2.3 Με το εν λόγω διεθνές πιστοποιητικό εφοδιάζεται κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 GT και άνω που εκτελεί ταξίδια σε λιμάνια ή θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς πέραν της ακτής που βρίσκονται στη δικαιοδοσία άλλων Κρατών-Μερών καθώς και κάθε πλατφόρμα ή εξέδρα εξόρυξης πετρελαίου, η οποία εκτελεί ταξίδια σε ύδατα που βρίσκονται στην δικαιοδοσία άλλων Κρατών Μερών.

## **2.3 Διεθνές Πιστοποιητικό Ενεργειακής Αποδοτικότητας (International Energy Efficiency Certificate- Δ.Π.Ε.Α.)**

2.3.1 Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ενεργειακής Αποδοτικότητας (International Energy Efficiency Certificate – Δ.Π.Ε.Α.) προβλέπεται από τον Κανονισμό 6.4. Το εν λόγω πιστοποιητικό περιλαμβάνει συμπλήρωμα με πληροφορίες αναφορικά με την ενεργειακή απόδοση του πλοίου, όπως είναι ο Σχεδιαστικός Δείκτης

Ενεργειακής Αποδοτικότητας (E.E.D.I.). Ο τύπος του πιστοποιητικού περιέχεται στο Προσάρτημα VIII του εν λόγω Παραρτήματος.

2.3.2 Εκδίδεται από την Αρχή ή από κάθε πρόσωπο ή οργανισμό αρμοδίως εξουσιοδοτημένο από αυτήν μετά από μια επιθεώρηση σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 5.4 του Παραρτήματος VI για κάθε νέο πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 GT και πάνω πριν το πλοίο αυτό εκτελέσει πλόες προς λιμάνια ή θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς υπό τη δικαιοδοσία άλλων Μερών. Ως νέο πλοίο σύμφωνα με τον Κανονισμό 2, ορίζεται το πλοίο το οποίο έχει σύμβαση ναυπήγησης υπογεγραμμένη την ή μετά την 01-01-2013 ή βρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή μετά τη 01-07-2013 ή η παράδοσή του έγινε την ή μετά την 01-06-2015.

2.3.3 Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ενεργειακής Αποδοτικότητας έχει ισχύ καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του πλοίου, ενώ παύει να ισχύει στις εξής περιπτώσεις:

- α) αν το πλοίο αποσύρεται από λειτουργία ή αν ένα νέο πιστοποιητικό έχει εκδοθεί μετά από μετασκευή ευρείας εκτάσεως ή
- β) κατά τη μεταφορά πλοίου σε σημαία άλλου κράτους.

2.3.4 Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ενεργειακής Αποδοτικότητας όπως και το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα δεν εκδίδεται για πλοίο το οποίο φέρει σημαία κράτους που δεν είναι Μέρος στο Παράρτημα VI της Σύμβασης.

## **2.4 Σχέδιο Διαχείρισης Ενεργειακής Αποδοτικότητας Πλοίου (Ship Energy Efficiency Management Plan-S.E.E.M.P.)**

2.4.1 Σύμφωνα με τον Κανονισμό 22 κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 GT και άνω υποχρεωτικά φέρει ένα Σχέδιο Διαχείρισης Ενεργειακής Αποδοτικότητας, το οποίο δύναται να αποτελεί μέρος του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management System) του πλοίου. Το εν λόγω σχέδιο αποτελεί λειτουργικό μέτρο που καθιερώνει τη μέθοδο βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης ενός πλοίου. Η βελτίωση αυτή δύναται να εφαρμοστεί με διάφορους τρόπους, όπως βελτιστοποίηση της ταχύτητας του πλοίου, πραγματοποίηση αλλαγής πορείας για αντιμετώπιση των δυσμενών καιρικών συνθηκών, καθαρισμός κύτους στη ξηρά, εγκατάσταση μεθόδων ανάκτησης θερμότητας.

2.4.2 Σε πλοία ολικής χωρητικότητας 5000 GT και πάνω το Σχέδιο Διαχείρισης Ενεργειακής Αποδοτικότητας θα πρέπει να περιλαμβάνει περιγραφή της μεθοδολογίας που χρησιμοποιείται για την συγκέντρωση των δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου σύμφωνα με τον Κανονισμό 22 Α.1 του Παραρτήματος VI, καθώς και τις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για την υποβολή της ετήσιας αναφοράς δεδομένων στην Αρχή.

2.4.3 Το εν λόγω Σχέδιο διαμορφώνεται για κάθε πλοίο χωριστά, με βάση τις σχετικές κατευθυντήριες οδηγίες του IMO.

## **2.5 Δήλωση Συμμόρφωσης- Αναφορά Κατανάλωσης Καυσίμου (Statement of Compliance- Fuel Oil Consumption Reporting)**

2.5.1 Σύμφωνα με τον Κανονισμό 22 Α, από το ημερολογιακό έτος 2019, κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 5.000 GT και άνω συλλέγει τα δεδομένα που καθορίζονται στο προσάρτημα ΙΧ του Παραρτήματος VI, για το έτος αυτό και για κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος ή τμήμα αυτού, ανάλογα με την περίπτωση, σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιλαμβάνεται στο Σχέδιο Διαχείρισης Ενεργειακής Αποδοτικότητας του πλοίου. Τα δεδομένα αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την ετήσια κατανάλωση καυσίμου, την συνολική απόσταση που ταξίδεψε και τις ώρες λειτουργίας του πλοίου. Στο τέλος κάθε ημερολογιακού έτους, το πλοίο αθροίζει τα δεδομένα που συλλέγει στο έτος αυτό ή μέρος αυτού

ανάλογα με την περίπτωση. Εντός τριών (03) μηνών μετά το τέλος κάθε ημερολογιακού έτους, το πλοίο αναφέρει στη Αρχή του ή σε κάθε οργανισμό δεόντως εξουσιοδοτημένο από αυτήν το συνολικό ποσό για κάθε δεδομένο που προσδιορίζεται στο προσάρτημα ΙΧ του Παραρτήματος VI, μέσω ηλεκτρονικής επικοινωνίας χρησιμοποιώντας ένα τυποποιημένο μορφότυπο που αναπτύσσεται από τον ΙΜΟ. Τα δεδομένα επαληθεύονται με βάση τις διαδικασίες που έχει θεσπίσει η Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθυντήριες οδηγίες που αναπτύσσονται από τον Οργανισμό.

2.5.2 Με την παραλαβή των αναφερόμενων στοιχείων η Αρχή ή οποιοσδήποτε οργανισμός δεόντως εξουσιοδοτημένος από αυτή αποφασίζει εάν τα στοιχεία έχουν αναφερθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 22Α αυτού του Παραρτήματος και, εάν ναι, εκδίδει Δήλωση Συμμόρφωσης σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου όχι αργότερα από πέντε (05) μήνες από την έναρξη του ημερολογιακού έτους.

2.5.3 Η Δήλωση Συμμόρφωσης συντάσσεται σε έντυπο σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο προσάρτημα Χ του Παραρτήματος VI της Σύμβασης, έχει ισχύ για το ημερολογιακό έτος κατά το οποίο εκδίδεται και για τους πρώτους πέντε (05) μήνες του επόμενου ημερολογιακού έτους.

2.5.4 Όλες οι Δηλώσεις Συμμόρφωσης τηρούνται επί του πλοίου τουλάχιστον για την χρονική περίοδο που είναι σε ισχύ.

### 3. Έλεγχος στα πλοία

3.1 Ο έλεγχος που γίνεται από την Λιμενική Αρχή πρέπει να ξεκινά από τον έλεγχο του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα (Δ.Π.Π.Ρ.Α.). Αρχικά, ελέγχεται η ισχύς του πιστοποιητικού και στη συνέχεια το συμπλήρωμα, το οποίο δίνει μία σαφή εικόνα αναφορικά με το είδος και τον τύπο του εξοπλισμού που διαθέτει το πλοίο. Ειδικότερα, από το συμπλήρωμα του εν λόγω πιστοποιητικού δύναται να πληροφορηθούμε για το σύστημα πυρασφάλειας αλλά και τα συστήματα που διαθέτει το πλοίο και περιέχουν ουσίες που καταστρέφουν το όζον και χλωροφθοριομένους υδρογονάνθρακες (HCFCs). Επίσης, δύναται να πληροφορηθούμε για τα χαρακτηριστικά των ναυτικών diesel μηχανών που φέρει το πλοίο, οι οποίες πρέπει να είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13 του Παραρτήματος VI. Επιπρόσθετα, από το συμπλήρωμα του Δ.Π.Π.Ρ.Α. δύναται να πληροφορηθούμε το ποσοστό % της περιεκτικότητας σε θείο του καυσίμου πετρελαίου που χρησιμοποιεί το πλοίο και αν χρησιμοποιεί εξοπλισμό ή άλλη μέθοδο για εναλλακτική συμμόρφωση ως προς το ποσοστό αυτό. Τέλος, δύναται να πληροφορηθούμε για το είδος του εγκεκριμένου από την Αρχή αποτεφρωτή που φέρει το πλοίο.

3.2 Στη συνέχεια, ελέγχεται το Βιβλίο Ουσιών που Καταστρέφουν το Όζον και οι καταχωρήσεις του. Τονίζεται ότι οι ποσότητες ουσιών που είναι καταχωρημένες στο βιβλίο ότι παραδόθηκαν σε ευκολίες υποδοχής θα πρέπει να συμφωνούν με τις αντίστοιχες ποσότητες στις αποδείξεις των εγκαταστάσεων.

3.3 Θα πρέπει να ελέγχεται η έγκριση τύπου της Αρχής της σημαίας του πλοίου για τον αποτεφρωτήρα που φέρει το πλοίο, σε συνάρτηση με σχετικές πληροφορίες στο συμπλήρωμα του πιστοποιητικού (Δ.Π.Π.Ρ.Α.) και η εξοικείωση του αρμόδιου προσωπικού του πληρώματος του πλοίου με την ορθή λειτουργία του αποτεφρωτή.

3.4 Όσον αφορά την περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου πετρελαίου του πλοίου, ελέγχεται το ποσοστό % της περιεκτικότητας κατά μάζα σε θείο που αναγράφεται στο συμπλήρωμα του Δ.Π.Π.Ρ.Α. με το αντίστοιχο ποσοστό % στα δελτία παράδοσης καυσίμου (BDN), τα οποία υποχρεωτικά πρέπει να φέρει το πλοίο. Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τον Κανονισμό 18.6 τα δελτία παράδοσης καυσίμου πρέπει να βρίσκονται στο πλοίο, για τυχόν έλεγχο από τις αρμόδιες Αρχές, για μια χρονική περίοδο τριών (03) ετών μετά την παράδοση στο πλοίο. Επίσης, τονίζεται ότι το κάθε δελτίο παράδοσης καυσίμου, πέρα από το

ποσοστό % της περιεκτικότητας του καυσίμου σε θείο, περιλαμβάνει και άλλες πληροφορίες, οι οποίες αναλυτικά περιέχονται στο Προσάρτημα V του Παραρτήματος VI.

3.5 Επισημαίνεται ότι, από 01-01-2020 ισχύει το νέο όριο περιεκτικότητας σε θείο των ναυτιλιακών καυσίμου πετρελαίου (0,50%) σε περιοχές εκτός ελέγχου εκπομπών SO<sub>x</sub> (SO<sub>x</sub> Emission Control Areas-SECAs), ενώ το αντίστοιχο όριο στις περιοχές ελέγχου εκπομπών SO<sub>x</sub> παραμένει στο 0,10%.

3.6 Ως περιοχές ελέγχου εκπομπών SO<sub>x</sub> σύμφωνα με τον Κανονισμό 14, του Παραρτήματος VI είναι: η Βαλτική Θάλασσα, η Βόρεια Θάλασσα, η περιοχή της Β. Αμερικής και η θαλάσσια περιοχή της Καραϊβικής των ΗΠΑ.

3.7 Θα πρέπει να ελέγχεται η ισχύς του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ενεργειακής Αποδοτικότητας στα υπόχρεα πλοία και η ύπαρξη Σχεδίου Διαχείρισης της Ενεργειακής Αποδοτικότητας πάνω στο πλοίο.

3.8 Επίσης, θα πρέπει να ελέγχεται ο τύπος και η ισχύς της Δήλωσης Συμμόρφωσης σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου, που φέρει το υπόχρεο πλοίο.

### Γ. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Στους παραβάτες διατάξεων των Παραρτημάτων Ι έως VI της ΔΣ MARPOL, ανεξάρτητα από κάθε άλλη ποινική ή πειθαρχική ευθύνη, επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου ένατου του ν.1269/1982 (Α' 89), όπως ισχύει.

Δ. Κατά τον έλεγχο ενός πλοίου στο πλαίσιο της ΔΣ MARPOL, με σκοπό την καλύτερη αποτύπωση των αποτελεσμάτων του ελέγχου της Λιμενικής Αρχής, θα συμπληρώνεται σχετικό έντυπο στην Ελληνική και Αγγλική γλώσσα, το οποίο επισυνάπτεται στην παρούσα. Η εν λόγω έκθεση ελέγχου, στις περιπτώσεις πλοίων υπό ελληνική σημαία, θα αποστέλλεται ΚΕΠ/ΔΚΕΟ στο πλαίσιο της αξιολόγησης/ελέγχου των επιθεωρητών, καθώς και των εξουσιοδοτημένων Οργανισμών (Νηογνωμόνων).

Ε. Με την παρούσα εγκύκλιο καταργείται η (β) σχετική.

ΣΤ. Κ. Λ/Χ-Λ/Χ ενημερώσουν σχετικά Λιμενικές Αρχές υπαγωγής τους.

Επισυνάπτεται:

Έντυπο Ελέγχου (σελ. 06)

**Ο Υπουργός**

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ**

### ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ

#### I. ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΠΡΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Κ.Λ/Χ-Λ/Χ

#### II. ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΓΙΑ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

1. ΝΕΕ
2. ΠΝΟ
3. ΕΕΕ
4. ΕΕΝΜΑ
5. ΣΕΕΝ
6. ΕΕΚΦΝ
7. 1<sup>η</sup>-2<sup>η</sup>-3<sup>η</sup>-4<sup>η</sup>-5<sup>η</sup>-6<sup>η</sup>-7<sup>η</sup>-8<sup>η</sup>- 9<sup>η</sup> ΠΕΔΙΛΣ ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.

**III. ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ**

1. Γρ. κ. ΥΝΑΝΠ
2. Γρ. κ. Α/ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.
3. Γρ. κ. Α' Υ/ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.
4. Γρ. κ. Β' Υ/ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.
5. Γρ. κ.κ. ΔΚΓ'-ΔΚΒ'-ΔΚΑ'
6. ΔΕΠΙΧ-ΔΕΠ-ΔΑΝ-ΔΚΕΟ-ΔΙΜΕΚΑΠ-ΔΙΛΙΚΥΠ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ  
ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ  
ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ .....

### ΕΝΤΥΠΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ MARPOL

#### Χαρακτηριστικά Ελέγχου:

Ημερομηνία επιθεώρησης :	
Τόπος επιθεώρησης :	
Όνοματεπώνυμο / Βαθμός επιθεωρητή/ών:	1.
	2.
	3.

#### Χαρακτηριστικά πλοίου :

Όνομα / είδος πλοίου:		Αριθμός IMO:	
Σημεία :		Διεθνές Διακριτικό Σήμα:	
Λιμάνι & αριθμός νηολογίου:		Ολική χωρητικότητα (GT):	
Προηγούμενο λιμάνι:		Έτος κατασκευής:	
Επόμενο λιμάνι:		Αριθμός πληρώματος / επιβατών:	

Δ.Σ. MARPOL Παράρτημα Ι (Ν. 1269/82) – Π.Δ. 479/84 - ΚΥΑ 8111.1/41/2009 – Πετρελαιοειδή					
Π.Π.Ρ.Π / Δ.Π.Π.Ρ.Π :			Βιβλίο Πετρελαίου: Μέρος Ι – Μέρος ΙΙ (Δεξαμενόπλοια)		
Ημερομηνία έκδοσης :			Εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου (15ppm) :		
Ημερομηνία λήξης :			Προειδοποιητική συσκευή αυτόματης διακοπής απόρριψης:		
Ετήσια θεώρηση :			Μέγιστη απόδοση του συστήματος : ....m <sup>3</sup> /h		
Αρχή Έκδοσης :			Αρχή Θεώρησης		
Σχέδιο έκτακτης ανάγκης SOPEP:			Αποτεφρωτήρας (sludge):		Βοηθητικός Λέβητας:
Πρότυπος σύνδεσμος :	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Άλλα αποδεκτά μέσα :		
Δεξαμενές συγκράτησης πετρελαιοειδών μιγμάτων (Oily bilge water tanks)	Νομείς	Θέση	Χωρητικότητα (m <sup>3</sup> )	Βιβλίο πετρελαίου (O.R.B.),(m <sup>3</sup> )	Ποσότητα στη δεξαμενή (m <sup>3</sup> )
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>					
Δεξαμενές καταλοίπων πετρελαίου (Oil residues sludge tanks)	Νομείς	Θέση	Χωρητικότητα (m <sup>3</sup> )	Βιβλίο πετρελαίου (O.R.B.) (m <sup>3</sup> )	Ποσότητα στη δεξαμενή (m <sup>3</sup> )
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>					
Δεξαμενές καταλοίπων (Slop tanks)	Νομείς	Θέση	Χωρητικότητα (m <sup>3</sup> )	Βιβλίο πετρελαίου (O.R.B.) (m <sup>3</sup> )	Ποσότητα στη δεξαμενή (m <sup>3</sup> )
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>					
<b>Ευκολίες υποδοχής:</b>					
	Ημερομηνία	Λιμάνι / Χώρα	Ποσότητα (bilge)	Ποσότητα (sludge)	
Τελευταία παράδοση :					
Τελευταία παράδοση slop:					



Δ.Σ. MARPOL Παράρτημα II – Επιβλαβές Υγρές Ουσίες που μεταφέρονται γύμα -					
Πιστοποιητικό	Ημερομηνία έκδοσης	Ημερομηνία λήξης	Ετήσια θεώρηση	Αρχή Έκδοσης	Αρχή Επιθεώρησης
Δ.Π.Π.Ρ. Μεταφοράς Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύδην					
Πιστοποιητικό Καταλληλότητας					

Εξοπλισμός	Παρατηρήσεις
Εγχειρίδιο πρότυπων Διαδικασιών και Διατάξεων Απόρριψης στην Θάλασσα Υγρών Επιβλαβών Ουσιών Χύδην (P&A Manual)	
Έγκριση P&A Manual	
Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Ρύπανσης από Υγρές Επιβλαβείς Ουσίες (SMPEP)	
Έγκριση SMPEP	
Βιβλίο Φορτίου	

**Ευκολίες Υποδοχής**

	Ημερομηνία	Λιμάνι / Χώρα	Ποσότητα (m <sup>3</sup> )
Τελευταία παράδοση Αποβλήτων Υγρών Επιβλαβών Ουσιών σε ευκολία υποδοχής			
Απόδειξη Παράδοσης	Ναι		Όχι

**Δ.Σ. MARPOL Παράρτημα IV (Ν. 1269/82) - Π.Δ. 400/96 - ΚΥΑ 8111.1/41/2009 - Λύματα**

Π.Π.Ρ.Λ / Δ.Π.Π.Ρ.Λ.		Αρχή Έκδοσης		Αρχή Θεώρησης	
Ημερομηνία έκδοσης:					
Ημερομηνία λήξης :					
Ετήσια θεώρηση :					
Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με σύστημα επεξεργασίας λυμάτων / πολτοποιητή / δεξαμενή συγκέντρωσης					
<b>Σύστημα επεξεργασίας λυμάτων</b>	Ναι / Όχι				
Κατασκευαστής					
Τύπος / Μοντέλο :	Ημερομηνία κατασκευής :				
Διατίθεται επί του πλοίου έγκριση τύπου:					
<b>Σύστημα πολτοποίησης και απολύμανσης λυμάτων</b>	Ναι / Όχι				
Κατασκευαστής :					
Τύπος / Μοντέλο :	Ημερομηνία κατασκευής :				
Υδραυλική παροχή (m <sup>3</sup> /ημέρα):					
Διατίθεται επί του πλοίου έγκριση τύπου:					
<b>Δεξαμενή συγκέντρωσης λυμάτων :</b>	Ναι / Όχι				
Στοιχεία δεξαμενών συγκράτησης	Θέση / Νομέας	Ολική χωρητικότητα (m <sup>3</sup> )	Ποσότητα στη δεξαμενή (m <sup>3</sup> )		
ΣΥΝΟΛΟ :					
<b>Μέθοδοι διαχείρισης λυμάτων :</b>					
Πρότυπος σύνδεσμος	Ναι / Όχι	Σε ένα σημείο (σε πλοία μέχρι 7 μ. πλάτος στο κέντρο τους)		Σε δύο σημεία	
	Ημερομηνία / Ωρα	Λιμάνι / Χώρα / Στίγμα		Ποσότητα (m <sup>3</sup> )	
Παράδοση σε ευκολίες υποδοχής					
Απόρριψη λυμάτων					

Α.Σ. MARPOL Παράρτημα V (Ν. 1269/82) - ΚΥΑ 8111.1/41/2009 (Β' 412) – Απορρίματα							
Σχέδιο Διαχείρισης Απορριμάτων							
Βιβλίο Απορριμάτων							
Εξοπλισμός διαχείρισης απορριμάτων :							
Αποτεφρωτήρας							
Άλλα μέσα:							
Διατίθεται επί του πλοίου έγκριση τύπου για τον αποτεφρωτήρα							
Ναι / Όχι							
Ευκολίες επί του πλοίου / Κατηγορίες							
Χωρητικότητα (m <sup>3</sup> )		Τρέχουσα ποσότητα (m <sup>3</sup> )		Τελευταία απόρριψη / διάθεση / παράδοση - Απόδειξη ελέγχθηκε:			x
				Ημερομηνία / Ώρα	Λιμάνι / Χώρα / Στίγμα	Εκτιμώμενη ποσότητα που (m <sup>3</sup> )	
						Απορρίφθηκε στη θάλασσα	Παραδόθηκε σε ευκολίες υποδοχής
Αποτεφρώθηκε							
<b>Μέρος Ι</b>							
Α – Πλαστικά							
Β – Κατάλοιπα τροφών							
C – Οικιακά απόβλητα							
D – Μαγειρικό λάδι							
E – Στάχτες αποτέφρωσης							
G – Σφάλια ζώων							
H – Αλιευτικός εξοπλισμός							
I – Ηλεκτρονικά απόβλητα							
<b>Μέρος ΙΙ</b>							
J – Κατάλοιπα φορτίου (non – HME )							
K- Κατάλοιπα φορτίου (HME)							

Α.Σ. MARPOL Παράρτημα VI (Νόμος 3104/2003) - ΚΥΑ 128/2016 (Β' 3958)				
Πιστοποιητικό	Ημερομηνία έκδοσης	Ημερομηνία λήξης	Ετήσια θεώρηση	Παρατηρήσεις
Δ.Π.Π.Ρ.Α.				
Δ.Π.Ε.Α.				
Δήλωση Συμμόρφωσης – Αναφορά Κατανάλωσης Καυσίμου				
	<b>Ελέγχθηκαν</b>	<b>Παρατηρήσεις</b>		
Βιβλίο Μηχανής				
Σχέδιο ενεργειακής διαχείρισης πλοίου (SEEMP)				
Τελευταία απόδειξη παραλαβής καυσίμων (BDN)				

**Πληροφορίες της διαδικασίας εναλλαγής καυσίμου (change over procedure - COP)**

Ελέγχθηκε Βιβλίο Μηχανής	x	Εγγραφή διαδικασίας εναλλαγής καυσίμου	x
		Ολοκλήρωση COP (Ημερομηνία/ Ώρα / Θέση)	
		Έναρξη:	
		Λήξη:	
<b>Μηχανές πλοίου</b>			
<b>Όνομα</b>	<b>Ισχύς (Kw)</b>	<b>Πρόωση</b>	

**Πληροφορίες τελευταίας πετρέλευσης σύμφωνα με Δελτίο Παράδοσης Καυσίμου**

Ημερομηνία / Ώρα	Είδος καυσίμου (MGO/IFO/HFO κτ.λ)	Ποσότητα (MT)	Πυκνότητα στους 15°C (kg/m <sup>3</sup> )	Ποσοστό θείου (%)	Προμηθευτής	Λιμάνι / Χώρα / Αγκυροβόλιο

**Πληροφορίες Δεξαμενών Καυσίμων**

Στοιχεία δεξαμενών	Είδος καυσίμου	Χωρητικότητα 100% (m <sup>3</sup> )	Τρέχουσα Ποσότητα (m <sup>3</sup> )

**Παρατηρήσεις**

Ο / Οι Επιθεωρητής /ες

- 1.
- 2.
- 3.



HELLENIC REPUBLIC  
 MINISTRY OF MARITIME AFFAIRS & INSULAR POLICY  
 HELLENIC COAST GUARD HEADQUARTERS  
 PORT AUTHORITY .....

### REPORT OF MARPOL PORT STATE INSPECTION

<b>INSPECTION PARTICULARS</b>	
Date of inspection:	
Place of inspection:	
Inspector(s):	1.
	2.
	3.

<b>SHIP PARTICULARS</b>			
Name:		IMO number:	
Ship type:		Call sign:	
Flag :		Gross Tonnage (GT):	
Last port of call:		Date of Construction:	
Next port of call:		Number of crew / passengers:	

<b>MARPOL Annex I - Oil &amp; Oil Mixtures -</b>			<b>Checked</b>
I.O.P.P. Certificate		Oil Record Book: Part I – Part II (tankers)	
Issuing Authority :		Oil filtering (15ppm) equipment	
Date of issue :		Oil filtering (15ppm) equipment with alarm and automatic stopping device	
Date of expiry :		Maximum throughput of the system : .....m <sup>3</sup> /h	
Date of last survey :		Incinerator for oily residues (sludge)	
Surveying Authority:		Auxiliary boiler for burning oil residues (sludge)	
		Oil Discharge monitoring and control system (tankers)	
		SOPEP (Shipboard oil pollution emergency plan) :	
		Other acceptable means :	
		Standard Discharge Connection	

#### Oil & Oil Mixtures on board

Oily bilge water tank(s) Tank identification	Frames (from) – (to)	Location Position	Capacity (m <sup>3</sup> )	Current quantity as recorded in O.R.B. (m <sup>3</sup> )	Quantity measured on board (m <sup>3</sup> )
<b>Total</b>					
Oil residue (sludge) tank(s) Tank identification	Frames (from) – (to)	Location Position	Capacity (m <sup>3</sup> )	Current quantity as recorded in O.R.B. (m <sup>3</sup> )	Quantity measured on board (m <sup>3</sup> )
<b>Total</b>					
Slop tanks	Frames (from) – (to)	Location Position	Capacity (m <sup>3</sup> )	Current quantity as recorded in O.R.B. (m <sup>3</sup> )	Quantity measured on board (m <sup>3</sup> )
<b>Total</b>					

#### Port Reception Facilities

	Date	Port / Country	Quantity (m <sup>3</sup> ) (bilge)	Quantity (m <sup>3</sup> ) (sludge)	Quantity (m <sup>3</sup> ) (slop)
Last delivery of oily waste to P.R.F					
Receipt checked	Yes		No		

MARPOL Annex II- NLS carried in Bulk -					
Title Certificate	Date of issue	Date of expiry	Date of last survey	Issuing Authority	Surveying Authority
I.N.L.S.C.					
C.O.F.					

Equipment	Checked	Comments
P&A Manual (Procedures and Arrangements Manual)		
Approval for P&A Manual		
SMPEP (Shipboard marine pollution emergency plan)		
Approval of SMPEP		
Cargo Record Book		

**Port Reception Facilities**

	Date	Port / Country	Quantity (m <sup>3</sup> )
Last delivery of NLS waste to P.R.F			
Receipt checked	Yes	No	

**MARPOL Annex IV – Sewage -**

Title Certificate	Date of issue	Date of expiry	Date of survey	Issuing Authority	Surveying Authority
I.S.P.P.Certificate					

**The ship is equipped with: Sewage treatment plant /Comminuting and disinfecting system / Holding tank**

Sewage treatment plant			
Type	Name of manufacturer	Type approval certificate	
Comminuting and disinfecting system			
Type	Name of manufacturer	Type approval certificate	
Holding tank equipment			
Tank identification	Position (Frames)	Capacity (m <sup>3</sup> )	Quantity measured on board (m <sup>3</sup> )
Total			

**Sewage Handling Operations and Facilities**

Ship is fitted with a pipeline and a standard shore connection			Yes	No	
Date / Time	Port	Country	Position (latitude / longitude)	Quantity (m <sup>3</sup> )	
Last delivery of sewage to P.R.F					
Sewage discharge					

**MARPOL Annex V – Garbage -**

Garbage equipment	Checked	Comments
Garbage Management Plan		
Garbage Record Book (Part I / Part II)		
Incinerator		
Type Approval for shipboard incinerator		
Compactor		

**Garbage Management**

Part I	Capacity (m <sup>3</sup> )	Current quantity (m <sup>3</sup> )	Receipt checked				Estimated amount incinerated (m <sup>3</sup> )
			Date / Time	Position of the ship (latitude / longitude) or port if discharged ashore or name of ship if discharged to another ship	Estimated amount discharged (m <sup>3</sup> )		
					Into sea	To reception facilities	
A – Plastics							
B – Food waste							
C – Domestic waste							
D – Cooking oil							
E – Incinerator ashes							
F – Operational waste							
G – Animal carcass(es)							
H – Fishing gear							
I – E-waste							
Part II							
J – Cargo residues (non – HME )							
K- Cargo residues (HME)							

**MARPOL Annex VI**

Title Certificate	Date of issue	Date of expiry	Date of survey	Issuing Authority	Surveying Authority
IAPPC					
IIEEC					
Statement of Compliance – Fuel Oil Consumption Reporting					
		<b>Checked</b>	<b>Comments</b>		
Engine Log Book					
Ship Energy Efficiency Management Plant (SEEMP)					
Bunker Delivery Note (BDN)					

**Records for fuel change over procedure**

Engine log book checked	×	Change over procedure (COP)	×
		COP completed (date / time / position)	
		Start:	
		Stop:	
Combustion Machinery			
Identification	Power (Kw)	For Propulsion	

**Details of last bunkering operation(s) as per BDN information**

Date / Time	Type of fuel	Amount supplied (MT)	Density at 15°C (kg/m <sup>3</sup> )	Sulphur content (%)	Supplier	Port / Country /Anchorage

**Fuel Tanks**

Identification	Type of fuel	Capacity 100% (m <sup>3</sup> )	Current quantity (m <sup>3</sup> )

**Remarks**

.....

Inspector(s)

- 1.
- 2.
- 3.