



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V ΑΔΕΙΕΣ

1. Η εκκένωση υγρού έρματος πρέπει να είναι σύμφωνη με τη Διεθνή Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Υγρού Έρματος και των Ιζημάτων των Πλοίων (BWM).
2. Σύμφωνα με τις ισχύουσες ρυθμίσεις για την BWM στην περιοχή της Μεσογείου:
3. Κάθε πλοίο που καταπλέει σε λιμένα εντός της περιοχής της Μεσογείου πρέπει να διαθέτει Σχέδιο Διαχείρισης Υδάτινου Έρματος (Ballast) που συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των «Guidelines for Ballast Water Management and Development of Ballast water Management Plans» (IMO Resolution MEPC.127(53)) και να τηρεί αρχείο όλων των ενεργειών υγρού έρματος. Το Σχέδιο θα πρέπει να συγκεκριμένο για κάθε πλοίο και να παρέχει λεπτομερείς διαδικασίες και περιγραφές όλων των δράσεων που πρέπει να αναληφθούν για την εφαρμογή των πρακτικών BWM που απαιτείται από τη Σύμβαση. Το Σχέδιο θα πρέπει, επίσης, να προσδιορίζει τον υπεύθυνο για τη διαχείριση του υγρού έρματος και να περιγράφει τα καθήκοντά του ώστε να διασφαλίζεται η τήρηση των διαδικασιών του Σχεδίου.
4. Τα ιζήματα που συλλέγονται κατά τον καθαρισμό ή την επισκευή των δεξαμενών έρματος πρέπει να παραδίδονται στις κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής σε λιμένες και τερματικούς σταθμούς ή να εκφορτώνονται σε απόσταση άνω των 200 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη γη όταν το πλοίο πλέει στην περιοχή της Μεσογείου.

Εμπορικές Συναλλαγές	Χώροι Εκκένωσης Υγρού Έρματος
i. Πλοία που εισέρχονται ή εξέρχονται από την περιοχή της Μεσογείου από ή προς τον Ατλαντικό Ωκεανό (στενά του Γιβραλτάρ) ή από ή προς τον Ινδικό Ωκεανό μέσω της Ερυθράς Θάλασσας (διώρυγα του Σουέζ).	Πριν από την είσοδο ή μετά την έξοδο από την περιοχή της Μεσογείου, τουλάχιστον 200 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ξηρά και σε βάθος τουλάχιστον 200 μέτρων.
ii. Πλοία τα οποία βρίσκονται σε κατάσταση που δεν τους επιτρέπεται η εκκένωση του υγρού έρματος όπως αυτή περιγράφεται παραπάνω π.χ. προκειμένου να αποφευχθούν καθυστερήσεις ή αποκλίσεις από το προβλεπόμενο ταξίδι του πλοίου ή για λόγους ασφαλείας.	Πριν από την είσοδό τους ή μετά την έξοδό τους από την περιοχή της Μεσογείου, όσο το δυνατόν πιο μακριά από την πλησιέστερη ξηρά και σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον 50 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ξηρά και σε ύδατα βάθους τουλάχιστον 200 μέτρων.
iii. Τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ: <ul style="list-style-type: none">• λιμένων που βρίσκονται εντός της περιοχής, ή• ενός λιμένα στην Μαύρη Θάλασσα και ενός της Ερυθράς Θάλασσας, ή• ενός λιμένα στην Μαύρη Θάλασσα και ένα λιμένα της Μεσογείου, ή• ένα λιμένα στην Ερυθρά Θάλασσα και ενός λιμένα της Μεσογείου	Όσο το δυνατόν μακρύτερα από τη στεριά και σε κάθε περίπτωση σε ύδατα που βρίσκονται σε απόσταση τουλάχιστον 50 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη στεριά και σε ύδατα βάθους 200 μέτρων, τουλάχιστον.
iv. Τα πλοία που βρίσκονται σε κατάσταση που δεν τους επιτρέπεται η εκκένωση του υγρού έρματος όπως αυτή περιγράφεται στο (iii) παραπάνω π.χ. προκειμένου να αποφευχθούν καθυστερήσεις ή αποκλίσεις από το προβλεπόμενο ταξίδι του πλοίου ή για λόγους ασφαλείας.	Περιοχές που ορίζονται από το Κράτος του λιμένα για το σκοπό αυτό.



- Υπάρχουν δύο πρότυπα διαχείρισης των υδάτων έρματος (D-1 και D-2).
- Το πρότυπο D-1 απαιτεί από τα πλοία να εκκενώνουν το νερό έρματος σε ανοιχτές θάλασσες, μακριά από τις παράκτιες περιοχές. Ιδανικά, αυτό σημαίνει τουλάχιστον 200 ναυτικά μίλια από την ξηρά και σε βάθος τουλάχιστον 200 μέτρων. Με αυτόν τον τρόπο, λιγότεροι οργανισμοί θα επιβιώσουν και έτσι τα πλοία θα είναι λιγότερο πιθανό να εισάγουν στη θάλασσα δυνητικά επιβλαβή είδη όταν απελευθερώνουν το έρμα.
- Το πρότυπο D-2 καθορίζει τη μέγιστη ποσότητα βιώσιμων οργανισμών που επιτρέπεται να απορρίπτονται, συμπεριλαμβανομένων συγκεκριμένων δεικτών μικροβίων, επιβλαβών για την ανθρώπινη υγεία.
- Από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της Σύμβασης BWB, όλα τα πλοία πρέπει να συμμορφώνονται, τουλάχιστον, με το πρότυπο D-1, και όλα τα νέα πλοία με το πρότυπο D-2.
- Εν τέλει, όλα τα πλοία θα πρέπει να συμμορφώνονται με το πρότυπο D-2. Για τα περισσότερα πλοία αυτό απαιτεί την εγκατάσταση ειδικού εξοπλισμού για την επεξεργασία του υγρού έρματος.
- Τα κράτη - μέλη του IMO σε συνάντηση της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) συμφώνησαν στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης για τα υπάρχοντα πλοία, τα οποία συνδέονται με την έρευνα ανανέωσης του Διεθνούς Πιστοποιητικού πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο (IOPP).
- Ουσιαστικά, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης που έχει συμφωνηθεί από το MEPC σημαίνει ότι η συμμόρφωση με το πρότυπο D-2 θα τεθεί σταδιακά για μεμονωμένα πλοία έως τις 8 Σεπτεμβρίου 2024. Με την πάροδο του χρόνου, όλο και περισσότερα πλοία θα συμμορφώνονται με το πρότυπο D-2.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V (1)

Αναφορές

Ζημιές

- 1) Όταν το πλήρωμα παρατηρεί οποιαδήποτε ζημιά στο πλοίο, πρέπει να ενημερώσει αμέσως τον πλοίαρχο του λιμένα. Ο πλοίαρχος του λιμένα θα επιθεωρήσει τη ζημιά και θα προχωρήσει στις απαραίτητες ενέργειες.
- 2) Σε περίπτωση που το πλοίο δεν ειδοποιηθεί εντός 12 ωρών μετά την πρόκληση ζημιών σχετικά με το σχέδιο επιδιόρθωσής του, ο Πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να υποβάλει έκθεση ζημιών και επιστολή διαμαρτυρίας μέσω του αντιπροσώπου ναυτιλιακού πράκτορα.

Επιθεώρηση χώρων αμπαριών

- 1) Ο Υπεύθυνος λιμένα επιθεωρεί τα αμπάρια πριν την έναρξη της διαδικασίας φορτώσεων και εκφορτώσεων.
- 2) Προκειμένου για φόρτωση, τα αμπάρια πρέπει να είναι έτοιμα σύμφωνα με τα Πρότυπα Σιτηρών (καθαρό και στεγνό χωρίς σκουριά, φλοίδες από χρώματα και υπολείμματα φορτίου).



- Εφόσον απαιτείται από το Ναυλοσύμφωνο, στο τέλος της φόρτωσης πρέπει να τοποθετούνται ταινίες στεγανοποίησης ή αφρός πολυουρεθάνης στα καπάκια, τους συνδέσμους και τις οπές τσιμέντου πριν την αναχώρηση των πλοίων.
- Όλες οι επιθεωρήσεις θα πραγματοποιούνται από τον Πλοίαρχου Λιμένα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V (2)

Έντυπα πριν την άφιξη του πλοίου

Αίτηση πρόσδεσης

(να συμπληρώνεται σε κάθε περίπτωση)

Επωνυμία πλοίου :		Αριθμός IMO :		
Σημαία :	P&I Επωνυμία Λέσχης:			
Τελευταίο λιμάνι :	Επόμενο Λιμάνι :			
Ολικό μήκος :	Μήκος μεταξύ των καθέτων			
Πλάτος :	Συμμόρφωση με ISSC: NAI / OXI			
Τελευταία τρία (3) φορτία :	Κατάσταση υγρού έρματος : Πλήρης / Μέρος / Κενό			
Παρατηρήσεις έρματος : NAI / OXI	Εάν ναι αναφέρετε λεπτομέρειες :			
Πληροφορίες βυθισμάτων				
	Πρωραίο	Μέσο	Πρυμναίο	Εκτόπισμα
Άφιξη				
Αναχώρηση				

Πόσο χρονικό διάστημα χρειάζεται το πλοίο από την πρόσδεση προκειμένου να είναι έτοιμο, από κάθε άποψη, να ξεκινήσει τη διαδικασία φόρτωσης / αναχώρησης

Σε περίπτωση ύπαρξης διπλόπατων στο αμπάρι ενημερώστε για τον χρόνο μετατόπισής τους



ΝΑΙ ΟΧΙ

Φορτίο κάτω από κουβούσι:

	Hach cover No1	Hach cover No2	Hach cover No3	Hach cover No4	Hach cover No5	Hach cover No6
Τύπος: υδραυλικό / με γερανό / Άλλο						
Απαιτούμενος χρόνος για άνοιγμα σε λεπτά						
Απαιτούμενος χρόνος για κλείσιμο						

	Χαμηλή ταχύτητα ανύψωσης / τόνο	Υψηλή ταχύτητα / τόνο	Όλες οι λειτουργίες είναι εν λειτουργία	Εάν ΟΧΙ δώστε λεπτομέρειες
Γερανός 1			Ναι / Όχι	
Γερανός 2			Ναι / Όχι	
Γερανός 3			Ναι / Όχι	
Γερανός 4			Ναι / Όχι	



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V (3) Οδηγίες Λιμένα / Κανονισμοί για λιμενεργάτες

1. Οι οριακοί διακόπτες των γερανών πρέπει να είναι λειτουργικοί.
2. Εάν υπάρχουν λειτουργικές ελλείψεις, πρέπει να συζητηθούν μεταξύ πλοίου και Πλοίαρχου Λιμένος.
3. Παρακαλούμε όπως επιβεβαιώσετε την ημερομηνία λήξης των πιστοποιητικών cargo gear .
4. Ο εξοπλισμός φόρτωσης/εκφόρτωσης θα πρέπει να φέρει ευδιάκριτη σήμανση, ώστε να μπορούν να διασταυρώνονται με τα πιστοποιητικά που διαθέτει το πλοίο, κατά την δοκιμή και την επιθεώρηση αυτών.
5. Στην καμπίνα του κάθε γερανού θα πρέπει να είναι τοποθετημένος πυροσβεστήρας κατάλληλος για ηλεκτρικές πυρκαγιές.
6. Κάθε γερανός πρέπει να διαθέτει κατάλληλο κάθισμα χειριστή εξοπλισμένο με πλάτη και ασφαλώς στερεωμένο στο πάτωμα.
7. Η καμπίνα του χειριστή γερανού θα πρέπει να διαθέτει ένα ηλεκτρικό σύστημα ψύξης.
8. Η καμπίνα του χειριστή γερανού θα πρέπει να διαθέτει ένα ηλεκτρικό σύστημα θέρμανσης.
9. Τα φώτα πρόσβασης στους γερανούς μέσα και έξω πρέπει να λειτουργούν κατά τις ώρες εργασίας.
10. Η ασφαλής πρόσβαση στην καμπίνα χειριστή συμπεριλαμβανομένων των σκαλών θα πρέπει να είναι σε συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς.
11. Η πρόσβαση στο αμπάρι του πλοίου θα πρέπει να είναι χωρίς εμπόδια και χωρίς ελαιώδη υπολείμματα.
12. Τα παράθυρα του γερανού πρέπει να είναι καθαρά και δεν πρέπει να υπάρχουν ελαιώδη υπολείμματα στους διαδρόμους πρόσβασης.
13. Η σκάλα επιβίβασης πρέπει να είναι εξοπλισμένη με ένα δίχτυ ασφαλείας, επαρκή φωτισμό, ένα σωσίβιο το οποίο θα είναι σε ύψος ενός μέτρου πάνω από το νερό και να είναι τοποθετημένη σε ασφαλή απόσταση από τους φορτωτές του πλοίου και τους γερανούς που κινούνται σε σιδηρόδρομο.
14. Ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος σε κάθε περίπτωση για την ασφαλή φόρτωση ή εκφόρτωση του πλοίου σύμφωνα με το A 862.20 του IMO.
15. Η προστασία των αμπαριών από την πτώση, σε αυτά, οποιονδήποτε ξένων αντικειμένων είναι ευθύνη του Πλοίαρχου. Για το λόγο αυτό συνιστάται στον πλοίαρχο να ενημερώσει σχετικά το πλήρωμα και τους αξιωματικούς του.



Περίπτωση φόρτωσης - εκφόρτωσης πλοίου
(συμπληρώνεται σε περίπτωση φόρτωσης - εκφόρτωσης πλοίου μόνο)

(επιλέξτε)

ΝΑΙ ΟΧΙ

- A. Το πλοίο είναι έτοιμο από όλες τις απόψεις να φορτώσει - ξεφορτώσει αλουμίνιο, σωλήνες, Α' Ύλη χάλυβα, πλάκες χάλυβα.
- B. Όλοι οι γερανοί είναι σε λειτουργία και σε καλή κατάσταση.

Ημερολόγιο μηχανισμών φόρτωση (σχόλια) _____

- A. Ημερολόγιο μηχανισμών φόρτωσης - ημερομηνία τελευταίας ετήσιας επιθεώρησης _____

- B. Παρακαλούμε αποστείλετε αντίγραφο της σελίδας του ημερολογίου μηχανισμών φόρτωσης στο οποίο να φαίνονται οι σφραγίδες της ετήσιας και της πενταετούς επιθεώρησης

Μπασδέκες (σχόλια) _____

(επιλέξτε)

ΝΑΙ ΟΧΙ

- A. Οι κρίκοι περιστρέφονται ελεύθερα
- B. Δεν υπάρχουν ραβδώσεις στις τροχαλίες
- C. Όλα τα ναυτικά κλειδιά να διαθέτουν τις κοπίλιες τους
- D. Δεν υπάρχει υπερβολική φθορά στα ναυτικά κλειδιά φορτίου



- Ε. Όλα τα γάντζοι διαθέτουν λειτουργικά μάνδαλα ασφαλείας
- Φ. Ο αριθμός μπασδέκων αντιστοιχεί στο πιστοποιητικό του ημερολογίου μηχανισμών φόρτωσης
- Γ. Αποστέilate φωτογραφία των μέσων του γερανού (πρόσοψη και πλευρική όψη)
- Η. Κατασκευαστής / τύπος μπασδέκας _____

Καλώδια γερανού (σχόλια)
