



**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΕΝΩΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
ΠΑΣΗΣ ΤΑΞΕΩΣ**

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1916

ΑΡ.ΠΡΩΤ.

Πειραιάς, 05.12.2019

**Προς τα  
Αξιότιμα Μέλη της  
Π.Ε.Π.Ε.Ν.**

**Θέμα: IMO / Αποφάσεις της MEPC 74 σχετικά με Κατευθυντήριες Γραμμές για συνεπή και ασφαλή εφαρμογή του παγκόσμιου ορίου περιεκτικότητας 0,5% για το θείο στα ναυτιλιακά καύσιμα**

**Εφαρμογή: Σε όλα τα πλοία που υπόκεινται στο πεδίο εφαρμογής του Παραρτήματος VI της Δ.Σ. MARPOL, τα οποία θα χρησιμοποιούν από 1.1.2020 νέα αποθειωμένα ναυτιλιακά καύσιμα (0,5% Sulphur marine fuels).**

Έχουμε την τιμή να υπενθυμίσουμε αναφορικά με την κατάρτιση σχεδίων εφαρμογής (Ship Implementation Plans) στα πλοία, μη υποχρεωτικού χαρακτήρα, για τη συνεπή εφαρμογή εξατομικευμένα σε κάθε πλοίο του παγκόσμιου ορίου περιεκτικότητας 0,5% σε θείο στα ναυτιλιακά καύσιμα, το οποίο θα αρχίσει να ισχύει από την 1.1.2020.

Επίσης, σας γνωρίζουμε ότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών (UN IMO), κατά την 74<sup>η</sup> Σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC 74), υιοθέτησε, με μία σειρά Αποφάσεων και Εγκυκλίων, ένα ολοκληρωμένο σύνολο Κατευθυντήριων Γραμμών με σκοπό τη συνεπή και ει δυνατόν ασφαλή εφαρμογή του εν λόγω ορίου (0,5 % global sulphur limit) από τα πλοία. Οι εν λόγω Κατευθυντήριες Γραμμές αφορούν στα νέα αποθειωμένα ναυτιλιακά καύσιμα (0,5% Sulphur marine fuels) που υποχρεούνται να χρησιμοποιούν τα πλοία από 1.1.2020, σύμφωνα με τους σχετικούς Κανονισμούς του IMO (MARPOL, Annex VI), πλην αυτών που έχουν εγκαταστήσει εξοπλισμό καθαρισμού καυσαερίων (Exhaust Gas Cleaning Systems), εγκεκριμένου τύπου, που πρέπει αποδεδειγμένα να πληρούν τις απαιτήσεις για συνεχή επίτευξη “ισοδύναμων μειώσεων”.

Ειδικότερα, η MEPC 74 υιοθέτησε τις παρακάτω Αποφάσεις (Resolutions):

**[RESOLUTION MEPC.320\(74\) – 2019 Guidelines for consistent implementation of the 0.5% sulphur limit under MARPOL Annex VI](#)**

Οι Κατευθυντήριες Γραμμές του IMO παρέχουν χρήσιμη πληροφόρηση στους διαχειριστές των εταιρειών σχετικά με την κατάρτιση σχεδίων εφαρμογής στα πλοία [εγκύκλιος MEPC.1/Circ.878 - Guidance on the development of a ship implementation plan for the consistent implementation of the 0.5% sulphur limit under MARPOL Annex VI]. Επίσης, παρέχουν οδηγίες στις αρμόδιες αρχές σχετικά με ενέργειες που λαμβάνονται για την αντιμετώπιση προβλημάτων που συνδέονται, τόσο με τη διάθεση μη συμμορφούμενων καυσίμων για χρήση στα πλοία, όσο και τη μη διαθεσιμότητα συμμορφούμενου καυσίμου στα λιμάνια. Υπενθυμίζεται ότι το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (ICS), με την υποστήριξη των Asian Shipowners' Association (ASA) και European Community Shipowners' Associations (ECSA), έχει εκδώσει επικαιροποιημένες οδηγίες σχετικά με την έγκαιρη προετοιμασία των διαχειριστριών εταιρειών και των πληρωμάτων των πλοίων, ενόψει της έναρξης εφαρμογής από 1.1.2020 του νέου μειωμένου παγκόσμιου ορίου (0,5%) περιεκτικότητας σε θείο στα ναυτιλιακά καύσιμα.

Οι εν λόγω Κατευθυντήριες Γραμμές του IMO εγκρίθηκαν με ενσωματωμένη ρήτρα "Operational Constraints". Δηλαδή, εάν υπάρχουν ανησυχίες ότι το πλοίο έχει προμηθευτεί μη συμμορφούμενο καύσιμο και η ποιότητά του ενδέχεται να προκαλέσει προβλήματα λειτουργίας ή ασφάλειας στο πλοίο, οι ανησυχίες αυτές θα πρέπει να τεκμηριώνονται και να καταγράφονται πλήρως. Η ανωτέρω ρήτρα έχει ενσωματωθεί στην τυποποιημένη φόρμα του IMO για τις αναφορές μη διαθεσιμότητας συμμορφούμενου καυσίμου (Fuel Oil Non-Availability Report-FONAR template) που παρατίθεται στο Προσάρτημα 1 των εν λόγω Κατευθυντήριων Γραμμών, η οποία συμπληρώνεται και υπογράφεται με **ευθύνη πλοίαρχου**.

Υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα με τον Κανονισμό 18.2.4 της Δ.Σ. MARPOL Annex VI, ένα πλοίο, όταν δεν μπορεί να προβεί σε αγορά συμμορφούμενου καυσίμου σε λιμάνι πετρέλευσης, θα πρέπει να ενημερώσει την Αρχή της σημαίας του, καθώς και την αρμόδια Αρχή του λιμένα προορισμού, κοινοποιώντας το συμπληρωμένο και υπογεγραμμένο από το πλοίαρχο έντυπο FONAR. Με μέριμνα της Αρχής της σημαίας, το ληφθέν έντυπο FONAR κοινοποιείται ομοίως στο λιμάνι, όπου υπήρξε μη διαθεσιμότητα συμμορφούμενου καυσίμου και στον IMO για καταχώρηση των σχετικών πληροφοριών στο σύστημα δεομένων IMO GISIS (Global Integrated Shipping Information System) στο οποίο έχουν πρόσβαση τα κράτη μέλη του Οργανισμού. Ειδικότερα, με την Εγκύκλιο MEPC.1/Circ.887<sup>1</sup> παροτρύνονται τα Κράτη Μέλη του IMO να υποβάλλουν αναφορές (FONAR) στη βάση δεδομένων GISIS σχετικά με περιστατικά μη διαθεσιμότητας συμμορφούμενου καυσίμου, καθώς και αναφορές περιστατικών όπου καταγράφονται αποκλίσεις παραμέτρων ποιότητας του καυσίμου, με βάση την προαναφερθείσα διαδικασία γνωστοποίησης τέτοιων περιστατικών στην αρμόδια Αρχή της σημαίας και του κράτους του λιμένα προορισμού.

---

<sup>1</sup> MEPC.1/Circ.887 – Reporting of data related to fuel oil availability and quality in GISIS to promote greater understanding of the consistent implementation of the 0.5% m/m Sulphur limit under MARPOL Annex VI

Σημειώνεται ότι συμμορφούμενο καύσιμο, σύμφωνα με τη ΔΣ MARPOL<sup>2</sup> θεωρείται αυτό που δεν υπερβαίνει, την 1.1.2020, το παγκόσμιο όριο περιεκτικότητας 0,5% σε θείο. Στην εισαγωγική παράγραφο 3.4 του εντύπου FONAR, σε σχέση με το συμμορφούμενο καύσιμο, γίνεται αναφορά ότι *“αυτό το (συμμορφούμενο) καύσιμο θα μπορούσε να περιλαμβάνει, αλλά δεν περιορίζεται, καύσιμα με διαφορετικό ιζώδες και διαφορετική περιεκτικότητα σε θείο, που δεν υπερβαίνουν τις απαιτήσεις του κανονισμού”*, δηλαδή καύσιμα που δεν υπερβαίνουν σε περιεκτικότητα σε θείο το 0,5%, σύμφωνα με τον Κανονισμό 14.1 του Παραρτήματος VI της ΔΣ MARPOL.

Συναφώς, υπενθυμίζεται και ειδικότερα η ενότητα 9 των επικαιροποιημένων ερωτήσεων και απαντήσεων (FAQs), καθώς και η ερώτηση 7, πρώτο σημείο. Επιπρόσθετα, στο Προσάρτημα 2 των ιδίων Κατευθυντήριων Γραμμών περιλαμβάνεται επισκόπηση των εν δυνάμει επιπτώσεων ασφάλειας που συνδέονται με τη χρήση συμμορφούμενων καυσίμων (0,5% Sulphur marine fuels), ώστε αυτές να ληφθούν υπόψη κατά την κατάρτιση των σχεδίων εφαρμογής (Ship Implementation Plans).

#### [MEPC.1/Circ.881 - Guidance for Port State Control on contingency measures for addressing non-compliant fuel oil](#)

Η Εγκύκλιος αναφέρεται σε πιθανά μέτρα (με τη συμμετοχή των Αρχών του κράτους λιμένα και της σημαίας, καθώς και του πλοίου) προκειμένου να αντιμετωπιστούν με ρεαλιστικό τρόπο περιπτώσεις μη συμμόρφωσης για λόγους εκτός ελέγχου του πλοίου. Σύμφωνα με την Εγκύκλιο, το κράτος λιμένα, το κράτος της σημαίας και το πλοίο θα πρέπει να συνεργαστούν, προκειμένου να εξευρεθεί η καταλληλότερη λύση, λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο έντυπο FONAR.

Ειδικότερα, στην Εγκύκλιο του IMO, μεταξύ άλλων, γίνεται αναφορά σε πιθανά μέτρα έκτακτης ανάγκης, που δύνανται να ληφθούν ως εξής:

- Το μη συμμορφούμενο καύσιμο εκφορτώνεται σε άλλο πλοίο με σκοπό να μεταφερθεί ως φορτίο, παραδίδεται σε εγκατάσταση ξηράς ή διατηρείται επί του πλοίου, με την έγκριση της Αρχής του κράτους λιμένα.
- Η διαχείριση μη συμμορφούμενων καυσίμων υπόκειται σε μέθοδο που είναι αποδεκτή από το κράτος λιμένα.

Κατά την εξέταση λήψης των ανωτέρω μέτρων από την Αρχή του κράτους λιμένα, σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη θέματα ασφαλείας και να αποφεύγονται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις στο πλοίο.

---

<sup>2</sup> Regulation 14.1, Annex VI, Sulphur Oxides (SO<sub>x</sub>) and Particulate Matter, General Requirements  
The sulphur content of any fuel oil used onboard ships shall not exceed the following limits:  
.1 4.50% m/m prior to 1 January 2012;  
.2 3.50% m/m on and after 1 January 2012; and  
.3 0.50% m/m on and after 1 January 2020.

**RESOLUTION MEPC.321(74) – 2019 Guidelines for Port State Control under MARPOL Annex VI Chapter 3**

Στόχος των Κατευθυντήριων Γραμμών είναι να παράσχει βασικές οδηγίες (με την έναρξη εφαρμογής από 1.1.2020 του 0,5% global sulphur limit στα ναυτιλιακά καύσιμα) σχετικά με τη διενέργεια επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα όσον αφορά στη συμμόρφωση των υπόχρεων πλοίων με τους σχετικούς Κανονισμούς του Παραρτήματος VI της Σύμβασης Δ.Σ. MARPOL.

Στόχος των Κατευθυντήριων Γραμμών του IMO είναι να εξασφαλιστεί η εφαρμογή ενιαίων διαδικασιών κατά τους διενεργούμενους ελέγχους. Στις ανωτέρω Οδηγίες γίνεται σύσταση να αντιμετωπίζονται με ρεαλιστικό τρόπο περιπτώσεις πιθανών αποκλίσεων μεταξύ της περιεκτικότητας σε θείο που αναγράφεται στο Δελτίο Παράδοσης Καυσίμου (Bunker Delivery Note–BDN) και αυτής που προκύπτει με βάση τα αποτελέσματα από τη διενέργεια ανεξάρτητων δοκιμών σε δείγμα του αντιπροσωπευτικού καυσίμου (MARPOL delivered sample) που λαμβάνεται στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού του με γνωστοποίηση στην Αρχή της σημαίας της πιθανής μη συμμόρφωσης (Notification). Επίσης, γίνεται σύσταση η γνωστοποίηση της μη συμμόρφωσης (Notification) να κοινοποιείται ομοίως στην Αρχή του λιμένα προορισμού, στην Αρχή λιμένα όπου έλαβε χώρα η πετρέλευση και στον προμηθευτή του παραδοτέου μη συμμορφούμενου καυσίμου (bunker deliverer). Επιπρόσθετα, στο Προσάρτημα περιλαμβάνονται συστάσεις προς τους εξουσιοδοτημένους επιθεωρητές ελέγχου του κράτους λιμένα (PSC) σχετικά με τη διερεύνηση περιπτώσεων όταν γίνεται επίκληση μη διαθεσιμότητας συμμορφούμενου καυσίμου ή/και ενεργοποιείται η ρήτρα “Operational Constraints” μετά από κατάλληλη συμπλήρωση του εντύπου FONAR από πλευράς πλοίου.

**MEPC.1/Circ.882 – Early application of the verification procedures for a MARPOL Annex VI fuel oil sample (regulation 18.8.2 or Regulation 14.8)**

Η συνημμένη Εγκύκλιος του IMO (Συν: 1) έχει σκοπό να ενθαρρύνει όλα τα εμπλεκόμενα μέρη να εφαρμόσουν νωρίτερα τις τροποποιήσεις που εγκρίθηκαν στην MEPC 74<sup>3</sup>, πριν από την εξέταση και την υιοθέτησή τους στην MEPC 75 (30.3-3.4.2020), καθώς και τη θέση τους σε ισχύ. Οι ανωτέρω τροποποιήσεις αφορούν στις διαδικασίες επαλήθευσης δείγματος καυσίμου του Παραρτήματος VI της ΔΣ MARPOL που παραδόθηκε προς χρήση (fuel oil delivered to ship), χρησιμοποιείται (fuel oil in-use) και μεταφέρεται (στις δεξαμενές καυσίμων του πλοίου) προς χρήση επί του πλοίου (fuel oil carried for use on board a ship). Επισημαίνεται ότι, σύμφωνα με τις ανωτέρω τροποποιήσεις, η ανάλυση δείγματος αντιπροσωπευτικού καυσίμου (MARPOL-delivered sample) γίνεται μόνο με τις διαδικασίες του IMO που προβλέπονται στον αναθεωρημένο Κανονισμό 18.8.2, σύμφωνα με το αναθεωρημένο Προσάρτημα VI του Παραρτήματος VI της ΔΣ MARPOL (Revised Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI Fuel oil samples), όταν οι τελευταίες τεθούν σε ισχύ με την προαναφερθείσα θεσμική διαδικασία του IMO. Επίσης, σύμφωνα με τον Πίνακα 2 του Μέρους 2 (Part2-In-use and onboard fuel oil samples) του αναθεωρημένου Προσαρτήματος VI δίδεται περιθώριο το όριο περιεκτικότητας στο θείο των δειγμάτων καυσίμου που χρησιμοποιείται και

<sup>3</sup> Amendments to MARPOL Annex VI, Circular Letter No.3984 dated 28.6.2019, Annex.

μεταφέρεται (στις δεξαμενές καυσίμων) προς χρήση επί του πλοίου να φτάσει στο 0,53% (με όριο περιεχομένου θείου 0,5%) και στο 0,11% (με όριο 0,1% περιεχομένου θείου για καύσιμα τύπου Marine Gas Oil-MGO).

Η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων επαλήθευσης των δειγματοληψιών που αφορούν καύσιμο που παραδόθηκε προς χρήση, καύσιμο που χρησιμοποιείται και καύσιμο που μεταφέρεται προς χρήση επί του πλοίου εναπόκειται στην αρμόδια Αρχή κράτους που είναι συμβαλλόμενο Μέρος στο Παράρτημα VI (Party to MARPOL Annex VI).

[MEPC.1/Circ.864/Rev.1 – 2019 Guidelines for on board sampling for the verification of the Sulphur content of the fuel oil used on board ships](#)

Σύμφωνα με τον αναθεωρημένο Κανονισμό 14 του Παραρτήματος VI της MARPOL, όταν αυτός τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με τη προαναφερθείσα θεσμική διαδικασία του IMO, σε κάθε πλοίο που υπόκειται σε επιθεώρηση και πιστοποίηση σύμφωνα με το Παράρτημα VI της MARPOL, θα πρέπει να καθοριστεί, μεταξύ άλλων, σημείο/α δειγματοληψίας για τη λήψη αντιπροσωπευτικού δείγματος καυσίμου που χρησιμοποιείται στο πλοίο [in-use representative (fuel oil) sample(s)]. Σύμφωνα με την εν λόγω Εγκύκλιο του IMO ο αριθμός και η θέση των καθορισμένων σημείων δειγματοληψίας θα πρέπει να επιβεβαιώνεται από την Αρχή της σημαίας με γνώμονα την αποφυγή επιμόλυνσης του καυσίμου που χρησιμοποιείται από εσφαλμένη δικτύωση (fuel oil cross-contamination) και αφού ληφθεί υπόψη η διάταξη των δεξαμενών ημερήσιας κατανάλωσης του πλοίου. Επιπλέον, στην Εγκύκλιο του IMO περιγράφεται ο τρόπος λήψης δείγματος και οι πληροφορίες που πρέπει να φέρει η ετικέτα του δείγματος.

Παρακαλούμε για την ενημέρωσή σας.

**Συν: 1**

**Μετά τιμής,  
Ο Πρόεδρος**

**Εμμανουήλ Τσικαλάκης**