



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
 ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ-
 ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ
 ΚΛΑΔΟΣ Β' (ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ)
 Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
 ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ
 ΚΛΑΔΟΣ Γ' (ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΛΟΙΩΝ)
 Δ/ΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
 ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ
 Πειραιάς, 30 Αυγούστου 2017
 Αριθ. Πρωτ.: 2263.1-14/62010/2017

ΠΡΟΣ: ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΠΙΝΑΚΑ ΔΙΑΝΟΜΗΣ

Ταχ. Διεύθυνση : Ακτή Βασιλειάδη
 Πύλη Ε1, Λιμάνι Πειραιά
 Ταχ. Κώδικας : 185 10, Πειραιάς
 Πληροφορίες : Πλωτάρχης Λ.Σ. (Τ) ΣΤΑΜΟΥ Αικ.
 ΜΠΥ Γ. Ρεμούνδος
 Τηλέφωνο : 2131371304 - 2104191875
 FAX : 2104220440
 E-mail : dipthar@hcg.gr , epruf@yen.gr

ΘΕΜΑ: «Εφαρμογή Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία, 2004»

Σχετ.: α) ν.4470/2017 «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία, 2004 και άλλες διατάξεις" (Α' 65).
 β) Η Αριθ.Πρωτ.:2263.1-14/51497/2017/12-07-2017 Απόφαση ΥΝΑΝΠ (Β' 2434).
 γ) Η Αριθ.Πρωτ.:2263.1-14/51491/2017/12-07-2017 Απόφαση ΥΝΑΝΠ(Β' 2434).
 δ) Η αριθ.:BWM.2/Circ.63/27-07-2017 εγκύκλιος IMO.
 ε) Η Αριθ.Πρωτ.:2323.3-2/17423/2017/08-03-2017 Απόφαση ΥΝΑΝΠ.

1. ΣΚΟΠΟΣ

Με την παρούσα εγκύκλιο παρέχονται οδηγίες για την κατανόηση και την ορθή εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία, 2004 (εφεξής Σύμβαση), από πλοία ανεξαρτήτου σημαίας.

2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

2.1. Το Σεπτέμβριο του 2016 (08-09-2016), η Φινλανδία κατέθεσε όργανο επικύρωσης της Σύμβασης με αποτέλεσμα να ικανοποιηθεί η πλήρωση των κριτηρίων του Άρθρου 18 αυτής, ήτοι κύρωσή της από τουλάχιστον 30 Κ-Μ του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (εφεξής IMO), τα οποία θα πρέπει να αντιπροσωπεύουν ποσοστό τουλάχιστον 35% της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας. Κατόπιν τούτου, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Άρθρο 18 παρ. 1 της Σύμβασης, η εφαρμογή των διατάξεων της αρχίζει διεθνώς την **08-09-2017**.

2.2. Η χώρα μας με το ανωτέρω (α) σχετικό ενσωμάτωσε στο εθνικό δίκαιο την εν λόγω Σύμβαση.

2.3. Στο Άρθρο 18.2 της ανωτέρω αναφερόμενης Σύμβασης αναφέρεται ότι, «Για Κράτη που έχουν καταθέσει επίσημη πράξη επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης αναφορικά με την παρούσα Σύμβαση, μετά την εκπλήρωση των απαιτήσεων θέσης αυτής σε ισχύ αλλά πριν την ημερομηνία θέσης σε ισχύ, η επικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση θα τεθεί σε εφαρμογή κατά την ημερομηνία θέσης της παρούσας Σύμβασης σε ισχύ ή τρεις μήνες μετά την ημερομηνία

κατάθεσης της επίσημης πράξης, ανάλογα με το ποια ημερομηνία από τις δύο είναι η μεταγενέστερη».

Με δεδομένο ότι η Χώρα μας κατέθεσε επίσημα στον ΙΜΟ όργανο προσχώρησης στις 26-06-2017, οι διατάξεις της Σύμβασης έχουν εφαρμογή για υπόχρεα πλοία που πλέουν στα Ελληνικά χωρικά ύδατα από την **26-09-2017** και μετά. Ειδικότερα τα υπό Ελληνική σημαία υπόχρεα πλοία, οφείλουν να συμμορφωθούν με τις διατάξεις της Σύμβασης από την **08-09-2017** και μετά.

2.4. Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι η Σύμβαση τίθεται διεθνώς σε ισχύ την 8^η Σεπτεμβρίου 2017 και ο κυρωτικός (α) σχετικός νόμος έχει εκδοθεί την 8^η Μαΐου 2017, τα υπό ελληνική σημαία πλοία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με Διεθνή Πιστοποιητικά Διαχείρισης Έρματος (εφεξής ΔΠΔΕ) κατά την 8^η Σεπτεμβρίου 2017. Προς τούτο, για τα εν λόγω πλοία δύναται να εκδίδεται ΔΠΔΕ μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του σχετικού κυρωτικού νόμου, ήτοι την 8^η Μαΐου 2017, εφόσον η αντίστοιχη προβλεπόμενη από τη Σύμβαση διαδικασία διενέργειας επιθεωρήσεων και ελέγχων έχει ολοκληρωθεί μετά την ημερομηνία αυτή, ανεξαρτήτως του χρόνου έναρξής της. Συναφώς σημειώνεται ότι για τα ως άνω πλοία δεν επιτρέπεται η έκδοση ΔΠΔΕ με ημερομηνία έκδοσης πριν την 8^η Μαΐου 2017.

3. ΓΕΝΙΚΑ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

3.1. Η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από την εισβολή των μη ιθαγενών φυτικών και ζωικών μικροοργανισμών σε υδατικά οικοσυστήματα λόγω της ναυτιλιακής δραστηριότητας έχει αναγνωριστεί από διεθνείς οργανισμούς όπως ο ΙΜΟ ως μία από τις τέσσερις πιο σημαντικές απειλές για τη διατήρηση της οικολογικής αλυσίδας και τη διατήρηση της βιοποικιλότητας των θαλασσιών υδάτων και των ωκεάνιων οικοσυστημάτων. Στην κατεύθυνση αυτή συμβάλλει και η παγκόσμια θαλάσσια ναυσιπλοΐα μέσω του θαλάσσιου έρματος που μεταφέρουν τα πλοία, προκειμένου να διατηρήσουν την ευστάθεια και την απαιτούμενη ταχύτητα πρόωσης κατά τη διάρκεια του πλου τους. Ειδικότερα, το θαλάσσιο έρμα προέρχεται από τη λήψη υδάτων είτε από το λιμάνι αναχώρησης, είτε κατά την διάρκεια του πλου και την απόρριψη του στο λιμάνι προορισμού. Το έρμα αυτό, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνει μεγάλες ποσότητες μικροοργανισμών, η πιθανότητα επιβίωσης των οποίων, είναι υψηλότερη εάν η απόρριψη υδάτων γίνει στο λιμάνι προορισμού απ' ότι σε ωκεάνιες συνθήκες.

3.2. Το θαλάσσιο έρμα προσλαμβάνεται από τα πλοία και αποθηκεύεται σε δεξαμενές προκειμένου να διασφαλισθούν ασφαλείς συνθήκες κατά τους πλόες ή τις εν γένει δραστηριότητες των πλοίων. Αυτή η πρακτική μειώνει τις τάσεις στη γάστρα του πλοίου, προσφέροντας σε αυτό ευστάθεια βελτιώνοντας την πρόωση και τη δυνατότητα ελιγμών του, αντισταθμίζοντας τις αλλαγές βάρους που υφίστανται στα διάφορα επίπεδα/στάδια φόρτωσης, καθώς επίσης και λόγω κατανάλωσης αναλωσίμων.

3.3. Ενώ, το θαλάσσιο έρμα είναι βασικό στοιχείο για την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα στη σύγχρονη ναυτιλία, μπορεί να προκαλέσει σοβαρά περιβαλλοντικά, οικολογικά και οικονομικά προβλήματα καθώς και προβλήματα υγείας λόγω του πλήθους των θαλασσιών ειδών που μεταφέρονται με αυτό, όπως βακτήρια, μικρόβια, μικρά ασπόνδυλα, αυγά, κύστεις και προνύμφες διαφόρων ειδών. Τα μεταφερόμενα είδη μπορεί να επιβιώσουν και να δημιουργήσουν αναπαραγωγικό πληθυσμό στο περιβάλλον/οικοσύστημα υποδοχής, γενόμενα με αυτό τον τρόπο εισβολείς, επικρατώντας των γηγενών ειδών, όπου πολλαπλασιαζόμενα μπορεί να δράσουν παρασιτικά.

3.4. Το πρόβλημα εισβολής νέων ειδών-εισβολέων στα οικοσυστήματα μέσω του έρματος των πλοίων είναι σημαντικό, δεδομένης της συνεχούς αύξησης του όγκου των θαλασσιών μεταφορών τις τελευταίες δεκαετίες, οι οποίες αποτελούν σημαντικό τμήμα του παγκόσμιου εμπορίου. Η εξάπλωση των ειδών-εισβολέων πλέον αναγνωρίζεται διεθνώς ως μία από τις σημαντικότερες περιβαλλοντικές, οικολογικές και κατ' επέκταση οικονομικές απειλές στον πλανήτη, προκαλώντας μεγάλη ζημία στη βιοποικιλότητα και τις πλουτοπαραγωγικές πηγές.

4. ΣΤΟΧΟΣ - ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

4.1. Στόχο της Σύμβασης αποτελεί η θέσπιση των διαδικασιών που θα πρέπει να ακολουθούνται από τα πλοία για την πρόληψη και αντιμετώπιση του φαινομένου της μεταφοράς και της διασποράς στη θάλασσα επιβλαβών υδρόβιων οργανισμών, μέσω της ανταλλαγής του έρματος των πλοίων. Οι διατάξεις της Σύμβασης και του Παραρτήματός της, αποσκοπούν στην πρόληψη, ελαχιστοποίηση και τελικώς εξάλειψη της μεταφοράς επιβλαβών υδρόβιων οργανισμών και παθογόνων παραγόντων μέσω του ελέγχου και της διαχείρισης έρματος και ιζημάτων των πλοίων.

4.2. Η Σύμβαση αποτελείται από είκοσι δύο (22) Άρθρα, ένα (01) Παράρτημα με πέντε (05) ενότητες και δύο (02) Προσαρτήματα. Από την υιοθέτησή της μέχρι σήμερα, έχουν καταρτιστεί από τον IMO κατευθυντήριες οδηγίες για την ομαλή και ενιαία εφαρμογή των απαιτήσεων της (<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/BallastWaterManagement/Pages/BWMConventionandGuidelines.aspx>). Η Σύμβαση εφαρμόζεται σε κάθε πλοίο και πλωτό ναυπήγημα το οποίο εκτελεί διεθνείς πλόες και φέρει σημαία κράτους Συμβαλλόμενου Μέρους στη Σύμβαση που εισέρχεται σε λιμένα της επικράτειας. Για τα πλοία τα οποία φέρουν σημαία μη-Συμβαλλόμενου Μέρους στη Σύμβαση εφαρμόζεται η αρχή της μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης.

4.3. Κάθε πλοίο υποχρεούται να διαχειρίζεται το έρμα του και τα ιζήματα αυτού βάσει συγκεκριμένων απαιτήσεων και διαδικασιών που καταγράφονται σε βιβλίο το οποίο οφείλει να τηρεί. Επίσης, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με Διεθνές Πιστοποιητικό Διαχείρισης Έρματος και να φέρει υποχρεωτικά, έγγραφη τεκμηρίωση (εγκεκριμένο Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος, Βιβλίο Έρματος, έγκριση τύπου εφόσον διαθέτει σύστημα επεξεργασίας έρματος), ώστε να είναι δυνατό να διαπιστωθεί από όργανα ελέγχου της Αρχής η πιστή και απαρέγκλιτη εφαρμογή των απαιτήσεων της Σύμβασης.

5. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

5.1. Η Σύμβαση εφαρμόζεται - εκτός αν ρητά προβλέπεται διαφορετικά σε αυτήν - στα πλοία και πλωτά ναυπηγήματα που είναι σχεδιασμένα/κατασκευασμένα να φέρουν θαλάσσιο έρμα και φέρουν:

(α) ελληνική σημαία,

(β) ξένη σημαία τα οποία δραστηριοποιούνται σε ύδατα υπό τη δικαιοδοσία της Ελλάδας, με την επιφύλαξη των διατάξεων της ακόλουθης παραγράφου 5.2 της παρούσας.

5.2. Από τα πλοία της παραγράφου 5.1, εξαιρούνται:

(α) πλοία που δεν έχουν σχεδιαστεί ή κατασκευαστεί για να μεταφέρουν έρμα,

(β) πλοία υπό ελληνική σημαία που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά σε ύδατα που βρίσκονται εντός της δικαιοδοσίας του ελληνικού κράτους, εκτός αν κριθεί διαφορετικά για λόγους προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, της ανθρώπινης υγείας, των κρατικών πόρων ή των περιουσιακών στοιχείων της Ελλάδας ή άλλων κρατών κατόπιν απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής,

(γ) πλοία υπό ελληνική σημαία που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά σε ύδατα που καλύπτονται από τη δικαιοδοσία άλλου/-ων Συμβαλλόμενου/-ων Μέρους/-ών, εφόσον έχουν άδεια από αυτό/ αυτά για την εν λόγω απαλλαγή,

(δ) πλοία υπό ελληνική σημαία που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά σε ύδατα που καλύπτονται από τη δικαιοδοσία Συμβαλλόμενου Μέρους και στην ανοικτή θάλασσα, εξαιρουμένων αυτών που δεν έχουν απαλλαγεί, σύμφωνα με την περίπτωση (γ),

(ε) πλοία υπό ξένη σημαία Συμβαλλόμενου Μέρους που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά σε ύδατα εντός της δικαιοδοσίας του ελληνικού κράτους και στα οποία έχει χορηγηθεί απαλλαγή από την αρμόδια Ελληνική Αρχή,

(στ) πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται αποκλειστικά σε ύδατα που καλύπτονται από την κυριαρχία ή τη δικαιοδοσία της Ελλάδας και στην ανοιχτή θάλασσα, εκτός αυτών που δεν τους έχει χορηγηθεί απαλλαγή σύμφωνα με την περίπτωση (ε),

(ζ) πλοία τα οποία φέρουν μόνιμο έρμα σε σφραγισμένες δεξαμενές το οποίο δεν υπόκειται σε απόρριψη.

(η) πολεμικά πλοία, βοηθητικά πλοία του Πολεμικού Ναυτικού ή πλοία που ανήκουν ή δραστηριοποιούνται μόνο για κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία.

5.3. Στις εξαιρέσεις της ως άνω υποπαραγράφου 5.2.(ζ) εμπίπτουν και πλοία τα οποία, παρότι διαθέτουν δίκτυο και δεξαμενές έρματος, εντούτοις εκτελούν αποκλειστικά πλόες άνευ έρματος διατηρώντας κενές και σφραγισμένες τις δεξαμενές έρματος καθ' όλη τη διάρκεια εκτέλεσης των ως άνω πλόων.

6. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΡΜΑΤΟΣ

Λαμβάνοντας υπόψη τις αντίστοιχες διατάξεις της Σύμβασης καθώς και τα αποτελέσματα της 71^{ης} Συνόδου της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO (MEPC 71) αναφορικά με την εφαρμογή των Προτύπων Διαχείρισης Έρματος που αναφέρονται στη Σύμβαση, διευκρινίζονται τα εξής:

6.1. Σύμφωνα με τη Σύμβαση δύο μέθοδοι/πρότυπα επιτρέπονται για την αποτελεσματική διαχείριση του έρματος:

- α) ανταλλαγή έρματος σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Κανονισμών Β-4.1 και Δ-1 της Σύμβασης και
- β) επεξεργασία του έρματος, σύμφωνα με το πρότυπο απόδοσης έρματος του Κανονισμού Δ-2 της Σύμβασης, μέσω εγκατεστημένου επί του πλοίου συστήματος επεξεργασίας έρματος, εγκεκριμένου από την Αρχή της σημαίας του ή από Αρχή κράτους συμβαλλομένου στη Σύμβαση, εφόσον η έγκριση αυτή έχει γίνει αποδεκτή από τον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων που διατηρεί την αρμοδιότητα της αποδοχής και έγκρισης τέτοιων συστημάτων. Η χρήση της μεθόδου αυτής εφαρμόζεται σταδιακά σύμφωνα με τα χρονοδιαγράμματα που έχουν υιοθετηθεί στον IMO και καταγράφονται στις παραγράφους 6.2-6.3 κάτωθι.
- γ) Εναλλακτικά το πλοίο δύναται είτε να κρατά το ανεπεξέργαστο έρμα του είτε να το παραδίδει σε κατάλληλη ευκολία υποδοχής έρματος.
- δ) Σύμφωνα με τη (δ) σχετική, τα πλοία που δραστηριοποιούνται σε περιοχές όπου δεν είναι εφικτή η ανταλλαγή έρματος σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών Β.4.1 και Δ-1, δεν υποχρεούνται σε εφαρμογή του πρότυπου απόδοσης έρματος του κανονισμού Δ-2 της Σύμβασης, μέχρι την ημερομηνία όπου είναι υπόχρεα σύμφωνα με το νέο χρονοδιάγραμμα εφαρμογής του Κανονισμού Β-3. Στα πλοία αυτά δεν είναι απαιτητή η απόρριψη του έρματός τους σε ευκολία υποδοχής (Κανονισμός Β-3.6), ούτε η λήψη απαλλαγής (Κανονισμός Α-4) αλλά ούτε η χρήση εναλλακτικής μεθόδου διαχείρισης έρματος (κανονισμός Β-3.7). Ωστόσο θα πρέπει να καταγράφουν στο Βιβλίο Έρματος τους λόγους για τους οποίους δεν πραγματοποιήθηκε η ανταλλαγή έρματος (Κανονισμός Β-4.5).

6.2. Με την επιφύλαξη των ως άνω υποπαραγράφων 6.1. (γ) και (δ), τα υπόχρεα στη Σύμβαση πλοία που έχουν κατασκευαστεί μετά την έναρξη εφαρμογής της Σύμβασης (08-09-2017) υποχρεωτικά φέρουν εγκατεστημένο και λειτουργούν εγκεκριμένο σύστημα επεξεργασίας έρματος και διενεργούν επεξεργασία έρματος, σύμφωνα με το πρότυπο απόδοσης έρματος του κανονισμού Δ-2 της Σύμβασης.

6.3. Με την επιφύλαξη των ως άνω υποπαραγράφων 6.1. (γ) και (δ) τα υπόχρεα στη Σύμβαση πλοία που έχουν κατασκευαστεί πριν την έναρξη εφαρμογής της Σύμβασης (08-09-2017) εφαρμόζουν το πρότυπο του κανονισμού Δ-2 σταδιακά ως κάτωθι:

6.3.1. Εφόσον η 1^η επιθεώρηση ανανέωσης του Πιστοποιητικού πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο (IOPPC) που διενεργείται μετά την 08-09-2017 λαμβάνει χώρα την ή μετά την 08-09-2019 εφαρμόζεται υποχρεωτικά το πρότυπο του κανονισμού Δ-2 της Σύμβασης από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης αυτής και μετά.

6.3.2. Εφόσον έχει ήδη πραγματοποιηθεί επιθεώρηση ανανέωσης του Πιστοποιητικού πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο (ΙΟΡΡC) κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ 08-09-2014 και 07-09-2017, εφαρμόζεται υποχρεωτικά το πρότυπο του κανονισμού Δ-2 από και μετά την ημερομηνία ολοκλήρωσης της 1^{ης} επιθεώρησης ανανέωσης του ΙΟΡΡC που λαμβάνει χώρα μετά την 08-09-2017.

6.3.3. Εφόσον δεν έχει πραγματοποιηθεί επιθεώρηση ανανέωσης του ΙΟΡΡC κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ 08-09-2014 και 07-09-2017, αλλά η 1^η επιθεώρηση ανανέωσης αυτού μετά την 08-09-2017 έχει ολοκληρωθεί μέχρι την 07-09-2019, εφαρμόζεται υποχρεωτικά το πρότυπο του κανονισμού Δ-2 από και μετά την ημερομηνία ολοκλήρωσης της 2^{ης} επιθεώρησης ανανέωσης του ΙΟΡΡC που λαμβάνει χώρα μετά την 08-09-2017.

6.3.4. Σε πλοία τα οποία δεν υποχρεούνται να φέρουν ΙΟΡΡC και έχουν κατασκευαστεί πριν την έναρξη εφαρμογής της Σύμβασης, εφαρμόζεται υποχρεωτικά το πρότυπο του κανονισμού Δ-2 το αργότερο από τις 08-09-2024 και μετά εκτός και αν οριστεί από την Αρχή της σημαίας την οποία φέρουν προγενέστερη ημερομηνία συμμόρφωσης.

6.4. Με την επιφύλαξη των ως άνω υποπαραγράφων 6.1. (γ) και (δ), όλα τα ανωτέρω αναφερόμενα υπόχρεα στη Σύμβαση πλοία συμμορφώνονται είτε με τις απαιτήσεις του προτύπου του Κανονισμού Δ-1 είτε με τις απαιτήσεις του προτύπου του Κανονισμού Δ-2 μέχρι την ημερομηνία που απαιτείται να συμμορφώνονται υποχρεωτικά με τις απαιτήσεις του προτύπου του κανονισμού Δ-2.

6.5. Επίσης υπενθυμίζεται ότι με την ανωτέρω (ε) σχετική, για πλοία υπό ελληνική σημαία δεν απαιτείται η εναρμόνιση της ημερομηνίας έκδοσης του ΙΟΡΡC με την ημερομηνία έκδοσης άλλων κυβερνητικών πιστοποιητικών τους, όπως προβλέπεται από την απόφαση Α.1104(29) του ΙΜΟ, όταν πρόκειται για την ανανέωση αυτού. Ως εκ των ανωτέρω, για πλοία υπό ελληνική σημαία δεν υφίσταται κανένας περιορισμός αναφορικά με την επιλογή ημερομηνίας έκδοσης του ΙΟΡΡC επί τη βάση επιθεώρησης ανανέωσης, ενώ παραμένει στη διακριτική ευχέρεια των διαχειριστριών εταιριών των πλοίων η επιλογή για επαναφορά μη εναρμονισμένου ΙΟΡΡC στο εναρμονισμένο σύστημα που προβλέπεται από την απόφαση Α.1104(29) του ΙΜΟ.

7. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΡΜΑΤΟΣ

7.1. Η διαδικασία έγκρισης τύπου των συστημάτων διαχείρισης έρματος που εγκαθίστανται σε πλοία υπό ελληνική σημαία και ικανοποιούν τις απαιτήσεις του προτύπου Δ-2 της Σύμβασης αναφέρεται στο άρθρο έκτο του ανωτέρω (α) σχετικού. Η έγκριση τύπου για τα συστήματα αυτά χορηγείται από τον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης, τα οριζόμενα στις σχετικές κατευθυντήριες οδηγίες του ΙΜΟ όπως αυτές κάθε φορά έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν. Για την ως άνω χορήγηση μπορούν κατά περίπτωση να λαμβάνονται επίσης υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στοιχεία και το αντίστοιχο υλικό τεκμηρίωσης κάθε τέτοιου συστήματος, οι επιθεωρήσεις και έλεγχοι που τυχόν έχουν διενεργηθεί καθώς και η έγκριση τύπου που μπορεί να έχει χορηγηθεί από άλλη Αρχή, πλην της ελληνικής, όπως αυτή ορίζεται στη Σύμβαση.

7.2. Ειδικότερα για τα συστήματα διαχείρισης έρματος που χρησιμοποιούν ενεργές ουσίες εφαρμόζεται και η αντίστοιχη διαδικασία έγκρισης από τον ΙΜΟ που προβλέπεται από της Κατευθυντήριες Οδηγίες G9 του ΙΜΟ, όπως κάθε φορά έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν. Η παραπάνω διαδικασία γίνεται σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου έκτου του ανωτέρω (α) σχετικού νόμου, όπου μεταξύ άλλων προβλέπεται η αποδοχή από τη χώρα μας της ως άνω έγκρισης του ΙΜΟ, ανεξαρτήτως του κράτους που τα υπέβαλε στον ΙΜΟ προς έγκριση. Σε κάθε περίπτωση πριν την υποβολή από τη χώρα μας στον ΙΜΟ προς έγκριση ενός τέτοιου συστήματος αλλά και πριν τη χορήγηση της σχετικής έγκρισης τύπου από τον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων απαιτείται να λαμβάνεται γνώση της σχετικής γνωμοδότησης της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Υγείας.

7.3 Τα συστήματα διαχείρισης έρματος τα οποία εγκρίνονται με βάση τις οδηγίες G8 (Αποφάσεις ΜΕΡC.174(58) & ΜΕΡC.125(53)) μέχρι την 28-10-2018, δύναται να εγκατασταθούν στα πλοία μέχρι την 28-10-2020. Τα συστήματα τα οποία εγκρίνονται μετά την 28-10-2018 με βάση τον Κώδικα για τη Διαχείριση Έρματος (BWMS Code) εγκαθίστανται στα πλοία μετά την 28-10-2020.

8. ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΡΜΑΤΟΣ

8.1 Όλα τα υπόχρεα στη Σύμβαση πλοία, ολικής χωρητικότητας άνω των 400 gt, υποχρεούνται να φέρουν Διεθνές Πιστοποιητικό Διαχείρισης Έρματος. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται/θεωρείται από τον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων ή τον Αναγνωρισμένο Οργανισμό που έχει εξουσιοδοτηθεί για τους σκοπούς της Σύμβασης, μετά την επιτυχή ολοκλήρωση των επιθεωρήσεων που προβλέπονται στο Κεφάλαιο Ε του Παραρτήματος της Σύμβασης. Η διάρκεια του εν λόγω πιστοποιητικού δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη.

8.2. Δεν εκδίδεται πιστοποιητικό σε πλοίο που φέρει σημαία κράτους που δεν είναι Συμβαλλόμενο Μέρος στη Σύμβαση.

8.3. Το Διεθνές Πιστοποιητικό Διαχείρισης Έρματος, για τα πλοία υπό ελληνική σημαία, αποτελεί ναυτιλιακό έγγραφο, είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ. και φέρεται επί του πλοίου. Συντάσσεται στην ελληνική γλώσσα με αντίστοιχη μετάφραση στην αγγλική και έχει τη μορφή που καθορίστηκε στην ανωτέρω (β) σχετική.

9. ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΡΜΑΤΟΣ

9.1. Κάθε υπόχρεο πλοίο διαθέτει και εφαρμόζει ένα Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος. Το εν λόγω σχέδιο για υπόχρεο πλοίο υπό ελληνική σημαία εγκρίνεται από τον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων ή Αναγνωρισμένο Οργανισμό που έχει εξουσιοδοτηθεί για τους σκοπούς της Σύμβασης, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές κατευθυντήριες οδηγίες που έχει καταρτίσει ο ΙΜΟ, όπως αυτές έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν κάθε φορά.

9.2. Το Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος υποβάλλεται από την εταιρεία του πλοίου υπό ελληνική σημαία στον φορέα που εκδίδει το ΔΠΔΕ του πλοίου, δηλαδή είτε στον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων, είτε σε Αναγνωρισμένο Οργανισμό που έχει εξουσιοδοτηθεί για τους σκοπούς της Σύμβασης, σε δύο αντίτυπα προς έγκριση. Το ένα αντίγραφο του σχεδίου τηρείται στον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων ή τον Αναγνωρισμένο Οργανισμό που εκδίδει το ΔΠΔΕ του πλοίου αντίστοιχα και το δεύτερο τηρείται επί του πλοίου και είναι διαθέσιμο σε οποιαδήποτε ελεγκτική αρχή διενεργεί έλεγχο επί του πλοίου, καθώς αποτελεί τεκμήριο συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της Σύμβασης. Σχέδια Διαχείρισης Έρματος που έχουν ήδη εγκριθεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης σε ημερομηνία προγενέστερη της έκδοσης της παρούσης δεν απαιτείται να εγκρίνονται εκ νέου από το φορέα που εκδίδει το ΔΠΔΕ του πλοίου.

9.3. Ο Κλάδος Ελέγχου Πλοίων ή ο ως άνω Αναγνωρισμένος Οργανισμός αντίστοιχα ενημερώνεται από την εταιρεία του πλοίου υπό ελληνική σημαία όταν λαμβάνουν χώρα τροποποιήσεις στο εν λόγω σχέδιο και εγκρίνει τις τροποποιήσεις αυτές. Η διαδικασία αναθεώρησης και τροποποίησης του σχεδίου διαχείρισης έρματος πραγματοποιείται σύμφωνα με το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης πλοίου-εταιρείας που απαιτεί η εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και πρόληψη της ρύπανσης. (Κώδικας ISM).

9.4. Το Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος ικανοποιεί κατ' ελάχιστον τις απαιτήσεις του Κανονισμού Β-1 της Σύμβασης, περιλαμβάνει τις πληροφορίες και διατηρεί τη δομή που αναφέρεται στις σχετικές κατευθυντήριες οδηγίες του ΙΜΟ, όπως αυτές έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν κάθε φορά.

10. ΒΙΒΛΙΟ ΕΡΜΑΤΟΣ

10.1. Το Βιβλίο Έρματος αποτελεί ναυτιλιακό έγγραφο του πλοίου και τεκμήριο συμμόρφωσης του με τις απαιτήσεις της Σύμβασης.

10.2. Το Βιβλίο Έρματος για τα υπό Ελληνική σημαία πλοία φέρεται επί του πλοίου, σε έντυπη μορφή. Ο τύπος και οι απαιτήσεις τήρησης αυτού περιγράφονται στην ανωτέρω (γ) σχετική.

10.3 Για τα πλοία ξένης σημαίας γίνεται αποδεκτή η τήρηση του Βιβλίου Έρματος σε ηλεκτρονική μορφή, εφόσον πληρούνται οι απαιτήσεις του Κανονισμού Β-2 της Σύμβασης και του Προσαρτήματος ΙΙΙ αυτής.

10.4. Στο Βιβλίο Έρματος καταγράφονται όλες οι διαδικασίες οι οποίες αφορούν σε θέματα διαχείρισης έρματος.

Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Η φόρτωση έρματος επί του πλοίου.
- Η κυκλοφορία του έρματος και η μεταφορά του μεταξύ των δεξαμενών ή η διαχείριση του με σκοπό την επεξεργασία του.
- Η απόρριψη έρματος στη θάλασσα.
- Η παράδοση έρματος σε ευκολία υποδοχής.
- Η τυχαία ή η κατ' εξαίρεση φόρτωση ή εκφόρτωση έρματος.
- Τυχόν επιπρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες και γενικές παρατηρήσεις,
- Εξαιρέσεις που έχουν δοθεί συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών έκτακτης ανάγκης.
- Λόγοι μη δυνατότητας πραγματοποίησης ανταλλαγής έρματος σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης.

10.5. Το Βιβλίο Έρματος περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον πληροφορίες, όπως την ημερομηνία/ώρα και τη θέση όπου ελήφθη ή απερρίφθη έρμα και την ποσότητα αυτού, το λιμένα ή τη λιμενική εγκατάσταση εκφόρτωσης έρματος, το βάθος εάν το πλοίο βρίσκεται εκτός ορίων λιμένα καθώς επίσης και εάν τηρήθηκε το σχέδιο διαχείρισης έρματος πριν από οποιαδήποτε διαδικασία. Οποιαδήποτε καταχώριση υπογράφεται από το άτομο που την έκανε, ενώ κάθε σελίδα αυτού θεωρείται από τον Πλοίαρχο.

10.6. Το Βιβλίο Έρματος συμπληρώνεται υποχρεωτικά και στην περίπτωση που η απόρριψη έρματος πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανονισμούς A-3, A-4 ή B-3.6 ή στην περίπτωση άλλης ατυχηματικής ή έκτακτης απόρριψης έρματος, καθώς επίσης και σε περίπτωση μη επανδρωμένου πλοίου υπό ρυμούλκηση, όπου τηρείται πάνω στο ρυμουλκό πλοίο.

10.7. Το Βιβλίο Έρματος υπόκειται σε έλεγχο και επιθεώρηση από τις ελεγκτικές Αρχές και είναι διαθέσιμο κάθε εύλογη χρονική στιγμή. Δύναται να ζητηθεί από το πλοίο αντίγραφο οιασδήποτε εγγραφής, καθώς επίσης και να ζητηθεί από τον πλοίαρχο να πιστοποιήσει ότι το αντίγραφο είναι ακριβές αντίγραφο. Ένα τέτοιο πιστοποιημένο αντίγραφο είναι αποδεκτό σε οποιαδήποτε δικαστική διαδικασία ως αποδεικτικό στοιχείο των συμβάντων που περιγράφονται στην εγγραφή. Η επιθεώρηση Βιβλίου έρματος και η λήψη πιστοποιημένου αντιγράφου γίνεται όσο το δυνατόν ταχύτερα, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση του πλοίου.

10.8. Μετά το πέρας του ελέγχου το Βιβλίο Έρματος υπογράφεται από τον διενεργούντα τον έλεγχο και θεωρείται από την οικεία Λιμενική Αρχή. Τηρείται για τουλάχιστον δύο έτη επί του πλοίου, ενώ μετά την πάροδο των δύο ετών φυλάσσεται από την εταιρεία για τουλάχιστον τρία έτη ακόμη.

11. ΕΥΚΟΛΙΕΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΙΖΗΜΑΤΟΣ ΠΛΟΙΩΝ

11.1. Θέματα που αφορούν τις ευκολίες υποδοχής ιζημάτων έρματος ρυθμίζονται με το Άρθρο έβδομο του ανωτέρω (α) σχετικού.

11.2. Ο σχεδιασμός, η λειτουργία των ευκολιών υποδοχής ιζημάτων έρματος, θα πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικές οδηγίες που έχουν εκδοθεί από τον ΙΜΟ.

12. ΠΑΥΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΛΩΝ ΠΛΟΙΟΥ - ΕΠΑΝΕΝΤΑΞΗ ΣΕ ΠΛΩΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΟΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

12.1. Σε περίπτωση που ένα πλοίο το οποίο φέρει ή πρόκειται να φέρει την Ελληνική σημαία (π.χ. αλλαγή σημαίας) και στο οποίο εφαρμόζεται η Σύμβαση, πρόκειται να δραστηριοποιηθεί σε κατηγορίες πλώων υπό τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 2(α)-(ε) του Άρθρου δεύτερου του (α) σχετικού νόμου, τότε κατά τον πρώτο κατάπλου αυτού σε λιμένα της επικράτειας ενημερώνει σχετικά την οικεία Λιμενική Αρχή και στη συνέχεια διενεργείται έλεγχος και επιβεβαίωση των ακολούθων:

α. Το πλοίο συμμορφώνεται κατά τον κατάπλου με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και διαθέτει έγκυρο ΔΠΔΕ.

β. Το πλοίο έχει απορρίψει το έρμα που μετέφερε στο σύνολό του συμπεριλαμβανομένων των καταλοίπων και έχουν απομακρυνθεί και διατεθεί καταλλήλως τα ιζήματα σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος.

γ. Έχουν τηρηθεί οι διαδικασίες καθαρισμού των δεξαμενών έρματος των σωληνώσεων και του εξοπλισμού σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος.

12.2. Μετά τον έλεγχο και την επιβεβαίωση των ανωτέρω το ΔΠΔΕ ακυρώνεται.

13. ΜΕΤΡΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

13.1. Ο έλεγχος της εφαρμογής των διατάξεων της Σύμβασης αποτελεί υποχρέωση των Συμβαλλόμενων σε αυτή κρατών, τα οποία σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφο 1 της Σύμβασης απαιτούν από τα πλοία στα οποία εφαρμόζεται η Σύμβαση και τα οποία φέρουν τη σημαία του ή που δραστηριοποιούνται υπό τη δικαιοδοσία του, να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται σε αυτή, συμπεριλαμβανομένων των εφαρμοστέων προτύπων και απαιτήσεων του Παραρτήματος και λαμβάνουν αποτελεσματικά μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία αυτά συμμορφώνονται με τις εν λόγω απαιτήσεις. Ως εκ τούτου, οι Λιμενικές Αρχές της χώρας είναι επιφορτισμένες με τον έλεγχο της εφαρμογής των διατάξεων της Σύμβασης από τα υπόχρεα πλοία με γνώμονα τη διασφάλιση της τήρησης των σχετικών απαιτήσεων από αυτά, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο, στην πρόληψη, ελαχιστοποίηση και τελικώς εξάλειψη της μεταφοράς επιβλαβών υδρόβιων οργανισμών και παθογόνων παραγόντων μέσω του ελέγχου και της διαχείρισης έρματος και ιζημάτων των πλοίων.

13.2. Ως εκ τούτου από την **26-09-2017** κατά τον κατάπλου υπόχρεων στη Σύμβαση πλοίων, οι κατά τόπους Λιμενικές Αρχές προβαίνουν σε έλεγχο ώστε να διαπιστώσουν αρχικώς ότι αυτά φέρουν: (i) ΔΠΔΕ σε ισχύ, (ii) Βιβλίο Έρματος το οποίο τηρείται ορθά καθώς και (iii) Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος εγκεκριμένο από την Αρχή ή εξουσιοδοτημένο από αυτήν Α.Ο.

13.3. Επιπρόσθετα, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά αναφέρονται ως δυνητικές περιπτώσεις ελέγχου υπόχρεων πλοίων οι ακόλουθες:

- Έλεγχος ότι οι ετήσιες, οι ενδιάμεσες ή τυχόν πρόσθετες επιθεωρήσεις λαμβάνουν χώρα με βάση τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό E-1 του Παραρτήματος της Σύμβασης.
- Έλεγχος ότι το Βιβλίο Έρματος τηρείται ορθώς, ήτοι :
 - πραγματοποιούνται εγγραφές σχετικά με τις εργασίες που λαμβάνουν χώρα επί του πλοίου περιλαμβανομένων τυχόν απαλλαγών που έχουν δοθεί σε αυτό σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση,
 - πραγματοποιούνται εγγραφές τυχόν ατυχηματικών ή κατ' εξαίρεση απορρίψεων (σύμφωνα με τον Κανονισμό B-2.3) και περιστατικών όπου δεν πραγματοποιήθηκε ανταλλαγή έρματος (σύμφωνα με τον Κανονισμό B-4.5),
 - τηρείται ανελλιπώς κατ' ελάχιστον για δύο έτη επί του πλοίου, και ότι
 - ο ορισθείς από τον πλοίαρχο υπεύθυνος αξιωματικός υπογράφει κάθε νέα καταχώριση και ο πλοίαρχος του πλοίου υπογράφει κάθε συμπληρωμένη με εγγραφές σελίδα.
- Έλεγχος ύπαρξης έγκυρου Πιστοποιητικού Έγκρισης Τύπου, εφόσον το πλοίο έχει εγκατεστημένο σύστημα διαχείρισης έρματος.
- Έλεγχος ότι ο πλοίαρχος έχει ορίσει υπεύθυνο αξιωματικό για τη διαχείριση του έρματος του πλοίου και ότι οι αξιωματικοί και το πλήρωμα είναι ενήμεροι για τα καθήκοντά τους αναφορικά με τη διαδικασία διαχείρισης έρματος και εξοικειωμένοι με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος του πλοίου, περιλαμβανομένης της χρήσης του συστήματος διαχείρισης έρματος.
- Οπτικός έλεγχος της γενικής κατάστασης του συστήματος διαχείρισης έρματος δηλαδή του εξοπλισμού ή/και άλλων διατάξεων, εφόσον υφίστανται.

- Έλεγχος από το Βιβλίο Έρματος ότι έχει λάβει χώρα ανταλλαγή έρματος και ότι έγινε σύμφωνα με τον Κανονισμό Β-4 του Παραρτήματος της Σύμβασης, στην περίπτωση που το πλοίο υποχρεούται στην εφαρμογή του προτύπου του Κανονισμού Δ-1 του Παραρτήματος της Σύμβασης.

13.4. Στις περιπτώσεις που ο πλοίαρχος υπόχρεου στη Σύμβαση πλοίου ισχυριστεί ότι υφίστανται για το πλοίο οι προβλεπόμενες από τη Σύμβαση εξαιρέσεις ή/και απαλλαγές, θα πρέπει να παρέχει τη σχετική τεκμηρίωση για αυτές.

14. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

14.1. Οι κυρώσεις για τη μη συμμόρφωση με τις διατάξεις του (α) σχετικού επιβάλλονται σύμφωνα με το Άρθρο δωδέκατο αυτού.

14.2. Ως περιπτώσεις μη συμμόρφωσης υπόχρεου στη Σύμβαση πλοίου με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και κατά συνέπεια βεβαίωσης παράβασης και επιβολής προστίμου, αναφέρονται ενδεικτικά και όχι περιοριστικά οι κάτωθι:

- Μη ύπαρξη επί του πλοίου ΔΠΔΕ σε ισχύ.
- Ελλιπής/μη ορθή μορφή του ΔΠΔΕ.
- Μη ύπαρξη εγκεκριμένου Σχεδίου Διαχείρισης Έρματος επί του πλοίου.
- Μη ύπαρξη Βιβλίου Έρματος επί του πλοίου.
- Ελλιπής/μη ορθή συμπλήρωση βιβλίου έρματος.
- Μη ύπαρξη Πιστοποιητικού Έγκρισης Τύπου στην περίπτωση που το πλοίο χρησιμοποιεί εγκεκριμένο σύστημα επεξεργασίας έρματος.
- Διαπίστωση μη ορθής λειτουργίας συστήματος επεξεργασίας έρματος.
- Δεν έχει οριστεί υπεύθυνος αξιωματικός στο πλοίο, για την ορθή εφαρμογή του Σχεδίου Διαχείρισης Έρματος.

14.3. Ως ελάχιστο ενδεικνυόμενο πρόστιμο για τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης των υπόχρεων πλοίων με τις διατάξεις της Σύμβασης, όπως αυτή ισχύει κάθε φορά, συνιστάται το ποσό των χιλίων πεντακοσίων ευρώ (1.500 ευρώ). Σε περίπτωση εκ νέου παραβίασης των διατάξεων της Σύμβασης, τότε το επιβαλλόμενο πρόστιμο αυξάνεται κατά 50% του ύψους προστίμου που θα επιβαλλόταν, εάν η συγκεκριμένη παράβαση διαπιστωνόταν για πρώτη φορά στο υπόψη πλοίο.

14.4. Στην περίπτωση διαπίστωσης παράβασης και επιβολής κυρώσεων ενημερώνεται η ΔΙΠΘΑΠ, η Αρχή της σημαίας του πλοίου ή ο Αναγνωρισμένος Οργανισμός που έχει εκδόσει το ΔΠΔΕ.

14.5. Οποιαδήποτε παράβαση βεβαιώνεται κατά του Πλοίαρχου και η ακολουθητέα διαδικασία επιβολής διοικητικών κυρώσεων είναι η προβλεπόμενη στο άρθρο 14 του π.δ. 55/98 (Α' 58) καθώς και στη Μ.Ε. ΠΘΠ 3^η, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

15. ΤΕΛΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

15.1 Οι προϊστάμενοι των Λιμενικών Αρχών, που αποστέλλεται η παρούσα, να μεριμνήσουν για:

α) την ορθή τήρηση, την πιστή εφαρμογή και την ενημέρωση των υπαγόμενων σε αυτές Λιμενικών Αρχών.

β) την αποστολή της παρούσας στους Φορείς Διαχείρισης όλων των Λιμένων/Λιμενικών Εγκαταστάσεων που υπάγονται στη περιοχή δικαιοδοσίας τους, και

γ) να τεθεί η παρούσα στο φάκελο Μ.Ε. ΠΘΠ.

15.2 Σε περίπτωση έκδοσης νεωτέρας ερμηνευτικής εγκυκλίου από τον ΙΜΟ, εφόσον κριθεί απαραίτητο, θα διαβιβασθούν σχετικές συμπληρωματικές οδηγίες.

15.3 Οι Ενώσεις στις οποίες κοινοποιείται η παρούσα παρακαλούνται για την ενημέρωση των μελών τους.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ**I. ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΠΡΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑ**

1. Έδρες Ναυτιλιακών Ακολούθων
2. Κ.Λ/Χ-Λ/Χ

II. ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΝΕΕ)
2. ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ (ΠΝΟ)
3. ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ (ΕΕΕ)
4. ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΤΕΕ)
5. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (ΗΕΛΜΕΡΑ)
6. ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΣΕΕΝ)
6. ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ (ΕΕΝΜΑ)
7. ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΕΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΕΕΚΦΝ)
8. ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ (ΟΝΠΕ)
9. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ (ΕΕΝΣ) (μέσω ΕΝΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ)
10. ΝΑΤ/Δ/νση Οικονομικού
11. 1^η, 2^η, 3^η, 4^η, 5^η, 6^η, 7^η, 8^η και 9^η ΠΕ.ΔΙ.ΛΣ -ΕΛ.ΑΚΤ.(υ.τ.α)
12. AMERICAN BUREAU OF SHIPPING
13. BUREAU VERITAS S.A.
14. CHINA CLASSIFICATION SOCIETY
15. DNV GL AS
16. KOREAN REGISTER
17. LLOYD'S REGISTER GROUP LIMITED
18. NIPPON KAIJI KYOKAI GENERAL INCORPORATED FOUNDATION
19. RINA SERVICES S.p.A.
20. RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

III. ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

1. Γρ.κ. ΥΝΑΝΠ
2. Γρ. κ. Γ.Γ.
3. Γρ. κ. Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε.
4. Γρ.κ. Α/ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.
5. Γρ.κ. Β' Υ/ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.
6. Γρ.κ.κ. ΔΚΓ' - ΔΚΒ' - Β/ΔΚΒ'
7. ΔΙΜΕΚΑΠ-ΔΚΕΟ-ΔΕΠ-ΔΕΔΑΠΛΕ-ΔΑΝ-ΔΠΝ-ΔΙΛΙΚΥΠ-ΔΙΝΕΘΑΤ-ΔΕΠΙΧ