

Αριθμός 308

Ο ΠΕΡΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
(ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ) ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 2011

Γνωστοποίηση δυνάμει
των άρθρων 2, 4, 6, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22 και 36
του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα) Νόμου του 2011

Για σκοπούς εναρμόνισης με την πράξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο «Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα» (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57),

- 95 (Ι) του 2011. Ο Διευθυντής του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων, ασκώντας τις εξουσίες που του χορηγούν τα άρθρα 2, 4, 6, 8, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 και 22 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα) Νόμου του 2011, εκδίδει την ακόλουθη γνωστοποίηση:
- Συνοπτικός τίτλος. 1. Η παρούσα γνωστοποίηση θα αναφέρεται ως η περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα) Γνωστοποίηση του 2011.
- Ερμηνεία. 2.-(1) Στην παρούσα γνωστοποίηση –
- Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, Παράρτημα Τρίτο (Ι): 20.2.2004 (Κ.Δ.Π. 94/2004). «Κώδικας ISPS» σημαίνει τον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που υιοθετήθηκε από την Δημοκρατία με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου δυνάμει του άρθρου 4 των περί της Συμβάσεως του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Κυρωτικών) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμων του 1973 έως 1996 και των τροποποιήσεων αυτού ως έχουν στην ενημερωμένη έκδοσή τους.
- 95 (Ι) του 2011. «Νόμος» σημαίνει τον περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα) Νόμο του 2011 ως εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται.
- «Σύστημα πληροφοριών Equasis» σημαίνει το Ευρωπαϊκό σύστημα πληροφοριών που παρέχει πληροφορίες για την ποιότητα και την ασφάλεια των πλοίων και των διαχειριστών τους.
- (2) Οποιοδήποτε άλλοι όροι, που περιέχονται στην παρούσα γνωστοποίηση και δεν ορίζονται διαφορετικά, έχουν την έννοια που τους αποδίδει ο Νόμος.
- Παράγραφος αφορούσα το άρθρο 2 του Νόμου. Πρώτο Παράρτημα. 3.-(1) Το πεδίο εφαρμογής της διευρυμένης επιθεώρησης, το οποίο προβλέπεται από το άρθρο 2 του Νόμου ως καθοριζόμενο εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι το αναφερόμενο στο Πρώτο Παράρτημα.
- (2) Με την επιφύλαξη της υποπαραγράφου (3), οι διεθνείς συμβάσεις, πρωτόκολλα και κώδικες, τα οποία αναφέρει ο ορισμός του όρου «Συμβάσεις» στο άρθρο 2 του Νόμου ως εκάστοτε καθοριζόμενα σε γνωστοποίηση, είναι οι διεθνείς συμβάσεις που ακολουθούν, καθώς και τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις των συμβάσεων αυτών και οι σχετικοί υποχρεωτικοί κώδικες, ως έχουν στην εκάστοτε ενημερωμένη έκδοσή τους, των οποίων το κείμενο είναι κατατεθειμένο στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων και στις οποίες έχει πρόσβαση το κοινό:
- (α) Διεθνής Σύμβαση για την αστική ευθύνη σε περίπτωση ζημίας από πετρελαϊκή ρύπανση 1992 (CLC 92), στο εξής καλούμενη «Σύμβαση CLC», η οποία κυρώθηκε με τους περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Αστικής Ευθύνης για Ζημιές από Ρύπανση με Πετρέλαιο του 1969 και των Πρωτοκόλλων αυτής του 1976 και 1992 (Κυρωτικούς) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμους του 1989 έως 2005.
- (β) Διεθνής Σύμβαση επί των Γραμμών Φορτώσεως του 1966 (LL 66), στο εξής καλούμενη «Σύμβαση LL», η οποία κυρώθηκε με τους περί της Διεθνούς Σύμβασης επί των Γραμμών Φορτώσεως του 1966 (Κυρωτικούς) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμους του 1969 έως 1997.
- 63 του 1989
185 του 1991
14(ΙΙΙ) του 1997
47(ΙΙΙ) του 2005.
- 39 του 1969
24 του 1973
17 του 1974
43 του 1977
7 του 1982
53 του 1984
90 του 1986
25(ΙΙΙ) του 1997.

- (γ) Διεθνής Σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 (SOLAS 74), στο εξής καλούμενη «Σύμβαση SOLAS», η οποία κυρώθηκε με τους περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Κυρωτικούς) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμους του 1985 έως 2009·
- 77 του 1985
32 του 1989
24(III) του 1997
10(III) του 2001
52(III) του 2004
24(III) του 2006
9(III) του 2009.
- (δ) Διεθνής Σύμβαση περί προλήψεως της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία του 1973 και το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 (Μαγροί 73/78), στο εξής καλούμενα «Σύμβαση MARPOL», τα οποία κυρώθηκαν με τους περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Προλήψεως της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία (Κυρωτικούς) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμους του 1989 έως 2005·
- 57 του 1989
11(III) του 1995
11(III) του 2001
38(III) του 2003
46(III) του 2004
36(III) του 2005.
- (ε) Διεθνής Σύμβαση περί προτύπων εκπαιδεύσεως, εκδόσεως πιστοποιητικών και τηρήσεως φυλακών των ναυτικών του 1978 (STCW 78), στο εξής καλούμενη «Σύμβαση STCW», η οποία κυρώθηκε με τους περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Προτύπων Εκπαιδεύσεως, Εκδόσεως Πιστοποιητικών και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών, 1978 και 1995 (Κυρωτικούς) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμους του 1985 και 1998·
- 8 του 1985
1(III) του 1998.
- (στ) Διεθνής Σύμβαση περί της καταμετρήσεως της χωρητικότητας των πλοίων του 1969 (ITC 69), στο εξής καλούμενη « Σύμβαση ITC », η οποία κυρώθηκε με τον περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί της Καταμετρήσεως της Χωρητικότητας των Πλοίων του 1969 (Κυρωτικού) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμου του 1986·
- 11 του 1986.
- (ζ) Σύμβαση αρ. 147 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστα Επίπεδα) του 1976, στο εξής καλούμενη «Σύμβαση ILO», η οποία κυρώθηκε με τους περί της Συμβάσεως περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστα Επίπεδα) του 1976 (Κυρωτικούς) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμους του 1995 έως 2006·
- 13(III) του 1995
14(III) του 2006.
- (η) Σύμβαση περί διεθνών κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεων εν θαλάσση του 1972 (Colreg 72), στο εξής καλούμενη «Σύμβαση Colreg», η οποία κυρώθηκε με τους περί της Σύμβασης περί Διεθνών Κανονισμών για Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα του 1972 (Κυρωτικούς) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμους του 1980 έως 2009.
- 18 του 1980
8 του 1981
66 του 1982
4 του 1989
14(III) του 2009.
- (3) Στις τροποποιήσεις των διεθνών νομοθετημάτων που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (2) δεν περιλαμβάνονται οι τροποποιήσεις που αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ, ο οποίος αποκλεισμός διενεργείται κατ' εφαρμογή του Άρθρου 5 της πράξης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο «Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφαλείας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) και για την τροποποίηση των κανονισμών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία» (ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1) ως αυτή η πράξη εκάστοτε τροποποιείται. Το κείμενο των προαναφερόμενων διεθνών νομοθετημάτων, το οποίο βάσει της υποπαραγράφου (2) είναι κατατεθειμένο στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας και στο οποίο έχει πρόσβαση το κοινό, συνοδεύεται από αντίγραφα των σχετικών πράξεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας δια των οποίων διενεργείται ο προαναφερόμενος αποκλεισμός.
- Παράγραφος αφορούσα το άρθρο 4 του Νόμου.
4. Τα αναφερόμενα στη δεύτερη πρόταση του άρθρου 4 (3) του Νόμου, ως εκάστοτε προβλεπόμενα σε γνωστοποίηση, από τα οποία έκαστος επιθεωρητής καθοδηγείται κατά την εφαρμογή του εν λόγω άρθρου, είναι τα διαλαμβανόμενα στο Παράρτημα 1 του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων.
- Παράγραφος αφορούσα το άρθρο 6 του Νόμου.
Δεύτερο Παράρτημα.
5. Τα επαγγελματικά προσόντα των επιθεωρητών, αναφερόμενα στα άρθρα 6 (1) και (4) του Νόμου ως καθοριζόμενα εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι τα διαλαμβανόμενα στο Δεύτερο Παράρτημα.
- Παράγραφος αφορούσα το άρθρο 8 του Νόμου.
Τρίτο Παράρτημα.
6. Το σύστημα επιλογής για σκοπούς διεξαγωγής επιθεωρήσεων, το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 8 (1) του Νόμου ως καθοριζόμενο εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι το αναφερόμενο στο Τρίτο Παράρτημα.

- Παράγραφος
αφορούσα το
άρθρο 12 του
Νόμου.
7. Οι πληροφορίες για την άφιξη πλοίων καθώς και η προθεσμία μέσα στην οποία οι πληροφορίες αυτές πρέπει να υποβληθούν, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 12 (1) του Νόμου ως καθοριζόμενες εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι οι αναφερόμενες στο Τέταρτο Παράρτημα.
- Τέταρτο
Παράρτημα.
- Παράγραφος
αφορούσα το
άρθρο 13 του
Νόμου.
- 8.-(1) Οι γενικές παράμετροι, κριτήριο για τον προσδιορισμό κατηγορίας κινδύνου πλοίου, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 13 (2)(α) του Νόμου ως περαιτέρω και εκάστοτε προβλεπόμενες σε γνωστοποίηση, είναι οι αναφερόμενες στο Μέρος Ι. 1. του Τρίτου Παραρτήματος και Πέμπτου Παραρτήματος.
- Τρίτο και
Πέμπτο
Παράρτημα.
- (2) Οι ιστορικές παράμετροι, κριτήριο για τον προσδιορισμό κατηγορίας κινδύνου πλοίου, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 13(2)(β) του Νόμου ως περαιτέρω και εκάστοτε προβλεπόμενες σε γνωστοποίηση, είναι οι αναφερόμενες στο Μέρος Ι. 2. του Τρίτου Παραρτήματος και Πέμπτου Παραρτήματος.
- Τρίτο και
Πέμπτο
Παράρτημα.
- Παράγραφος
αφορούσα το
άρθρο 14 του
Νόμου.
- 9.-(1) Η κατηγορία κινδύνου του πλοίου, για σκοπούς περιοδικών επιθεωρήσεων, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 14 (α) του Νόμου ως καθοριζόμενη εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι αυτή που προκύπτει από τα διαλαμβανόμενα στο Μέρος Ι του Τρίτου Παραρτήματος.
- Τρίτο
Παράρτημα.
- (2) Οι προεξέχοντες παράγοντες, για σκοπούς πρόσθετων επιθεωρήσεων, οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 14 (β) (i) του Νόμου ως καθοριζόμενοι εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι οι παράγοντες κατά τα διαλαμβανόμενα στο Μέρος ΙΙ 2Α του Τρίτου Παραρτήματος.
- (3) Οι μη αναμενόμενοι παράγοντες, για σκοπούς πρόσθετων επιθεωρήσεων, οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 14 (β) (ii) του Νόμου ως καθοριζόμενοι εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι οι παράγοντες κατά τα διαλαμβανόμενα στο Μέρος ΙΙ 2Β του Τρίτου Παραρτήματος.
- Τρίτο
Παράρτημα.
- Παράγραφος
αφορούσα το
άρθρο 15 του
Νόμου.
- 10.-(1) Η διαδικασία επιλογής πλοίων προς επιθεώρηση βάσει της κατηγορίας κινδύνου, αναφερόμενη από το άρθρο 15 (1) του Νόμου ως καθοριζόμενη εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι η διαδικασία που προβλέπεται στο Μέρος Ι και Μέρος ΙΙ 2Α και 2Β του Τρίτου Παραρτήματος.
- Τρίτο
Παράρτημα.
- (2) Η διαδικασία επιθεώρησης πλοίων «προτεραιότητας Ι», αναφερόμενη στο άρθρο 15 (2) (α) του Νόμου ως καθοριζόμενη εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι αυτή που προκύπτει κατά τα διαλαμβανόμενα στο Μέρος ΙΙ 3Α του Τρίτου Παραρτήματος.
- (3) Η διαδικασία επιθεώρησης πλοίων «προτεραιότητας ΙΙ», αναφερόμενη στο άρθρο 15 (2) (β) του Νόμου ως καθοριζόμενη εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι αυτή που προκύπτει κατά τα διαλαμβανόμενα στο Μέρος ΙΙ 3Β του Τρίτου Παραρτήματος.
- Τρίτο
Παράρτημα.
- Παράγραφος
αφορούσα το
άρθρο 16 του
Νόμου.
- 11.-(1) Τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 16 (1) (α) του Νόμου ως καθοριζόμενα εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι τα αναφερόμενα στο Έκτο Παράρτημα.
- Έκτο
Παράρτημα.
- (2) Τα παραδείγματα, που στοιχειοθετούν σαφείς ενδείξεις και αναφέρονται στη δεύτερη παράγραφο του άρθρου 16 (3) (β) (ii) του Νόμου ως εκάστοτε καθοριζόμενα σε γνωστοποίηση, είναι τα αναφερόμενα στο Έβδομο Παράρτημα.
- Έβδομο
Παράρτημα.
- Παράγραφος
αφορούσα το
άρθρο 17 του
Νόμου.
- 12.-(1) Το περιεχόμενο της διευρυμένης επιθεώρησης, αναφερόμενης στο άρθρο 17 (1) του Νόμου ως καθοριζόμενης εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι το περιεχόμενο που προκύπτει από τα διαλαμβανόμενα στο Μέρος ΙΙ 3Α και 3Β του Τρίτου Παραρτήματος.
- Τρίτο
Παράρτημα.
- (2) Το πεδίο εφαρμογής της διευρυμένης επιθεώρησης, αναφερόμενο στο άρθρο 17 (4) του Νόμου ως καθοριζόμενο εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι το πεδίο που προκύπτει από τα προβλεπόμενα στο Πρώτο Παράρτημα.
- Πρώτο
Παράρτημα.

- Παράγραφος
αφορούσα το
άρθρο 18 του
Νόμου.
Όγδοο
Παράρτημα.
- 13.-(1) Οι σχετικές διαδικασίες και κατευθυντήριες γραμμές, που αναφέρονται στο άρθρο 18 (1) και (2) του Νόμου ως καθοριζόμενες εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι οι αναφερόμενες στο Όγδοο Παράρτημα.
- Πρώτο
Παράρτημα.
- (2) Τα σημεία που πρέπει να καλύπτονται κατά την επιθεώρηση, όπως προβλέπεται από το άρθρο 18 (3) (β) του Νόμου και τα οποία αναφέρονται ως καθοριζόμενα εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι αυτά που προκύπτουν από το Πρώτο Παράρτημα.
- Παράγραφος
αφορούσα το
άρθρο 19 του
Νόμου.
Ένατο
Παράρτημα.
- 14.-(1) Οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για σκοπούς αναστολής διαταγής απαγόρευσης εισόδου, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 19 (4) του Νόμου ως καθοριζόμενες εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι οι προβλεπόμενες στις παραγράφους 3 - 9 του Ένατου Παραρτήματος.
- Τρίτο
Παράρτημα.
- (2) Η ερμηνεία του όρου «υψηλές επιδόσεις», αναφερόμενη στο άρθρο 19 (5) (γ) του Νόμου ως προβλεπόμενη εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι αυτή που προκύπτει από το Μέρος Ι. 1 του Τρίτου Παραρτήματος.
- Ένατο
Παράρτημα.
- (3) Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται κατά το άρθρο 19 (5) (δ) του Νόμου, αναφερόμενες ως εκάστοτε καθοριζόμενες σε γνωστοποίηση, αναφέρονται στις παραγράφους 3 - 9 του Ένατου Παραρτήματος.
- Ένατο
Παράρτημα.
- (4) Οι διαδικασίες, που αναφέρονται στο άρθρο 19 (8) του Νόμου ως εκάστοτε καθοριζόμενες σε γνωστοποίηση, αναφέρονται στις παραγράφους 3- 9 του Ένατου Παραρτήματος.
- Παράγραφος
αφορούσα το
άρθρο 20 του
Νόμου.
Δέκατο
Παράρτημα.
15. Το περιεχόμενο της έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 20 του Νόμου ως εκάστοτε προβλεπόμενη σε γνωστοποίηση, είναι το περιεχόμενο κατά τα διαλαμβανόμενα του Δέκατου Παραρτήματος.
- Παράγραφος
αφορούσα το
άρθρο 22 του
Νόμου.
Ενδέκατο
Παράρτημα.
16. Τα κριτήρια για την επιβολή κατακράτησης, που αναφέρονται στο άρθρο 22 (3) του Νόμου ως καθοριζόμενα εκάστοτε σε γνωστοποίηση, είναι τα κριτήρια που αναφέρονται στο Ενδέκατο Παράρτημα.

ΠΡΩΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
(Παράγραφος 3 (1), 12 (2) και 13 (2))

ΔΙΕΥΡΥΜΕΝΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ
(όπως αναφέρονται στο άρθρο 2, 17(4) και 18(3)(β) του Νόμου)

Η διευρυμένη επιθεώρηση αφορά ιδίως τη γενική κατάσταση των ακόλουθων πεδίων κινδύνου:

- έγγραφα
- κατάσταση των δομικών στοιχείων
- αντοχή στις καιρικές συνθήκες
- συστήματα έκτακτης ανάγκης
- ραδιοεπικοινωνία
- εργασίες φορτοεκφόρτωσης
- πυρασφάλεια
- συναγερμοί
- συνθήκες διαβίωσης και εργασίας
- εξοπλισμός πλοήγησης
- σωστικός εξοπλισμός
- επικίνδυνα εμπορεύματα
- μηχανήματα πρόωσης και βοηθητικά μηχανήματα
- πρόληψη της ρύπανσης

Επιπλέον, με την επιφύλαξη της δυνατότητας διεξαγωγής της ή ενδεχόμενων περιορισμών συνδεόμενων με την ασφάλεια των προσώπων, του πλοίου ή του λιμένα, η διευρυμένη επιθεώρηση περιλαμβάνει την εξακρίβωση ειδικών σημείων των πεδίων κινδύνου ανάλογα με τον τύπο του επιθεωρούμενου πλοίου, όπως έχει οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 17 εδάφιο 4 του Νόμου.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
(Παράγραφος 5)

ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ
(τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 6(1) και (4) του Νόμου)

1. Οι επιθεωρητές πρέπει να έχουν κατάλληλες θεωρητικές γνώσεις και πρακτική εμπειρία σχετικά με τα πλοία και τη λειτουργία τους. Πρέπει να γνωρίζουν καλά την επιβολή των απαιτήσεων των Συμβάσεων και των σχετικών διαδικασιών ελέγχου από το κράτος του λιμένα. Αυτή η γνώση και ικανότητα όσον αφορά την επιβολή των διεθνών και των κοινοτικών απαιτήσεων πρέπει να αποκτάται μέσω τεκμηριωμένων προγραμμάτων κατάρτισης.
2. Κατ' ελάχιστο, οι επιθεωρητές πρέπει να διαθέτουν είτε:
 - α) κατάλληλα πτυχία από ναυτικό ίδρυμα και σχετική ναυτική εμπειρία ως πτυχιούχοι αξιωματικοί που έχουν ή είχαν ισχύον πιστοποιητικό ικανότητας STCW 78/95 II/2 ή III/2, χωρίς περιορισμούς όσον αφορά το χώρο δράσης ή την προωστική ισχύ ή τη χωρητικότητα, ή
 - β) έχουν συμμετάσχει επιτυχώς σε αναγνωρισμένες από την Αρμόδια Αρχή εξετάσεις ναυπηγού, μηχανολόγου ή μηχανικού στον τομέα της ναυτιλίας και έχουν εργαστεί, υπό την ιδιότητα αυτή, επί τουλάχιστον πέντε έτη, ή
 - γ) σχετικό πανεπιστημιακό δίπλωμα ή ισοδύναμο και έχουν εκπαιδευθεί καταλλήλως και αποκτήσει πτυχίο ως επιθεωρητές ασφαλείας πλοίων.
3. Ο επιθεωρητής πρέπει να έχει:
 - συμπληρώσει ένα τουλάχιστον έτος υπηρεσίας ως επιθεωρητής του κράτους της σημαίας, είτε με αντικείμενο την επιθεώρηση και την πιστοποίηση σύμφωνα με τις Συμβάσεις είτε συμμετέχοντας στην παρακολούθηση των δραστηριοτήτων των αναγνωρισμένων οργανισμών στους οποίους έχουν ανατεθεί νόμιμες αποστολές, ή
 - αποκτήσει ανάλογη ικανότητα μετά από σχετική εκπαίδευση τουλάχιστον ενός έτους με συμμετοχή σε επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους του λιμένα υπό την καθοδήγηση έμπειρων επιθεωρητών ελέγχου του κράτους του λιμένα.
4. Οι επιθεωρητές στους οποίους αναφέρεται το σημείο 2 στοιχείο α), πρέπει να έχουν αποκτήσει ναυτική πείρα τουλάχιστον πέντε ετών, περιλαμβανομένων περιόδων κατά τις οποίες έχουν υπηρετήσει ως αξιωματικοί στους κλάδους καταστρώματος ή μηχανής, αντίστοιχα, ή ως επιθεωρητές του κράτους της σημαίας ή βοηθοί επιθεωρητές ελέγχου του κράτους του λιμένα· η πείρα αυτή περιλαμβάνει διετή τουλάχιστον περίοδο στη θάλασσα με καθήκοντα αξιωματικού καταστρώματος ή μηχανής.
5. Οι επιθεωρητές πρέπει να είναι ικανοί να επικοινωνούν προφορικά και γραπτά με τους ναυτικούς στη γλώσσα που χρησιμοποιείται συνήθως στη θάλασσα.
6. Γίνονται επίσης δεκτοί οι επιθεωρητές που δεν ανταποκρίνονται στα ανωτέρω κριτήρια, εάν απασχολούνται από την Αρμόδια Αρχή για τη διεξαγωγή ελέγχου του κράτους του λιμένα κατά την 28η Μαΐου 2009.
7. Στις περιπτώσεις που σε κάποιο κράτος μέλος, οι επιθεωρήσεις κατά το άρθρο 18 εδάφια 1 και 2, πραγματοποιούνται από επιθεωρητές του κράτους του λιμένα, οι επιθεωρητές έχουν τα κατάλληλα προσόντα τα οποία πρέπει να περιλαμβάνουν επαρκή θεωρητική και πρακτική εμπειρία στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα. Σε αυτήν περιλαμβάνονται συνήθως τα εξής:
 - α) καλή κατανόηση της ασφάλειας στη θάλασσα και του τρόπου που εφαρμόζεται στις εξεταζόμενες λειτουργίες·
 - β) καλή πρακτική γνώση των τεχνολογιών και των τεχνικών ασφάλειας·
 - γ) γνώση των βασικών αρχών, των διαδικασιών και των τεχνικών των επιθεωρήσεων·
 - δ) πρακτική γνώση των επιθεωρούμενων λειτουργιών.

ΤΡΙΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
(Παράγραφος 6, 8(1)(2), 9(1)(2)(3), 10(1)(2)(3), 12(1) και 14(2))

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ
(όπως αναφέρονται στα άρθρα 8(1), 13(2)(α) και (β), 14 (α), 14(β)(i) και (ii), 15(1), 15(2)(α) και (β),
17(1) και 19(5)(γ) του Νόμου)

Το κοινοτικό σύστημα επιθεώρησης από το κράτος του λιμένα περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

I. Κατηγορία κινδύνου του πλοίου

Η κατηγορία κινδύνου του πλοίου προσδιορίζεται ως συνδυασμός των ακόλουθων γενικών και ιστορικών παραμέτρων:

1. Γενικές παράμετροι:

α) Τύπος του πλοίου:

Τα επιβατηγά, τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων, τα πλοία μεταφοράς αερίου και τα πλοία μεταφορά φορτίου χύδην θεωρούνται ότι ενέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

β) Ηλικία του πλοίου:

Τα πλοία άνω των 12 ετών θεωρούνται ότι ενέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

γ) Επιδόσεις του κράτους της σημαίας:

i) Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους με υψηλό ποσοστό κρατήσεων πλοίων στην Κοινότητα και την περιοχή του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων θεωρούνται ότι ενέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

ii) Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους με χαμηλό ποσοστό κρατήσεων πλοίων στην Κοινότητα και την περιοχή του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων θεωρούνται ότι ενέχουν χαμηλότερο κίνδυνο.

iii) Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους για το οποίο έχει ολοκληρωθεί έλεγχος και, κατά περίπτωση έχει υποβληθεί διορθωτικό σχέδιο δράσης, και τα δύο σύμφωνα με το πλαίσιο και τις διαδικασίες του εθελοντικού προγράμματος ελέγχων των κρατών μελών του ΙΜΟ, θεωρούνται ότι ενέχουν χαμηλότερο κίνδυνο. Μόλις ληφθούν τα μέτρα κατά το άρθρο 10 παράγραφος 3 της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ, το κράτος της σημαίας του πλοίου αυτού καταδεικνύει συμμόρφωση με τον κώδικα εφαρμογής των υποχρεωτικών πράξεων του ΙΜΟ.

δ) Αναγνωρισμένοι οργανισμοί:

i) Τα πλοία που έχουν λάβει πιστοποιητικά από αναγνωρισμένους οργανισμούς με χαμηλό ή πολύ χαμηλό επίπεδο επιδόσεων σε σχέση με τα ποσοστά κρατήσεων πλοίων εντός της Κοινότητας και της περιοχής του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων, θεωρούνται ότι ενέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

ii) Τα πλοία που έχουν λάβει πιστοποιητικά από αναγνωρισμένους οργανισμούς με υψηλό επίπεδο επιδόσεων σε σχέση με τα ποσοστά κρατήσεων πλοίων εντός της Κοινότητας και της περιοχής του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων, θεωρούνται ότι ενέχουν χαμηλότερο κίνδυνο.

iii) Τα πλοία που έχουν λάβει πιστοποιητικά από οργανισμούς αναγνωρισμένους με βάση τον Κανονισμό (ΕΚ) 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων, θεωρούνται ότι ενέχουν χαμηλότερο κίνδυνο.

ε) Επιδόσεις εταιρειών:

- i) Τα πλοία εταιρείας με χαμηλές ή πολύ χαμηλές επιδόσεις οι οποίες καθορίζονται με βάση τα ποσοστά ελλείψεων και κατακρατήσεων πλοίων των πλοίων της εντός της Κοινότητας και της περιοχής του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων, θεωρούνται ότι ενέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο.
- ii) Τα πλοία εταιρείας με υψηλές επιδόσεις οι οποίες καθορίζονται με βάση τα ποσοστά ελλείψεων και κατακράτησης των πλοίων της εντός της Κοινότητας και της περιοχής του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων, θεωρούνται ότι ενέχουν χαμηλότερο κίνδυνο.

2. Ιστορικές παράμετροι:

- i) Τα πλοία στα οποία έχει επιβληθεί κατακράτηση περισσότερες από μία φορές θεωρούνται ότι ενέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο.
- ii) Τα πλοία τα οποία, κατά τις επιθεωρήσεις που διενεργήθηκαν εντός της περιόδου στην οποία αναφέρεται το Πέμπτο Παράρτημα, και παρουσίασαν τον αριθμό ελλείψεων κατά το Πέμπτο Παράρτημα, θεωρούνται ότι ενέχουν χαμηλότερο κίνδυνο.
- iii) Τα πλοία στα οποία δεν έχει επιβληθεί κατακράτηση εντός της περιόδου στην οποία αναφέρεται το Πέμπτο Παράρτημα, θεωρούνται ότι ενέχουν χαμηλότερο κίνδυνο.

Πέμπτο
Παράρτημα

Οι παράμετροι κινδύνου συνδυάζονται, μέσω στάθμισης που αντιστοιχεί στη σχετική επίδραση κάθε παραμέτρου στο συνολικό κίνδυνο του πλοίου, για τον καθορισμό των ακόλουθων κατηγοριών κινδύνου του πλοίου:

- υψηλού κινδύνου
- κανονικού κινδύνου
- χαμηλού κινδύνου.

Κατά τον προσδιορισμό αυτών των κατηγοριών κινδύνου, δίδεται μεγαλύτερη έμφαση στις παραμέτρους για τον τύπο του πλοίου τις επιδόσεις του κράτους της σημαίας, των αναγνωρισμένων οργανισμών και στις επιδόσεις των εταιρειών.

II. Επιθεώρηση των πλοίων

1. Περιοδικές επιθεωρήσεις:

Οι περιοδικές επιθεωρήσεις διενεργούνται σε προκαθορισμένα διαστήματα. Η συχνότητά τους καθορίζεται με βάση την κατηγορία κινδύνου του πλοίου. Το διάστημα μεταξύ περιοδικών επιθεωρήσεων πλοίων υψηλού κινδύνου δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες. Το διάστημα μεταξύ περιοδικών επιθεωρήσεων πλοίων που ανήκουν σε διαφορετικές κατηγορίες κινδύνου αυξάνεται ανάλογα με τη μείωση του κινδύνου.

Η Αρμόδια Αρχή πραγματοποιεί περιοδική επιθεώρηση σε:

- κάθε πλοίο κατηγορίας υψηλού κινδύνου που δεν έχει υποστεί επιθεώρηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Κοινότητας ή της περιοχής του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων κατά τους τελευταίους έξι μήνες. Τα πλοία υψηλού κινδύνου καθίστανται επιλέξιμα για επιθεώρηση από τον πέμπτο μήνα
- κάθε πλοίο κατηγορίας τυπικού κινδύνου που δεν έχει υποστεί επιθεώρηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Κοινότητας ή της περιοχής του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων κατά τους τελευταίους δώδεκα μήνες. Τα πλοία τυπικού κινδύνου καθίστανται επιλέξιμα για επιθεώρηση από τον δέκατο μήνα
- κάθε πλοίο κατηγορίας χαμηλού κινδύνου που δεν έχει υποστεί επιθεώρηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο της Κοινότητας ή της περιοχής του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων κατά τους τελευταίους 36 μήνες. Τα πλοία χαμηλού κινδύνου καθίστανται επιλέξιμα για επιθεώρηση από τον εικοστό τέταρτο μήνα.

2. Πρόσθετες επιθεωρήσεις:

Τα πλοία για τα οποία ισχύουν οι παρακάτω προεξέχοντες ή μη αναμενόμενοι παράγοντες υπόκεινται σε επιθεώρηση ανεξάρτητα του χρόνου που έχει περάσει από την τελευταία περιοδική επιθεώρησή τους. Ωστόσο, η ανάγκη συμπληρωματικής επιθεώρησης λόγω μη αναμενόμενων παραγόντων επαφίεται στην επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή.

2Α. Προεξέχοντες παράγοντες:

Τα πλοία για τα οποία ισχύουν οι ακόλουθοι προεξέχοντες παράγοντες επιθεωρούνται ανεξάρτητα από το χρονικό διάστημα που παρήλθε από την τελευταία τους περιοδική επιθεώρηση:

- πλοία τα οποία έχουν απολέσει την κλάση τους ή αυτή έχει ανακληθεί για λόγους ασφαλείας μετά την τελευταία επιθεώρηση στην Κοινότητα ή στην περιοχή του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων·
- πλοία τα οποία απετέλεσαν αντικείμενο έκθεσης ή κοινοποίησης από άλλο κράτος μέλος·
- πλοία των οποίων η ταυτότητα δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί στην βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων·
- πλοία τα οποία:
 - ενεπλάκησαν σε συμβάν σύγκρουσης, προσάραξης ή εξόκειλαν κατευθυνόμενα προς τον λιμένα
 - κατηγορήθηκαν για ενδεχόμενη παράβαση των διατάξεων σχετικά με την απόρριψη επικίνδυνων ουσιών ή προϊόντων εκροών
 - εκτέλεσαν ασταθείς ή επισφαλείς ελιγμούς κατά τους οποίους δεν τηρήθηκαν τα μέτρα σχετικά με την πορεία που θεσπίστηκαν από το ΙΜΟ ή οι πρακτικές και οι διαδικασίες ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

2Β. Μη αναμενόμενοι παράγοντες:

Τα πλοία για τα οποία ισχύουν οι ακόλουθοι μη αναμενόμενοι παράγοντες μπορούν να επιθεωρούνται ανεξάρτητα από το χρονικό διάστημα που παρήλθε από την τελευταία τους περιοδική επιθεώρηση. Η απόφαση διεξαγωγής πρόσθετης επιθεώρησης επαφίεται στην επαγγελματική κρίση της Αρμόδιας Αρχής:

- πλοία τα οποία δεν συμμορφώθηκαν με την εφαρμοστέα σύσταση του ΙΜΟ για τη ναυσιπλοΐα μέσω των εισόδων της Βαλτικής·
- πλοία που φέρουν πιστοποιητικά τα οποία έχουν εκδοθεί από πρώην αναγνωρισμένο οργανισμό του οποίου η αναγνώριση έχει ανακληθεί μετά την τελευταία επιθεώρηση στην Κοινότητα ή στην περιοχή του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων·
- πλοία για τα οποία οι πλοηγοί ή οι λιμενικές αρχές ή οργανισμοί ανέφεραν ότι έχουν καταφανείς ανωμαλίες οι οποίες ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφαλή πλεύση τους ή που ενέχουν σε κίνδυνο το περιβάλλον σύμφωνα με το άρθρο 7 του Νόμου·
- πλοία τα οποία παρέλειψαν να συμμορφωθούν με τις σχετικές απαιτήσεις κοινοποίησης του άρθρου 12 του παρόντος Νόμου, στην Οδηγία 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, στην Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου και, κατά περίπτωση, στον Κανονισμό (ΕΚ) 725/2004·
- πλοία τα οποία απετέλεσαν αντικείμενο αναφοράς ή καταγγελίας του πλοίαρχου, μέλους του πληρώματος ή οποιουδήποτε προσώπου ή οργανισμού που έχει έννομο συμφέρον για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου ή την πρόληψη της ρύπανσης, εκτός εάν η Αρμόδια Αρχή κρίνει ότι η αναφορά ή η καταγγελία είναι προφανώς αδικαιολόγητη
- πλοία στα οποία είχε επιβληθεί κατακράτηση πριν από περισσότερους από τρεις μήνες·

- πλοία για τα οποία έχει αναφερθεί ότι παρουσιάζουν εκκρεμούσες ελλείψεις, εκτός εκείνων για τα οποία οι ελλείψεις έπρεπε να αποκατασταθούν εντός 14 ημερών μετά τον απόπλου, και για ελλείψεις που έπρεπε να αποκατασταθούν πριν από τον απόπλου.
- πλοία για τα οποία έχει αναφερθεί ότι παρουσιάζουν προβλήματα όσον αφορά το φορτίο τους, ιδίως για τοξικά και επικίνδυνα φορτία.
- πλοία που έχουν λειτουργήσει κατά τρόπο ώστε να θέσουν σε κίνδυνο πρόσωπα, ιδιοκτησία ή το περιβάλλον.
- πλοία για τα οποία περιήλθαν πληροφορίες από αξιόπιστη πηγή σχετικά με το γεγονός ότι οι παράμετροι κινδύνου των πλοίων αυτών είναι διαφορετικές από τις καταγεγραμμένες και, κατά συνέπεια, αυξάνεται το επίπεδο κινδύνου.

3. Σύστημα επιλογής:

3Α. Τα πλοία προτεραιότητας I επιθεωρούνται ως εξής:

α) Διεξάγεται διευρυμένη επιθεώρηση επί:

- οποιουδήποτε πλοίου που ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους έξι μήνες.
- οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών, που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 12 μήνες.

β) Διεξάγεται αρχική ή λεπτομερέστερη επιθεώρηση ανάλογα με την περίπτωση επί:

- οποιουδήποτε πλοίου, πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 12 μήνες.

γ) Εφόσον πρόκειται για προεξέχοντα παράγοντα:

- διεξάγεται λεπτομερέστερη ή διευρυμένη επιθεώρηση, κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, επί οποιουδήποτε πλοίου που ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και επί οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών.
- διεξάγεται λεπτομερέστερη επιθεώρηση επί οποιουδήποτε άλλου πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών.

3Β. Εφόσον η Αρμόδια Αρχή αποφασίσει να επιθεωρήσει πλοίο προτεραιότητας II, εφαρμόζονται τα εξής:

α) διεξάγεται διευρυμένη επιθεώρηση επί:

- οποιουδήποτε πλοίου που ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους πέντε μήνες.
- οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην ηλικίας άνω των 12 ετών, που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους δέκα μήνες, ή
- οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην ηλικίας άνω των δώδεκα ετών, που ανήκει σε κατηγορία χαμηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 24 μήνες.

β) Αρχική ή λεπτομερέστερη επιθεώρηση, ανάλογα με την περίπτωση, διενεργείται επί:

- οποιουδήποτε πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους δέκα μήνες. ή

- οποιοδήποτε πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην ηλικίας άνω των δώδεκα ετών, που ανήκει σε κατηγορία χαμηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 24 μήνες.

γ) Εφόσον πρόκειται για προεξέχοντα παράγοντα:

- λεπτομερέστερη ή διευρυμένη επιθεώρηση, κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, διενεργείται επί οποιοδήποτε πλοίου ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και επί οποιοδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών.
- λεπτομερέστερη επιθεώρηση διενεργείται επί οποιοδήποτε άλλου πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών.

ΤΕΤΑΡΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (Παράγραφος 7)

ΑΝΑΓΓΕΛΙΑ ΤΗΣ ΑΦΙΞΗΣ ΠΛΟΙΟΥ (όπως αναφέρεται στο άρθρο 12(1) του Νόμου)

Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με το άρθρο 12 (1) του Νόμου:

Οι πληροφορίες που σημειώνονται παρακάτω υποβάλλονται στην Αρμόδια Αρχή ή και στην Αρχή Λιμένων Κύπρου, τρεις τουλάχιστον ημέρες πριν από τον αναμενόμενο χρόνο κατάπλου στον λιμένα ή στο αγκυροβόλιο ή πριν από τον απόπλου από τον προηγούμενο λιμένα σε περίπτωση που το ταξίδι αναμένεται να διαρκέσει λιγότερο από τρεις ημέρες:

- α) στοιχεία του πλοίου (όνομα, διεθνές διακριτικό σήμα, αριθμός αναγνώρισης IMO ή αριθμός MMSI)·
- β) προβλεπόμενη διάρκεια παραμονής στον λιμένα·
- γ) για δεξαμενόπλοια:
 - i) δομή: μονό κύτος, μονό κύτος με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, διπλό κύτος·
 - ii) κατάσταση των δεξαμενών φορτίου και έρματος: γεμάτες, άδειες, αδρανείς·
 - iii) όγκος και φύση του φορτίου·
- δ) προβλεπόμενες εργασίες στον λιμένα ή στο αγκυροβόλιο προορισμού (φόρτωση, εκφόρτωση, άλλες)·
- ε) προβλεπόμενες από τις διεθνείς συμβάσεις επιθεωρήσεις και εργασίες ουσιαστικής συντήρησης και επισκευής που προβλέπεται να πραγματοποιηθούν κατά την παραμονή στον λιμένα προορισμού·
- στ) ημερομηνία τελευταίας διευρυμένης επιθεώρησης στην περιοχή του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων.

ΠΕΜΠΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
(Παράγραφος 8(1) και (2))

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
(όπως αναφέρεται στο άρθρο 13(2)(α) και (β) του Νόμου)

Γενικές παράμετροι				Κατηγορία			
				Πλοίο υψηλού κινδύνου (ΠΥΚ)		Πλοίο τυπικού κινδύνου (ΠΤΚ)	Πλοίο χαμηλού κινδύνου (ΠΧΚ)
				Κριτήρια	Βαθμοί	Κριτήρια	Κριτήρια
1	Τύπος πλοίου			Χημικό δεξαμενόπλοιο Πλοίο μεταφοράς αερίου Πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο Πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην Επιβατηγό	2	Ούτε πλοίο υψηλού κινδύνου Ούτε πλοίο Χαμηλού κινδύνου	Όλοι οι τύποι
2	Ηλικία του πλοίου			Όλοι οι τύποι > 12 έτη	1		Όλες οι ηλικίες
3α	Σημεία	Κατάλογος μαύρος, γκριζος, λευκός		Μαύρος - ΠΥΚ, ΥΚ, Μ έως Κ	2		Λευκός
		Έλεγχος IMO (VIMSAS)		Μαύρος- ΜΚ	1		
3β				–	–		Ναί
4α	Αναγνωρισμένος Οργανισμός	Επιδόσεις	Υ	Υψηλή	–		Υψηλές
			M	Μεσαία	–		–
			X	Χαμηλή	1		–
			ΠΧ	Πολύ Χαμηλή			–
4β	Αναγνωρισμένος από ΕΕ			–	–		Ναί
5	Εταιρεία	Επιδόσεις	Υ	–	–		Υψηλές
			M	–	–		–
			X	Χαμηλές	2		–
			ΠΧ	Πολύ Χαμηλές		–	
Ιστορικές παράμετροι							
6	Αριθμός καταχώρισης ελλείψεων σε κάθε επιθεώρηση εντός προηγούμενων 6 μηνών	Ελλείψεις	Μη επιλέξιμο	–	–	≤ 5 (και μία τουλάχιστον επιθεώρηση κατά τους προηγούμενους 36 μήνες)	
7	Αριθμός κρατήσεων πλοίων εντός των προηγούμενων 36 μηνών στο Μνημόνιο των Παρισίων	Κρατήσεις πλοίων	≥ 2 Κρατήσεις πλοίων	1	–	Καμία κατακράτηση πλοίου	
<p>Τα ΠΥΚ είναι πλοία που πληρούν κριτήρια τα οποία αντιστοιχούν συνολικά σε 5 βαθμούς τουλάχιστον. Τα ΠΧΚ είναι πλοία που πληρούν όλα τα κριτήρια των παραμέτρων χαμηλού κινδύνου. Τα ΠΤΚ είναι πλοία που δεν ανήκουν ούτε στην κατηγορία των ΠΥΚ ούτε στην κατηγορία των ΠΧΚ.</p>							

ΕΚΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
(Παράγραφος 11(1))

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΩΝ
(όπως αναφέρεται στο άρθρο 16 (1)(α) του Νόμου)

1. Διεθνές πιστοποιητικό καταμέτρησης της χωρητικότητας του πλοίου (1969).
2. — Πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου·
— Πιστοποιητικό ασφαλείας κατασκευής φορτηγού πλοίου·
— Πιστοποιητικό ασφαλείας εξαρτυσμού φορτηγού πλοίου·
— Πιστοποιητικό ασφαλείας ραδιοεπικοινωνιών φορτηγού πλοίου·
— Πιστοποιητικό εξαίρεσης, συμπεριλαμβανομένου ανάλογα με την περίπτωση καταλόγου φορτίων·
— Πιστοποιητικό ασφαλείας φορτηγών πλοίων.
3. Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (ISSC).
4. Αρχείο διαρκούς σύνοψης.
5. Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων χύδην·
— Πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων χύδην.
6. Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην·
— Πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην.
7. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο.
8. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης για τη μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην.
9. Διεθνές πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (1966)·
— Διεθνές πιστοποιητικό εξαίρεσης της τήρησης της γραμμής φόρτωσης.
10. Βιβλίο πετρελαίου, μέρη I και II.
11. Βιβλίο καταγραφής φορτίου.
12. Έγγραφο για τον ελάχιστο ασφαλή αριθμό επάνδρωσης.
13. Πιστοποιητικά ή οποιαδήποτε άλλα έγγραφα που απαιτούνται σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης STCW 78/95.
14. Ιατρικά πιστοποιητικά (βλέπε τη Σύμβαση ΔΟΕ αριθ. 73 για τις ιατρικές εξετάσεις των ναυτικών).
15. Πίνακας του καθεστώτος εργασίας επί του πλοίου (Σύμβαση ΔΟΕ αριθ. 180 και σύμβαση STCW 78/95).
16. Αρχείο των ωρών εργασίας και των ωρών ανάπαυσης των ναυτικών (Σύμβαση ΔΟΕ αριθ. 180).
17. Στοιχεία ευσταθείας.
18. Αντίγραφο του εγγράφου συμμόρφωσης και του πιστοποιητικού ασφαλούς διαχείρισης που εκδίδονται σύμφωνα με τον Κώδικα ISM.
19. Πιστοποιητικά για την αντοχή του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού του πλοίου, που εκδίδονται από τον σχετικό αναγνωρισμένο οργανισμό (απαιτείται μόνον όταν το πλοίο διατηρεί την κλάση του σε αναγνωρισμένο οργανισμό).
20. Βεβαίωση συμμόρφωσης με τις ειδικές διατάξεις για πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα.
21. Πιστοποιητικό ασφαλείας ταχύπλων σκαφών και άδεια λειτουργίας ταχύπλου σκάφους.

22. Ειδικός κατάλογος ή δηλωτικό επικίνδυνων εμπορευμάτων ή λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας.
23. Ημερολόγιο πλοίου όπου έχουν καταχωριστεί δοκιμές και γυμνάσια συναγερμού συμπεριλαμβανομένων των ασκήσεων ασφαλείας και το ημερολόγιο καταχώρισης επιθεωρήσεων και συντηρήσεων των συσκευών και των διατάξεων διάσωσης καθώς και των συσκευών και διευθετήσεων πυρόσβεσης.
24. Πιστοποιητικό ασφαλείας πλοίου ειδικής χρήσεως.
25. Πιστοποιητικό ασφαλείας κινητής μονάδας γεωτρήσεων ανοικτής θαλάσσης.
26. Για τα πετρελαιοφόρα, τα στοιχεία του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου για το τελευταίο ταξίδι υπό έρμα.
27. Πίνακας συγκέντρωσης, σχέδιο αντιμετώπισης πυρκαγιάς και, για τα επιβατηγά πλοία, σχέδιο αντιμετώπισης βλαβών.
28. Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση ρύπανσης από πετρέλαιο.
29. Αρχείο των εκθέσεων ελέγχου (για τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και τα πετρελαιοφόρα).
30. Εκθέσεις επιθεώρησης οι οποίες συντάχθηκαν στο πλαίσιο προγενέστερων ελέγχων από το κράτος λιμένα.
31. Για τα επιβατηγά πλοία go-go, πληροφορίες για τον λόγο A/A-max.
32. Έγγραφο άδειας για τη μεταφορά σιτηρών.
33. Εγχειρίδιο ασφάλισης φορτίου.
34. Σχέδιο διαχείρισης απορριμμάτων και βιβλίο απορριμμάτων.
35. Σύστημα υποστήριξης λήψης αποφάσεων για πλοίαρχους επιβατηγών πλοίων.
36. Σχέδιο συνεργασίας SAR για επιβατηγά πλοία που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια.
37. Κατάλογος επιχειρησιακών περιορισμών για επιβατηγά πλοία.
38. Βιβλίο μεταφοράς φορτίου χύδην.
39. Σχέδιο φόρτωσης και εκφόρτωσης πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην.
40. Πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλη χρηματική εγγύηση για την κάλυψη της αστικής ευθύνης από ζημίες λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης (Διεθνής Σύμβαση για την αστική ευθύνη σε περίπτωση ζημίας από πετρελαϊκή ρύπανση, 1992).
41. Πιστοποιητικά που απαιτούνται με βάση την Οδηγία 2009/20/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση των εφοπλιστών για ναυτικές απαιτήσεις.
42. Πιστοποιητικό που απαιτείται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για την ευθύνη των μεταφορέων επιβατών διά θαλάσσης σε περίπτωση ατυχήματος.
43. Διεθνές πιστοποιητικό για την πρόληψη ρύπανσης της ατμόσφαιρας.
44. Διεθνές πιστοποιητικό για την πρόληψη της ρύπανσης από λύματα.

ΕΒΔΟΜΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
(Παράγραφος 11(2))

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ «ΣΑΦΩΝ ΕΝΔΕΙΞΕΩΝ» ΓΙΑ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
(όπως αναφέρεται στο άρθρο 16 (3)(β)(ii) του Νόμου)

Τρίτο
Παράρτημα.

A. Παραδείγματα σαφών ενδείξεων για λεπτομερέστερη επιθεώρηση:

1. Πλοία περί των οποίων το Τρίτο Παράρτημα Μέρος II 2A και 2B.
2. Το βιβλίο πετρελαίου δεν τηρείται ορθώς.
3. Κατά την εξέταση των πιστοποιητικών και των λοιπών εγγράφων, διαπιστώθηκαν ανακρίβειες.
4. Ενδείξεις ότι το πλήρωμα δεν είναι σε θέση να τηρήσει τις απαιτήσεις που αφορούν τις επικοινωνίες επί του πλοίου οι οποίες παρατίθενται στο άρθρο 18 της Οδηγίας 2008/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών.
5. Πιστοποιητικό που αποκτήθηκε δολίως ή ο κάτοχός του δεν είναι το πρόσωπο για το οποίο είχε αρχικά εκδοθεί το πιστοποιητικό.
6. Το πλοίο έχει πλοίαρχο, αξιωματικό ή μέλος του πληρώματος με πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από χώρα που δεν έχει κυρώσει τη Σύμβαση STCW 78/95.
7. Ενδείξεις ότι οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης και οι λοιπές εργασίες δεν εκτελούνται ασφαλώς, ή σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO, π.χ. η περιεκτικότητα σε οξυγόνο του βασικού δικτύου παροχής αδρανούς αερίου των δεξαμενών φορτίου υπερβαίνει το οριζόμενο ανώτατο επίπεδο.
8. Παράλειψη εκ μέρους του πλοίαρχου ενός πετρελαιοφόρου να προσκομίσει την καταγραφή του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου για το τελευταίο ταξίδι υπό έρμα.
9. Απουσία ενημερωμένου πίνακα συγκέντρωσης ή άγνοια από τα μέλη του πληρώματος των καθηκόντων τους σε περίπτωση πυρκαγιάς ή εντολής εγκατάλειψης του πλοίου.
10. Εκπομπή εσφαλμένων συναγερμών, η οποία δεν ακολουθήθηκε από τις κατάλληλες διαδικασίες ακύρωσης.
11. Απουσία εξοπλισμού ή διατάξεων κύριας σημασίας, απαιτούμενων από τις συμβάσεις.
12. Εξαιρετικά ανθυγιεινές συνθήκες επί του πλοίου.
13. Ενδείξεις από τη γενική εντύπωση και τις παρατηρήσεις του επιθεωρητή ότι το κύτος ή η δομή του πλοίου παρουσιάζουν σοβαρές φθορές ή ελαττώματα, τα οποία ενδεχομένως να θέσουν σε κίνδυνο τη δομική ακεραιότητα, τη στεγανότητα ή την αντοχή του πλοίου στις καιρικές συνθήκες.
14. Πληροφορίες ή στοιχεία ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με βασικούς χειρισμούς επί του πλοίου, οι οποίοι αφορούν την ασφάλεια του σκάφους ή την πρόληψη της ρύπανσης ή ότι δεν έχουν εκτελεσθεί τέτοιου είδους χειρισμοί.
15. Απουσία πίνακα με τις διαδικασίες εργασίας επί του πλοίου ή αρχείου των ωρών εργασίας και των ωρών ανάπαυσης των ναυτικών.

B. Παραδείγματα σαφών ενδείξεων για τον έλεγχο των πλοίων σχετικά με ζητήματα ασφάλειας (security):

1. Ο επιθεωρητής μπορεί να εντοπίσει σαφείς ενδείξεις που δικαιολογούν περαιτέρω ελέγχους σχετικά με την ασφάλεια κατά την αρχική επιθεώρηση ελέγχου από το κράτος λιμένα ως εξής:
 - 1.1. Το ISSC δεν ισχύει ή έχει λήξει.
 - 1.2. Το πλοίο έχει κατώτερο επίπεδο ασφάλειας από τον λιμένα.
 - 1.3. Δεν πραγματοποιήθηκαν ασκήσεις σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου.

- 1.4. Τα αρχεία για τις τελευταίες δέκα διασυνδέσεις πλοίου/λιμένα ή πλοίου/πλοίου δεν είναι πλήρη.
 - 1.5. Στοιχεία ή παρατηρήσεις ότι βασικά μέλη του προσωπικού του πλοίου δεν μπορούν να επικοινωνήσουν μεταξύ τους.
 - 1.6. Στοιχεία από παρατηρήσεις που συνεπάγονται ότι υφίστανται σοβαρές ελλείψεις σε ζητήματα ασφάλειας.
 - 1.7. Πληροφορίες από τρίτα μέρη όπως για παράδειγμα εκθέσεις ή καταγγελίες σχετικά με πληροφορίες που αφορούν θέματα ασφάλειας.
 - 1.8. Το πλοίο διαθέτει μεταγενέστερο προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (ISSC) που έχει εκδοθεί μεταγενέστερα και κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή ένας από τους λόγους που το πλοίο ή η εταιρεία ζήτησε την έκδοση τέτοιου πιστοποιητικού ήταν για να αποφύγει την πλήρη συμμόρφωση με τη Σύμβαση SOLAS, κεφάλαιο XI-2 και το μέρος A του Κώδικα ISPS, πέραν από την περίοδο ισχύος του αρχικού προσωρινού πιστοποιητικού. Το μέρος A του Κώδικα ISPS ορίζει τις συνθήκες υπό τις οποίες μπορεί να εκδοθεί προσωρινό πιστοποιητικό.
2. Αν εντοπιστούν σαφείς ενδείξεις με βάση τα παραπάνω, ο επιθεωρητής πληροφορεί αμέσως την αρμόδια αρχή ασφάλειας (εκτός της περίπτωσης που ο επιθεωρητής είναι επίσης και δεόντως εξουσιοδοτημένος αξιωματικός ασφαλείας). Η αρμόδια αρχή ασφαλείας αποφασίζει στη συνέχεια για τα περαιτέρω αναγκαία μέτρα ελέγχου, λαμβάνοντας υπόψη το επίπεδο ασφαλείας σύμφωνα με τον κανονισμό 9 της Σύμβασης SOLAS, κεφάλαιο XI.
 3. Οι σαφείς ενδείξεις εκτός από αυτές που σημειώνονται ανωτέρω αποτελούν ζήτημα που αφορά τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αξιωματικό ασφαλείας.

ΟΓΔΟΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
(Παράγραφος 13(1))

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΛΟΙΩΝ
(όπως αναφέρεται στο άρθρο 18(1) και (2) του Νόμου)

Παράρτημα Ι, «Διαδικασίες ελέγχου του κράτους του λιμένα» του ΜΣ των Παρισίων και οι ακόλουθες οδηγίες ή κατευθυντήριες γραμμές που έχει εκδώσει το ΜΣ των Παρισίων, στην πλέον ενημερωμένη τους μορφή:

1. Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (οδηγία 33/2000/02 – Επιχειρησιακός έλεγχος των οχηματαγωγών και επιβατηγών πλοίων).
2. Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (οδηγία 35/2002/02 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους επιθεωρητές ελέγχου του κράτους του λιμένα (ΕΕΚΛ) σχετικά με τους ηλεκτρονικούς πίνακες).
3. Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (οδηγία 36/2003/08 – Κατευθυντήριες γραμμές για τις επιθεωρήσεις όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης).
4. Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (οδηγία 37/2004/02 – Κατευθυντήριες γραμμές σύμφωνα με τη Σύμβαση STCW 78/95, όπως τροποποιήθηκε).
5. Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Οδηγία 37/2004/05 – Κατευθυντήριες γραμμές για τις επιθεωρήσεις όσον αφορά τις ώρες εργασίας/ ανάπαυσης).
6. Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (οδηγία 37/2004/10 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους επιθεωρητές ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τα θέματα ασφαλείας).
7. Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (οδηγία 38/2005/02 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους ΕΕΚΛ που ελέγχουν το σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (VDR)).
8. Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (οδηγία 38/2005/05 – Κατευθυντήριες γραμμές για το παράρτημα Ι της Σύμβασης MARPOL).
9. Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (οδηγία 38/2005/07 - Κατευθυντήριες γραμμές για τον έλεγχο του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης (CAS) όσον αφορά τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους).
10. Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (οδηγία 39/2006/01 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους επιθεωρητές ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τον Κώδικα ISM).
11. Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (οδηγία 39/2006/02 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους επιθεωρητές ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τον έλεγχο του GMDSS).
12. Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (οδηγία 39/2006/03 – Βελτιστοποίηση του πίνακα κατακράτησης πλοίων και κοινοποιήσεων).
13. Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (οδηγία 39/2006/10 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους ΕΕΚΛ σχετικά με την εξέταση των δεξαμενών έρματος και την προσομοίωση διακοπής ρεύματος του κεντρικού δικτύου (δοκιμή γενικής διακοπής ρεύματος)).
14. Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (οδηγία 39/2006/11 – Κατευθυντήριες γραμμές για τον έλεγχο των δοκιμών στοιχείων των πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην).
15. Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (οδηγία 39/2006/12 – Κώδικας ορθών πρακτικών για τους επιθεωρητές ελέγχου του κράτους λιμένα).

16. Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (οδηγία 40/2007/04 – Κριτήρια για την αξιολόγηση της υπευθυνότητας των αναγνωρισμένων οργανισμών (ΑΟ)).
17. Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (οδηγία 40/2007/09 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους επιθεωρητές του ελέγχου του κράτους λιμένα όσον αφορά τη συμμόρφωση με το παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL).

ΕΝΑΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
(Παράγραφος 14(1),(3) και (4))

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΕΙΣΟΔΟΥ
ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΥΡΙΣΚΟΜΕΝΟΥΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ
(όπως αναφέρεται στο άρθρο 19(4), (5)(δ) και (8) του Νόμου)

1. Όταν συντρέχουν οι συνθήκες που περιγράφονται στο άρθρο 19 εδάφιο 1 του Νόμου, η Αρμόδια Αρχή ενημερώνει γραπτώς τον πλοίαρχο του πλοίου ότι επίκειται έκδοση διαταγής απαγόρευσης εισόδου η οποία θα εφαρμοστεί άμεσα μετά την αναχώρηση του πλοίου από τον λιμένα της Δημοκρατίας. Η διαταγή απαγόρευσης εισόδου εφαρμόζεται αμέσως μετά τον απόπλου του πλοίου από τον λιμένα της Δημοκρατίας μετά την αποκατάσταση των ελλείψεων που είχαν ως αποτέλεσμα την κατακράτηση του πλοίου.
2. Η Αρμόδια Αρχή αποστέλλει επίσης αντίγραφο της διαταγής απαγόρευσης εισόδου στην αρχή του κράτους της σημαίας, στον αναγνωρισμένο οργανισμό, στα άλλα κράτη μέλη, και στους άλλους υπογράφοντες το ΜΣ των Παρισίων, στην Επιτροπή, και στη Γραμματεία του ΜΣ των Παρισίων. Η Αρμόδια Αρχή οφείλει επίσης να επικαιροποιήσει χωρίς καθυστέρηση την βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων με τις πληροφορίες που αφορούν την απαγόρευση εισόδου.
3. Για να αρθεί η προαναφερόμενη απαγόρευση εισόδου, ο πλοιοκτήτης ή ο έχων την εκμετάλλευση πρέπει να υποβάλουν σχετική επίσημη αίτηση στην Αρμόδια Αρχή. Η αίτηση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από έγγραφο της αρχής του κράτους της σημαίας που έχει εκδοθεί μετά από επίσκεψη επί του πλοίου από επιθεωρητή δεόντως εξουσιοδοτημένο από την διοίκηση του κράτους της σημαίας, που να βεβαιώνει ότι το πλοίο ανταποκρίνεται πλήρως στις ισχύουσες διατάξεις των Συμβάσεων. Η διοίκηση του κράτους της σημαίας παρέχει αποδεικτικά στοιχεία στην Αρμόδια Αρχή ότι πραγματοποιήθηκε επίσκεψη επί του πλοίου.
4. Η αίτηση άρσης της απαγόρευσης εισόδου πρέπει επίσης να συνοδεύεται, ανάλογα με την περίπτωση, από έγγραφο του νηογνώμονα ο οποίος έχει κατατάξει το πλοίο, μετά από επίσκεψη επί του πλοίου από επιθεωρητή του νηογνώμονα που να βεβαιώνει ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στα πρότυπα κλάσης που έχει ορίσει ο εν λόγω νηογνώμονας. Ο νηογνώμονας παρέχει αποδεικτικά στοιχεία στην αρμόδια αρχή ότι πραγματοποιήθηκε επίσκεψη επί του πλοίου.
5. Η απαγόρευση εισόδου μπορεί να αίρεται μόνο μετά την πάροδο της τρίμηνης περιόδου στην οποία αναφέρεται το άρθρο 19(4) του Νόμου και ύστερα από νέα επιθεώρηση του πλοίου σε συμφωνημένο λιμένα.

Εάν ο συμφωνημένος λιμένας ευρίσκεται σε ένα κράτος μέλος, οι αρμόδιες αρχές αυτού του κράτους μπορούν μετά από αίτημα της Αρμόδιας Αρχής που εξέδωσε την διαταγή απαγόρευσης εισόδου, να επιτρέπουν στο πλοίο να εισέλθει στον συμφωνημένο λιμένα για να πραγματοποιηθεί η νέα επιθεώρηση. Σε τέτοιες περιπτώσεις, δεν πραγματοποιούνται φορτοεκφορτώσεις στον λιμένα μέχρι την αναστολή της διαταγής απαγόρευσης εισόδου από την Αρμόδια Αρχή.

6. Σε περίπτωση που η κατακράτηση πλοίου η οποία είχε ως αποτέλεσμα την έκδοση διαταγής απαγόρευσης εισόδου, περιελάμβανε ελλείψεις στην δομή του πλοίου, η Αρμόδια Αρχή μπορεί να απαιτήσει την υποχρεωτική διάθεση προς εξέταση κατά την νέα επιθεώρηση, ορισμένων χώρων, συμπεριλαμβανομένων των χώρων και των δεξαμενών φορτίου.
7. Η νέα επιθεώρηση διεξάγεται από την Αρμόδια Αρχή ή από τις αρμόδιες αρχές του λιμένα προορισμού κατόπιν συμφωνίας της Αρμόδιας Αρχής. Οι αρμόδιες αρχές του λιμένα προορισμού μπορούν να ζητήσουν να ενημερωθούν μέχρι και 14 ημέρες πριν από αυτήν τη νέα επιθεώρηση. Παρέχονται αποδεικτικά στοιχεία με τα οποία το εν λόγω κράτος μέλος βεβαιώνεται ότι το πλοίο ικανοποιεί πλήρως τις ισχύουσες απαιτήσεις των Συμβάσεων.
8. Η νέα επιθεώρηση συνίσταται σε διευρυμένη επιθεώρηση η οποία πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τα σχετικά σημεία του Πρώτου Παραρτήματος.
9. Όλα τα έξοδα της διευρυμένης αυτής επιθεώρησης βαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή τον έχοντα την εκμετάλλευση.
10. Εάν τα αποτελέσματα της διευρυμένης επιθεώρησης ικανοποιούν την Αρμόδια Αρχή σύμφωνα με το Πρώτο Παράρτημα, το μέτρο της απαγόρευσης εισόδου αίρεται και ενημερώνεται περὶ αυτού εγγράφως ο έχων την εκμετάλλευση του πλοίου.
11. Επίσης, η Αρμόδια Αρχή κοινοποιεί την απόφασή της εγγράφως στην αρχή του κράτους της σημαίας, στον αρμόδιο νηογνώμονα, στα άλλα κράτη μέλη, στους άλλους υπογράφοντες το ΜΣ

Πρώτο
Παράρτημα

Πρώτο
Παράρτημα

των Παρισίων, στην Επιτροπή, και στη Γραμματεία του ΜΣ των Παρισίων. Η Αρμόδια Αρχή οφείλει επίσης να επικαιροποιήσει χωρίς καθυστέρηση τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων με τις πληροφορίες που αφορούν την απαγόρευση εισόδου.

12. Οι πληροφορίες που αφορούν τα πλοία στα οποία έχει απαγορευτεί η είσοδος στους λιμένες τους ευρισκόμενους εντός Κοινότητας διατίθενται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και δημοσιεύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 και του παραρτήματος XIII της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

ΔΕΚΑΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
(Παράγραφος 15)

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ
(όπως αναφέρεται στο άρθρο 20 του Νόμου)

Η έκθεση επιθεώρησης περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής στοιχεία:

I. Γενικά:

1. Αρμόδια αρχή που συνέταξε την έκθεση·
2. Ημερομηνία και τόπο επιθεώρησης·
3. Όνομα του επιθεωρηθέντος πλοίου·
4. Σημαία·
5. Τύπο του πλοίου (όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης)·
6. Κωδικό αριθμό IMO·
7. Διεθνές Διακριτικό σήμα·
8. Ολική χωρητικότητα (ΚΟΧ)·
9. Νεκρό φορτίο (κατά περίπτωση)·
10. Έτος ναυπήγησης όπως προκύπτει βάσει της ημερομηνίας που αναγράφεται στα πιστοποιητικά ασφαλείας του πλοίου·
11. Τον νηογνώμονα ή τους νηογνώμονες, καθώς και κάθε άλλον οργανισμό, αναλόγως, που έχει/έχουν εκδώσει για το συγκεκριμένο πλοίο πιστοποιητικά κλάσης, εφόσον υπάρχουν·
12. Τον αναγνωρισμένο οργανισμό ή τους αναγνωρισμένους οργανισμούς ή/και οποιονδήποτε άλλο φορέα που έχει/έχουν εκδώσει, για το συγκεκριμένο πλοίο, πιστοποιητικά βάσει των ισχυουσών Συμβάσεων για λογαριασμό του κράτους της σημαίας·
13. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση της πλοιοκτήτριας εταιρείας ή του έχοντος την εκμετάλλευση·
14. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του ναυλωτή που είναι υπεύθυνος για την επιλογή του πλοίου και τύπος ναύλωσης, για τα πλοία που μεταφέρουν φορτία υγρών ή στερεών ουσιών χύδην·
15. Τελική ημερομηνία σύνταξης της έκθεσης της επιθεώρησης·
16. Προειδοποίηση ότι ενδέχεται να δημοσιευθούν λεπτομερή στοιχεία σχετικά με επιθεώρηση ή κατακράτηση πλοίου.

II. Πληροφορίες σχετικές με την επιθεώρηση:

1. Πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί κατ' εφαρμογή των σχετικών συμβάσεων, αρχή ή οργανισμός που εξέδωσε το/τα σχετικό(-ά) πιστοποιητικό(-ά), με μνεία της ημερομηνίας έκδοσης και λήξης ισχύος·
2. Μέρη ή στοιχεία του πλοίου που αποτέλεσαν αντικείμενο επιθεώρησης (σε περίπτωση λεπτομερέστερης ή διευρυμένης επιθεώρησης)·
3. Λιμένα και ημερομηνία της τελευταίας ενδιάμεσης ή ετήσιας επιθεώρησης ή επιθεώρησης ανανέωσης καθώς και ονομασία του οργανισμού που πραγματοποίησε την επιθεώρηση·
4. Τύπο επιθεώρησης (επιθεώρηση, λεπτομερέστερη επιθεώρηση, διευρυμένη επιθεώρηση)
5. Φύση των ελλείψεων·
6. Μέτρα που ελήφθησαν.

III. Συμπληρωματικές πληροφορίες σε περίπτωση κατακράτησης πλοίου:

1. Ημερομηνία της απόφασης κατακράτησης πλοίου.
2. Ημερομηνία άρσης της κατακράτησης πλοίου.
3. Φύση των ελλείψεων που δικαιολογούν την απόφαση κατακράτησης πλοίου (παραπομπές σε συμβάσεις, εφόσον είναι σκόπιμο).
4. Μνεία, ενδεχομένως, ότι ο αναγνωρισμένος οργανισμός ή άλλος ιδιωτικός οργανισμός ο οποίος πραγματοποίησε τον σχετικό έλεγχο στο πλοίο, φέρει ευθύνη σε σχέση με τις ελλείψεις οι οποίες, μόνες ή σε συνδυασμό με άλλες, δικαιολόγησαν την κατακράτηση πλοίου.
5. Μέτρα που ελήφθησαν.

ΕΝΔΕΚΑΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
(Παράγραφος 16)

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΚΑΤΑΚΡΑΤΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ
(όπως αναφέρεται στο άρθρο 22(3) του Νόμου)

Εισαγωγή

Πριν αποφασίσει εάν οι ελλείψεις που εντοπίστηκαν κατά την επιθεώρηση δικαιολογούν την κατακράτηση του συγκεκριμένου πλοίου, ο επιθεωρητής εφαρμόζει τα κριτήρια που σημειώνονται κατωτέρω, στα σημεία 1 και 2.

Στο σημείο 3 περιέχονται παραδείγματα ελλείψεων οι οποίες, αφ' εαυτών, δικαιολογούν την κατακράτηση του εμπλεκόμενου πλοίου (βλέπε άρθρο 22 (4)).

Οι τυχαίες βλάβες που προέκυψαν όταν το πλοίο βρισκόταν καθ' οδόν προς τον λιμένα δεν αποτελούν αιτιολογία για να του επιβληθεί κατακράτηση, εφόσον:

- α) έχουν ληφθεί κατάλληλως υπόψη οι διατάξεις που περιέχονται στον κανονισμό I/11(γ) της Σύμβασης SOLAS σχετικά με την κοινοποίηση στις αρχές του κράτους της σημαίας, στον οριζόμενο επιθεωρητή ή στον αναγνωρισμένο οργανισμό που είναι επιφορτισμένος με την έκδοση του κατάλληλου πιστοποιητικού·
- β) πριν από τον κατάπλου του σε λιμένα, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης υπέβαλαν στην αρμόδια αρχή λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις συνθήκες του συμβάντος και τις βλάβες που υπέστη το πλοίο, καθώς και πληροφορίες σχετικά με την απαιτούμενη κοινοποίηση στις αρχές του κράτους της σημαίας·
- γ) έχουν ληφθεί από το πλοίο κατάλληλα μέτρα επιδιόρθωσης τα οποία ικανοποιούν την Αρμόδια Αρχή, και
- δ) η Αρμόδια Αρχή έχει βεβαιωθεί, αφού ενημερώθηκε για την περάτωση των επιδιορθώσεων, ότι αποκαταστάθηκαν οι ελλείψεις που σαφώς αποτελούσαν κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον.

1. Βασικά κριτήρια:

Όταν ασκεί την επαγγελματική του κρίση ως προς το εάν πρέπει να επιβληθεί κατακράτηση πλοίου, ο επιθεωρητής οφείλει να εφαρμόσει τα ακόλουθα κριτήρια:

Χρονοδιάγραμμα:

Επιβάλλεται κατακράτηση των πλοίων τα οποία δεν μπορούν να αποπλεύσουν με ασφάλεια, κατά την πρώτη επιθεώρηση, ανεξάρτητα από το χρόνο ελλιμενισμού του πλοίου.

Κριτήριο:

Επιβάλλεται κατακράτηση πλοίου εάν οι ελλείψεις του πλοίου είναι αρκετά σοβαρές ώστε να δικαιολογούν την επιστροφή του επιθεωρητή στο πλοίο προκειμένου να βεβαιωθεί ότι αυτές έχουν αποκατασταθεί πριν αποπλεύσει το πλοίο.

Η ανάγκη επιστροφής του επιθεωρητή στο πλοίο αποτελεί μέτρο της σοβαρότητας των ελλείψεων. Ωστόσο η επιστροφή αυτή δεν είναι υποχρεωτική σε κάθε περίπτωση. Σημαίνει απλώς ότι η Αρμόδια Αρχή πρέπει να εξακριβώνει με κάποιο τρόπο, και κατά προτίμηση με νέα επίσκεψη, ότι οι ελλείψεις αποκαταστάθηκαν πριν από τον απόπλου.

2. Εφαρμογή των βασικών κριτηρίων

Όταν αποφασίζει εάν οι ελλείψεις που εντοπίστηκαν σε ένα πλοίο είναι αρκετά σοβαρές ώστε να δικαιολογούν την κατακράτησή του, ο επιθεωρητής πρέπει να εξετάζει τα ακόλουθα:

1. κατά πόσον το πλοίο διαθέτει τα σχετικά έγκυρα έγγραφα·
2. κατά πόσον το πλοίο διαθέτει το πλήρωμα που απαιτείται βάσει του εγγράφου για τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό επάνδρωσης.

Κατά την επιθεώρηση, ο επιθεωρητής εξετάζει εάν το πλοίο ή/και το πλήρωμα είναι σε θέση:

3. να ταξιδεύουν ασφαλώς καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
4. να χειρίζονται, να μεταφέρουν και να παρακολουθούν την κατάσταση του φορτίου καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
5. να χειρίζονται ασφαλώς το μηχανοστάσιο καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
6. να διατηρούν την κατάλληλη πρόωση και πηδαλιουχία καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
7. να κατασβένουν αποτελεσματικά τις πυρκαγιές σε οποιοδήποτε μέρος του πλοίου κατά το επόμενο ταξίδι·
8. να εγκαταλείπουν το πλοίο ταχέως και ασφαλώς και να πραγματοποιούν, εφόσον χρειάζεται, ενέργειες διάσωσης κατά το επόμενο ταξίδι·
9. να προλαμβάνουν τη ρύπανση του περιβάλλοντος καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
10. να διατηρούν την απαιτούμενη ευστάθεια καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
11. να διατηρούν την απαιτούμενη στεγανότητα καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
12. να επικοινωνούν, εφόσον χρειάζεται, σε καταστάσεις κινδύνου κατά το επόμενο ταξίδι·
13. να εξασφαλίζουν ασφαλείς και υγιείς συνθήκες επί του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
14. να παρέχουν όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες σε περίπτωση ατυχήματος.

Εάν η απάντηση σε οποιοδήποτε από τα ερωτήματα αυτά είναι αρνητική, και ανάλογα με όλες τις ελλείψεις που διαπιστώνονται, πρέπει να εξετάζεται σοβαρά η περίπτωση κατακράτησης πλοίου. Συνδυασμός ελλείψεων ήσσονος σημασίας ενδέχεται επίσης να δικαιολογεί την κατακράτηση του πλοίου.

3. Σοβαρές ελλείψεις που μπορούν να δικαιολογήσουν την κατακράτηση

Για να υποβοηθηθεί ο επιθεωρητής κατά τη χρήση των κατευθυντήριων αυτών γραμμών, παρατίθεται κατάλογος ελλείψεων, ανά Σύμβαση ή/και Κώδικα, οι οποίες θεωρούνται τόσο σοβαρές, ώστε να μπορούν να δικαιολογήσουν την κατακράτηση του συγκεκριμένου πλοίου. Ο κατάλογος αυτός δεν είναι πλήρης.

3.1. Γενικά

Έλλειψη πιστοποιητικών και εγγράφων σε ισχύ, όπως απαιτείται από τις σχετικές πράξεις. Ωστόσο, τα πλοία που φέρουν τη σημαία κρατών που δεν είναι μέρη μιας σχετικής Σύμβασης ή που δεν έχουν εφαρμόσει μια άλλη σχετική πράξη, δεν δικαιούνται να φέρουν τα πιστοποιητικά που προβλέπονται από τη σύμβαση ή την άλλη σχετική πράξη. Συνεπώς, η έλλειψη των απαιτούμενων πιστοποιητικών δεν συνιστά, από μόνη της, λόγο για την κατακράτηση των πλοίων αυτών· ωστόσο, κατά την εφαρμογή της ρήτρας «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», απαιτείται ουσιαστική τήρηση των διατάξεων πριν αποπλεύσει το πλοίο.

3.2. Τομείς που υπάγονται στη Σύμβαση SOLAS

1. Βλάβη στη λειτουργία των μηχανημάτων πρόωσης και των λοιπών βασικών μηχανημάτων, καθώς και των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων.
2. Ανεπαρκής καθαριότητα του μηχανοστασίου, υπερβολική ποσότητα σεντινόνερων στους υδροσυλλέκτες, ρύπανση από πετρέλαιο της μόνωσης των σωληνώσεων, συμπεριλαμβανομένων των σωληνώσεων εξαγωγής ατμού ή καυσαερίων του μηχανοστασίου, κακή λειτουργία των συστημάτων άντλησης των υδροσυλλεκτών.
3. Βλάβη στη λειτουργία της εφεδρικής γεννήτριας, του εφεδρικού φωτισμού, των εφεδρικών συσσωρευτών και των εφεδρικών διακοπών.
4. Βλάβη στη λειτουργία του κύριου και του βοηθητικού οιακοστροφίου.

5. Έλλειψη, ανεπαρκής χωρητικότητα ή σοβαρή φθορά των προσωπικών σωστικών εξοπλισμών, των ναυαγοσωστικών λέμβων και των διατάξεων καθαίρεσης.
 6. Έλλειψη, ακαταλληλότητα ή σημαντική φθορά του συστήματος ανίχνευσης πυρκαγιάς, του συστήματος συναγερμού σε περίπτωση πυρκαγιάς, του πυροσβεστικού εξοπλισμού, της μόνιμης εγκατάστασης πυρόσβεσης, των βαλβίδων αερισμού, των φραγμάτων πυρός, των συστημάτων ταχύος κλεισίματος, σε βαθμό που να μην ανταποκρίνονται προς τη σκοπούμενη χρήση τους.
 7. Έλλειψη, σημαντική φθορά ή βλάβη στη λειτουργία του συστήματος πυρασφαλείας του καταστρώματος φορτίου επί των δεξαμενοπλοίων.
 8. Έλλειψη, ακαταλληλότητα ή σοβαρή φθορά των φωτεινών, οπτικών και ηχητικών σημάτων.
 9. Έλλειψη ή βλάβη στη λειτουργία του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας για την επικοινωνία ασφαλείας και την επικοινωνία κινδύνου.
 10. Έλλειψη ή βλάβη στη λειτουργία του εξοπλισμού πλοήγησης, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων της Σύμβασης SOLAS, κανονισμός V/16.2.
 11. Έλλειψη διορθωμένων ναυτικών χαρτών ή/και όλων των άλλων σχετικών ναυτικών εκδόσεων που απαιτούνται για το σκοπούμενο ταξίδι, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως υποκατάστατο των χαρτών ένα ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης χαρτών εγκεκριμένου τύπου και πληροφοριακό σύστημα (ECDIS) που λειτουργεί με βάση επίσημα δεδομένα.
 12. Έλλειψη μη σπινθηρογόνου συστήματος εξαερισμού για τα αντλιοστάσια φορτίου.
 13. Σοβαρές ανωμαλίες σε θέματα απαιτήσεων λειτουργίας, όπως περιγράφονται από το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων.
 14. Ο αριθμός, η σύνθεση ή τα πιστοποιητικά του πληρώματος δεν αντιστοιχούν προς το έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης.
 15. Μη εκτέλεση του προγράμματος ενισχυμένων επιθεωρήσεων δυνάμει της Σύμβασης SOLAS, κεφάλαιο XI, κανονισμός 2.
- 3.3. *Τομείς που υπάγονται στον Κώδικα IBC*
1. Μεταφορά ουσίας που δεν σημειώνεται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας ή έλλειψη πληροφοριών για το φορτίο.
 2. Έλλειψη ή βλάβη των συστημάτων ασφαλείας υψηλής πίεσης.
 3. Οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις δεν είναι εγγενώς ασφαλείς ή δεν αντιστοιχούν στις απαιτήσεις του κώδικα.
 4. Πηγές ανάφλεξης σε επικίνδυνους χώρους.
 5. Παράβαση ειδικών διατάξεων.
 6. Ποσότητα φορτίου ανά δεξαμενή πέραν του ανωτάτου επιτρεπόμενου ορίου.
 7. Ανεπαρκής θερμοπροστασία ευαίσθητων προϊόντων.
- 3.4. *Τομείς που υπάγονται στον Κώδικα IGC*
1. Μεταφορά ουσίας που δεν σημειώνεται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας ή έλλειψη πληροφοριών για το φορτίο.
 2. Έλλειψη συστημάτων κλεισίματος στους χώρους ενδιάτησης ή υπηρεσίας.
 3. Το διάφραγμα δεν είναι αεροστεγές.
 4. Ελαττωματικός αεροφράκτης.
 5. Ελλείποντα ή ελαττωματικά επιστόμια ταχύος κλεισίματος.

6. Ελλείποντα ή ελαττωματικά επιστόμια ασφαλείας.
 7. Οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις δεν είναι εγγενώς ασφαλείς ή δεν αντιστοιχούν στις απαιτήσεις του κώδικα.
 8. Οι ανεμιστήρες του χώρου φορτίου δεν λειτουργούν.
 9. Το σύστημα συναγερμού υψηλής πίεσης στις δεξαμενές φορτίου δεν λειτουργεί.
 10. Ελαττωματικό σύστημα ανίχνευσης αερίων ή/και ανίχνευσης τοξικών αερίων.
 11. Μεταφορά ουσιών που απαιτούν παρεμποδιστή χωρίς ισχύον πιστοποιητικό παρεμποδιστή.
- 3.5. *Τομείς που υπάγονται στη Σύμβαση γραμμών φορτώσεως*
1. Σημαντικές περιοχές με ζημία ή διάβρωση, ή ευλογίαση των ελασμάτων και συνακόλουθη σκλήρυνση των καταστρωμάτων και του κύτους, που επηρεάζουν το αξιόπλοον ή την αντοχή σε τοπικά φορτία, εκτός εάν έχουν γίνει οι κατάλληλες προσωρινές επισκευές για ταξίδι προς λιμένα όπου θα γίνουν οι μόνιμες επισκευές.
 2. Αναγνωρισμένη περίπτωση ανεπαρκούς ευστάθειας.
 3. Έλλειψη επαρκών και αξιόπιστων πληροφοριών εγκεκριμένης μορφής, οι οποίες επιτρέπουν στον πλοίαρχο, με γρήγορα και απλά μέσα, να οργανώνει τη φόρτωση και τον ερματισμό του πλοίου του κατά τρόπον ώστε να διατηρείται ένα ασφαλές περιθώριο ευστάθειας σε όλες τις φάσεις και υπό διάφορες συνθήκες ταξιδιού και ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία απαράδεκτων καταπονήσεων στη δομή του πλοίου.
 4. Έλλειψη, σημαντική φθορά ή βλάβες των συστημάτων κλεισίματος των ανοιγμάτων του κύτους και των στεγανών θυρών.
 5. Υπερφόρτωση.
 6. Έλλειψη ή αδυναμία ανάγνωσης της βυθοσήμανσης.
- 3.6. *Τομείς που υπάγονται στη Σύμβαση MARPOL, παράρτημα I*
1. Έλλειψη, σημαντική φθορά ή βλάβη στη λειτουργία των φίλτρων των σεντινόνερων, του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου των απορρίψεων πετρελαίου ή του συστήματος συναγερμού 15 ppm.
 2. Ανεπαρκής διαθέσιμη χωρητικότητα της δεξαμενής καταλοίπων ή/και σεντινόνερων για το σκοπούμενο ταξίδι.
 3. Έλλειψη βιβλίου πετρελαίου.
 4. Εγκατάσταση μη εγκεκριμένου βοηθητικού αγωγού απόρριψης.
 5. Απουσία του φακέλου εκθέσεων επιθεωρήσεων ή μη συμμόρφωσή του με τον κανονισμό 13G(3)(β) της Σύμβασης MARPOL.
- 3.7. *Τομείς που υπάγονται στη Σύμβαση MARPOL, παράρτημα II*
1. Έλλειψη του εγχειριδίου P&A.
 2. Το φορτίο δεν κατατάσσεται σε κατηγορίες.
 3. Έλλειψη βιβλίου φορτίου.
 4. Μεταφορά πετρελαιοειδών ουσιών χωρίς να πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις ή χωρίς δεόντως τροποποιημένο πιστοποιητικό.
 5. Εγκατάσταση μη εγκεκριμένου βοηθητικού αγωγού απόρριψης.
- 3.8. *Τομείς που υπάγονται στη Σύμβαση MARPOL, παράρτημα V*
1. Έλλειψη σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων.

2. Δεν διατίθεται βιβλίο απορριμμάτων.
 3. Το προσωπικό του πλοίου δεν είναι εξοικειωμένο με τις απαιτήσεις διάθεσης/απόρριψης του σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων.
- 3.9. *Τομείς που υπάγονται στη Σύμβαση STCW και στην Οδηγία 2008/106/EK*
1. Οι ναυτικοί δεν είναι κάτοχοι πιστοποιητικού, ή του κατάλληλου πιστοποιητικού ή ισχύουσας απαλλαγής ή δεν προσκομίζουν δικαιολογητικό το οποίο να αποδεικνύει ότι έχει υποβληθεί αίτηση χορήγησης θεώρησης στις αρχές του κράτους της σημαίας.
 2. Απόδειξη ότι ένα πιστοποιητικό αποκτήθηκε δωλώς ή ο κάτοχός του δεν είναι το πρόσωπο για το οποίο είχε αρχικά εκδοθεί το πιστοποιητικό.
 3. Μη συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις των αρχών του κράτους της σημαίας όσον αφορά την ασφαλή επάνδρωση.
 4. Μη συμμόρφωση του τρόπου τήρησης φυλακών στη γέφυρα ή στο μηχανοστάσιο με τις απαιτήσεις που έχουν προβλεφθεί για το πλοίο από τις αρχές του κράτους της σημαίας.
 5. Κατά την τήρηση φυλακής απουσία ατόμου το οποίο να διαθέτει τα προσόντα για το χειρισμό του εξοπλισμού που είναι απαραίτητος για την ασφάλεια της πλοήγησης, τη ραδιοεπικοινωνία για την επικοινωνία ασφαλείας ή την πρόληψη της ρύπανσης.
 6. Οι ναυτικοί δεν προσκομίζουν δικαιολογητικό επαγγελματικής επάρκειας για τα καθήκοντα που τους ανατίθενται σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου ή την πρόληψη της ρύπανσης.
 7. Αδυναμία εξεύρεσης ατόμων επαρκώς αναπαιγμένων και σε κατάλληλη από κάθε άλλη άποψη φυσική κατάσταση, τα οποία να αναλάβουν την τήρηση των φυλακών στην αρχή του ταξιδιού και στις μετέπειτα αλλαγές φυλακής.
- 3.10. *Τομείς που υπάγονται στις Συμβάσεις της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας*
1. Ανεπαρκή τρόφιμα για το ταξίδι μέχρι τον επόμενο λιμένα.
 2. Ανεπαρκές πόσιμο νερό για το ταξίδι μέχρι τον επόμενο λιμένα.
 3. Ιδιαίτερα ανθυγιεινές συνθήκες επί του πλοίου.
 4. Έλλειψη θέρμανσης στους χώρους ενδιαίτησης πλοίου το οποίο λειτουργεί σε περιοχές όπου οι θερμοκρασίες ενδέχεται να είναι ιδιαίτερα χαμηλές.
 5. Ανεπαρκής εξαερισμός στους χώρους ενδιαίτησης πλοίου.
 6. Υπερβολική ποσότητα απορριμμάτων, κατάληψη των διαδρόμων ή/και των χώρων ενδιαίτησης από εξοπλισμό ή φορτίο ή εν γένει μη ασφαλής κατάσταση στους διαδρόμους ή/και τους χώρους ενδιαίτησης.
 7. Σαφή στοιχεία ότι το προσωπικό φυλακής και το υπόλοιπο προσωπικό υπηρεσίας για την πρώτη φυλακή ή τις επόμενες βάρδιες αλλαγής είναι καταπονημένο από την κούραση.
- 3.11. *Τομείς οι οποίοι ενδέχεται να μη δικαιολογούν την κατακράτηση πλοίου, αλλά να δικαιολογούν π.χ. την αναστολή των εργασιών φορτοεκφόρτωσης*

Η βλάβη στη λειτουργία (ή η μη συντήρηση) του συστήματος αδρανούς αερίου ή των εργαλείων ή μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης θεωρούνται ως επαρκείς λόγοι για την διακοπή των εργασιών φορτοεκφόρτωσης.