



LIFE09 ENV/GR/000291

Πρωτόκολλο REACH για εκπομπές και σενάρια ατυχημάτων κατά
την τροφοδοσία και διακίνηση καυσίμων και πετροχημικών
προϊόντων

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ - ΥΠΟΔΡΑΣΗ 2.2

Νομοθετικές απαιτήσεις ομάδων-στόχων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε

Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς

Επικίνδυνων Υλικών

IMDG



LIFE+ Περιβαλλοντική Πολιτική και Διακυβέρνηση

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Εισαγωγή.....	1
2. Η Θαλάσσια Ρύπανση και οι Διεθνείς Συμβάσεις	2
3. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Συσκευασμένων Επικινδύνων Ουσιών (IMDG)	4
3.1 Γενικές διατάξεις, ορισμοί και εκπαίδευση (Μέρος 1 του IMDG).....	7
3.2 Ταξινόμηση επικίνδυνων ουσιών και μειγμάτων (Μέρος 2 του IMDG)	12
3.3 Λίστα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων – Dangerous Goods List (DGL) (Μέρος 3 του IMDG).....	15
3.4 Προδιαγραφές συσκευασίας και δεξαμενών (Μέρος 4 του IMDG).....	17
3.5 Διαδικασίες Μεταφοράς (Μέρος 5 του IMDG).....	18
3.6 Διατάξεις για την κατασκευή και δοκιμή των υπο πίεση δοχείων, συσκευασιών, ενδιάμεσων εμπορευματοκιβωτίων για χύμα μεταφορά (IBCs), μεγάλων συσκευασιών, φορητών δεξαμενών, πολλαπλών στοιχείων εμπορευματοκιβωτίων αερίων (MEGCs) και βυτιοφόρων οχημάτων (Μέρος 6 του IMDG).....	20
3.7 Διατάξεις που αφορούν στις διαδικασίες μεταφοράς (Μέρος 7 του IMDG)	21
4. Νομοθετικές υποχρεώσεις Αρμόδιων Αρχών.....	22
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.....	24
1. Διεθνείς Συμβάσεις προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος (όχι μόνο στα πλαίσια των μεταφορών) που έχει κυρώσει η Ελλάδα.....	24
2. Ενημερωτικοί Εγκύκλιοι του ΥΕΝ που αφορούν ειδικά και επικίνδυνα φορτία	27
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.....	30
Άμεση πληροφορία που πρέπει να παρέχουν πλοία που εξυπηρετούν τακτικές γραμμές και μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα (υπό προϋποθέσεις-βλ. Νομοθετικές υποχρεώσεις).....	30
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ.....	30
Σχετική Πληροφορία Έκθεσης Επιθεώρησης Πλοίου.....	30
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV.....	31
Μέτρα τα οποία μπορούν να λαμβάνουν τα κράτη μέλη δυνάμει του διεθνούς δικαίου (σώμφωνα με το Παράρτημα ΙΙΙ της Οδηγίας 93/75/ΕΟΚ).....	31
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V.....	32
Ορισμοί που χρησιμοποιούνται από τον IMDG.....	32

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε

Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Συσκευασμένων επικινδύνων ουσιών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO (IMDG Code)

1. Εισαγωγή

Η ανάγκη για τη θεσμοθέτηση διεθνών Κανονισμών για τη μεταφορά επικινδύνων φορτίων αναγνωρίστηκε το 1929 κατά την τότε σύνοδο για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (1929 SOLAS Conference). Χρειάστηκαν περίπου 40 χρόνια τόσο από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό όσο και από την Επιτροπή Εμπειρογνομόνων των Ηνωμένων Εθνών για την μεταφορά επικινδύνων φορτίων (UN Committee of Experts on the Transportation of Dangerous Cargos) να ολοκληρώσουν ένα νέο θεσμικό πλαίσιο με στόχο την ταξινόμηση, επισήμανση, συσκευασία, διαχωρισμό, στοίβαξη και μεταφορά των επικινδύνων εμπορευμάτων σε συσκευασία.

Στην Ελλάδα, η θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων διέπεται από δύο κανονισμούς που έχουν διαφορετική φιλοσοφία εφαρμογής αλλά ταυτόχρονα και πολλά κοινά στοιχεία. Υπάρχουν οι κανονισμοί, οι οποίοι έχουν σχέση με τις μεταφορές στο εσωτερικό, των επικινδύνων εμπορευμάτων σε συσκευασμένη μορφή, και ο δεύτερος άξονας, που είναι οι κανονισμοί οι οποίοι διέπουν τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές επικινδύνων συσκευασμένων εμπορευμάτων.

Το διάταγμα, το οποίο διέπει νομοθετικά την ασφάλεια στις εσωτερικές μεταφορές των επικινδύνων συσκευασμένων ειδών, είναι το Προεδρικό Διάταγμα 405/96 με τίτλο «Κανονισμός φόρτωσης, εκφόρτωσης, διακίνησης και παραμονής επικινδύνων ειδών σε λιμένες και μεταφορά αυτών δια θαλάσσης» το οποίο ρυθμίζει θέματα, όχι μόνο μεταφοράς επικινδύνων ειδών, αλλά και τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να λειτουργήσουν στους χερσαίους χώρους λιμένα, όπου πρόκειται να πραγματοποιούνται φορτοεκφορτώσεις επικινδύνων εμπορευμάτων.

Η βασική φιλοσοφία αυτού του κανονισμού σε αντιδιαστολή με αυτά που ισχύουν στο εξωτερικό αλλά και στις διεθνείς μεταφορές είναι ότι η Ελλάδα έχει θέσει ως φιλοσοφία την απαγόρευση της μεταφοράς των επικινδύνων συσκευασμένων ειδών με πλοία τα οποία μεταφέρουν ταυτόχρονα και επιβάτες (επιβατηγά πλοία). Επίσης το άρθρο 2 του Κανονισμού έχει ως αντικείμενο τη θέσπιση μέτρων ασφαλείας που αφορούν την φορτοεκφόρτωση από ελληνικά ή ξένα πλοία, τη διακίνηση και παραμονή επικινδύνων συσκευασμένων ειδών, όσον αφορά την θαλάσσια και χερσαία ζώνη λιμένων και όρμων, καθώς και τη θαλάσσια έκταση της περιοχής δικαιοδοσίας των λιμενικών αρχών και των υπαλλήλων λιμένα. Το προεδρικό διάταγμα, πέρα από το θέμα της μεταφοράς ρυθμίζει και θέματα ασφαλείας, που αφορούν τους όρους και τις προϋποθέσεις, βάσει των οποίων θα φορτοεκφορτώνονται ασφαλώς στα Ελληνικά Λιμάνια, τα επικίνδυνα συσκευασμένα είδη.

Άλλη βασική διάταξη του εν λόγω κανονισμού αποτελεί το άρθρο 25, σύμφωνα με το οποίο απαγορεύεται η μεταφορά επικινδύνων συσκευασμένων ειδών με επιβατηγά πλοία κλασικού τύπου και με επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, με εξαίρεση τη μεταφορά συγκεκριμένων επικινδύνων ειδών, όπως αυτά αναφέρονται στα άρθρα 29 και 33.

Επομένως, βασική φιλοσοφία της Ελληνικής Νομοθεσίας είναι ότι δεν μπορούν ταυτόχρονα οι επιβάτες και τα επικίνδυνα συσκευασμένα είδη να μεταφέρονται ταυτόχρονα, εκτός βέβαια κάποιων εξαιρέσεων προκειμένου να διευκολυνθεί ο ομαλός εφοδιασμός των παραμεθόριων νησιών. (Π.χ. τριφύλλια, άχυρα και συναφή φορτία αυτών, φιάλες οξυγόνου, ελαιοπυρήνες, πυρηνόξυλο, υγρή άσφαλτος, και ακόμα βαρέλια με καύσιμα ή φιάλες υγραερίου, σε γραμμές τοπικού χαρακτήρα, όπου είναι μικρής αποστάσεως, προκειμένου κάτω από επιπρόσθετες και αυστηρές προϋποθέσεις να μεταφέρονται ασφαλώς ταυτόχρονα πλοία και τα φορτία).

Το θεσμικό πλαίσιο βάση του οποίου διέπονται οι διεθνείς μεταφορές, δηλαδή οι μεταφορές με πλοία τα οποία αποπλέουν από ελληνικούς λιμένες με προορισμό το εξωτερικό ή έρχονται από το εξωτερικό και καταπλέουν σε εσωτερικούς λιμένες, ορίζεται επισήμως από τη Διεθνή σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) και από τη Διεθνή σύμβαση για την Παρεμπόδιση της Μόλυνσης από πλοία (MARPOL). Τα αντίστοιχα

τμήματα και των δύο SOLAS και MARPOL έχουν μελετηθεί λεπτομερώς και περιλαμβάνονται στο Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Μεταφοράς Συσκευασμένων επικινδύνων ουσιών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, τον International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code του IMO (International Maritime Organization), ο οποίος αποτελεί το νομικό όργανο για τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και των θαλάσσιων μολυσματικών ουσιών.

Η ανάπτυξη του IMDG χρονολογείται από το 1960 κατά τη διάσκεψη για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, η οποία συνέστησε στις κυβερνήσεις να υιοθετήσουν ένα ενιαίο διεθνή κώδικα για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων δια θαλάσσης για να συμπληρωθούν οι διατάξεις που περιέχονται στη Διεθνή Σύμβαση του 1960 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS). Ψήφισμα που εγκρίθηκε από τη διάσκεψη του 1960, δήλωνε ότι ο προτεινόμενος κώδικας θα πρέπει να καλύπτει θέματα όπως συσκευασία, διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και στοιβάξη, με ιδιαίτερη αναφορά στο διαχωρισμό μη συμβατών ουσιών (*with particular reference to the segregation of incompatible substances*). Ομάδα εργασίας της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) ξεκίνησε την προετοιμασία του Κώδικα το 1961, σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή Εμπειρογνομήτων των Ηνωμένων Εθνών για τη Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων, η οποία το 1956 είχε θεσπίσει ελάχιστες απαιτήσεις για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων με όλα τα μέσα μεταφοράς. Ο κώδικας IMDG εγκρίθηκε στην 4^η συνεδρίαση του IMO το 1965 και έκτοτε έχει υποστεί πολλές αλλαγές, τόσο σε εμφάνιση όσο και σε περιεχόμενο ώστε να συμβαδίζει με τις συνεχώς μεταβαλλόμενες ανάγκες της βιομηχανίας.

Οι τροποποιήσεις στις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών των Ηνωμένων Εθνών γίνονται σε διετή κύκλο και περίπου δύο χρόνια μετά την έγκρισή τους υιοθετούνται από τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρύθμιση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Στην Ελλάδα, με την ΚΥΑ 1218.74/1/95 ΦΕΚ 531/Β/1995 περί «Αποδοχής του κώδικα IMDG», ο IMDG τυγχάνει υποχρεωτικής εφαρμογής για πλοία διεθνών πλόων, όπως αυτός ισχύει κάθε φορά.

Σημαντικό στοιχείο είναι ότι ο κώδικας αυτός, μέσω των διεθνών συμβάσεων, τύγχανε μέχρι το 2003 ως όχι υποχρεωτικής εφαρμογής, αλλά ως συμβουλευτικού χαρακτήρα. Η Ελλάδα, από το 1973, σε αντιδιαστολή με αυτό, είχε καταστήσει τον κώδικα αυτό ως υποχρεωτικής εφαρμογής για μεταφορές στην Ελλάδα.

Σε διεθνές επίπεδο, μέσω της διεθνούς σύμβασης SOLAS (Safety of Life at Sea - Διεθνής σύμβαση για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα), κατέστη και σε διεθνές επίπεδο υποχρεωτική η εφαρμογή του IMDG από την 1^η Ιανουαρίου 2004.

2. Η Θαλάσσια Ρύπανση και οι Διεθνείς Συμβάσεις

Με τον όρο ρύπανση υδάτων εννοείται η οποιαδήποτε ανεπιθύμητη αλλαγή στα φυσικά, χημικά και βιολογικά χαρακτηριστικά του νερού των θαλασσών, λιμνών ή ποταμών, η οποία είναι ή μπορεί υπό προϋποθέσεις να γίνει ζημιογόνος για τον άνθρωπο, τους υπόλοιπους φυτικούς και ζωικούς οργανισμούς αλλά και τις βιομηχανικές διαδικασίες και τις συνθήκες ζωής.

Μια από τις σοβαρότερες απειλές για τη θάλασσα και τις ακτές είναι η ρύπανση από βιομηχανικά απόβλητα και διαρροές πετρελαίου. Στη Μεσόγειο έχουν επισημανθεί 115 περιοχές όπου παρατηρούνται υψηλά επίπεδα ρύπανσης. Στην Ελλάδα τέτοιες περιοχές βρίσκονται στους κόλπους Θερμαϊκού, Πατραϊκού και Σαρωνικού - και ιδιαίτερα στην Ελευσίνα. Η οικιστική και βιομηχανική ανάπτυξη κατά μήκος των ακτών, που δεν συνοδεύεται από την απαραίτητη υποδομή για την επεξεργασία των λυμάτων, αποτελεί άλλη μια σημαντική πηγή θαλάσσιας ρύπανσης. Καταστροφικές συνέπειες έχει και η υπερβολική χρήση λιπασμάτων, αφού μέσω των επιφανειακών απορροών και των υπόγειων υδροφόρων μεταφέρεται στη θάλασσα νερό με υψηλή περιεκτικότητα σε θρεπτικές ουσίες, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα τον ευτροφισμό των θαλασσών. Η ρύπανση της θάλασσας αλλά και του εδάφους με πετρελαιοειδή έχει τεράστιες συνέπειες στο φυσικό περιβάλλον. Το πετρέλαιο είναι ελαφρύτερο από το νερό και γι' αυτό επιπλέει στην επιφάνειά του. Από τη στιγμή που το πετρέλαιο θα βρεθεί στη θάλασσα, αρχίζει μια

αργή, φυσική διαδικασία οξειδωσης και βιο-διάσπασής του από μικροοργανισμούς που έχουν την ικανότητα να διασπούν υδρογονάνθρακες.

Το υπόλειμμα του πετρελαίου τρεις μήνες περίπου μετά τη δημιουργία της πετρελαιοκηλίδας αποτελείται από ένα υδρόφοβο τμήμα, που συσσωματώνεται σε σβώλους, και ένα υδρόφιλο τμήμα, το οποίο προσλαμβάνει μεγάλες ποσότητες νερού και μετατρέπεται σε ένα παχύρρευστο γαλάκτωμα με τη μορφή ελαιώδους λάσπης. Οι σβώλοι κατακάθονται στο βυθό ή μεταφέρονται με τη βοήθεια ρευμάτων στις κοντινές ακτές μαζί με την ελαιώδους λάσπη, όπου παραμένουν για λίγους μήνες (ακτές με έντονα κύματα) ή και για χρόνια (ήρεμες ακτές). Το 30-40% των πετρελαιοειδών που ρίχνονται στην επιφάνεια της θάλασσας αποτελείται από πηκτικά συστατικά, τα οποία εξατμίζονται γρήγορα, ενώ τα υπόλοιπα συστατικά σχηματίζουν ένα λεπτό, «μονομοριακό» όπως λέγεται, στρώμα πετρελαίου το οποίο εμποδίζει τις φυσικές ανταλλαγές που συμβαίνουν μεταξύ νερού και ατμοσφαιρικού αέρα, και οι οποίες είναι απαραίτητες για το βιολογικό κύκλο της θαλάσσιας ζωής.

Η μόλυνση των θαλασσών οφείλεται κατά κύριο λόγο στα κάτωθι :

- **Χημικές ουσίες και βαρέα μέταλλα:** Με διάφορους κανονισμούς δόθηκε τέλος στις περισσότερες απορρίψεις επικίνδυνων ουσιών στους ποταμούς και στη θάλασσα. Τα προβλήματα που εξακολουθούν να υπάρχουν οφείλονται, αφενός, στην παραβίαση της νομοθεσίας και, αφετέρου, στην επιβάρυνση που έχει δεχθεί το θαλάσσιο περιβάλλον κατά το παρελθόν, καθώς στα θαλάσσια ιζήματα υπάρχουν ακόμη συγκεντρώσεις βαρέων μετάλλων και υπολείμματα απαγορευμένων σήμερα χημικών ουσιών (οργανοχλωριωμένα φυτοφάρμακα). Όμως, τους επιστήμονες ανησυχούν σήμερα άλλες χημικές ουσίες, όπως ο τριβουτυλοκασσίτερος (αντιρρυπαντικές βαφές), τα βρωμιωμένα επιβραδυντικά φλόγας, οι διοξίνες.
- **Ευτροφισμός:** Ο υπερβολικός εμπλουτισμός του θαλάσσιου περιβάλλοντος με θρεπτικά συστατικά (νιτρορρύπανση και φωσφορικά άλατα) τα οποία καταλήγουν στη θάλασσα μέσω των ποταμών, των επιφανειακών υδάτων και των υπονόμων προκαλεί πολλαπλασιασμό της υδατικής χλωρίδας η οποία καταναλώνει το οξυγόνο του νερού θέτοντας έτσι σε κίνδυνο τη ζωή των υδρόβιων ζωικών οργανισμών. Αυτό το φαινόμενο ευθύνεται για τις λεγόμενες «κόκκινες παλίρροιες» τοξικών αλγών. Η κύρια αιτία της επιβάρυνσης της θάλασσας με θρεπτικά συστατικά είναι η εντατική γεωργία και η συστηματική χρήση λιπασμάτων, φυσικών ή χημικών. Άλλη σημαντική αιτία είναι οι οικισμοί που δεν διαθέτουν σύστημα επεξεργασίας των λυμάτων τους.
- **Διαρροές πετρελαίου λόγω ατυχημάτων:** Οι πετρελαιοκηλίδες προκαλούν μακροχρόνιες βλάβες. Δυστυχώς, ο διαρκώς εξελισσόμενος κανονισμός για την ασφάλεια στη θάλασσα δεν θα κατορθώσει ποτέ να εκμηδενίσει τον κίνδυνο πρόκλησης ατυχημάτων. Σήμερα όμως υπάρχει ένας επιπλέον κίνδυνος: οι εξέδρες άντλησης πετρελαίου πολλαπλασιάζονται στη Βόρεια Θάλασσα, αυξάνοντας έτσι τον κίνδυνο ατυχήματος και επακόλουθης διαρροής πετρελαίου στη θάλασσα.
- **Απορρίψεις στη θάλασσα:** Η χρόνια ρύπανση από υδρογονάνθρακες, αν και περισσότερο διάχυτη και λιγότερο θεαματική από τις πετρελαιοκηλίδες, είναι εξίσου ανησυχητική. Στο στόχαστρο βρίσκονται οι απορρίψεις ουσιών στη θάλασσα τις οποίες διατάζουν κάποιοι ασυνείδητοι πλοίαρχοι. Σύμφωνα με ορισμένες μελέτες, η ποσότητα πετρελαίου που απορρίπτεται στη θάλασσα με τον τρόπο αυτό είναι πολύ μεγαλύτερη από την ποσότητα πετρελαίου που περιέχει μια μεγάλη πετρελαιοκηλίδα. Το πρόβλημα έγκειται, αφενός, στη δυσκολία εντοπισμού των παραβατών και, αφετέρου, στη δυσκολία ολοκλήρωσης των διώξεων.
- **Βιολογική ρύπανση:** Η ρύπανση αυτή οφείλεται στην κακή διαχείριση των φυσικών αποβλήτων, ανθρώπινων και ζωικών, που είναι φορείς βακτηρίων. Το πρόβλημα εντοπίζεται συνήθως στην παράκτια ενδοχώρα. Αιτία είναι οι οικισμοί που δεν διαθέτουν σύστημα επεξεργασίας των λυμάτων τους και οι βοσκότοποι κοντά σε ποταμούς. Αυτή η ρύπανση απειλεί κυρίως την υγεία των λουόμενων και όσων κάνουν θαλάσσια σπορ. Η αυστηρή εφαρμογή του κανονισμού για τα ύδατα κολύμβησης και για τη διαχείριση των λυμάτων αρκεί ενδεχομένως για τη μείωση αυτού του κινδύνου.
- **Στερεά απόβλητα:** Συσκευασίες από πλαστικό ή αλουμίνιο, σχοινιά από συνθετικές ίνες, φίλτρα τσιγάρων. Οι χρήστες της θάλασσας είναι κυρίως αυτοί που πετούν στο νερό απορρίμματα από μη βιοαποικοδομήσιμες ύλες. Καθώς τα απορρίμματα αυτά δεν καταγράφονται επαρκώς, δεν μπορεί να προσδιοριστεί με ακρίβεια η

ποσότητά τους, ωστόσο υπάρχουν τακτικές αναφορές για ορισμένες επιπτώσεις τους, π.χ. αποτελούν αιτία πνιγμού θαλάσσιων θηλαστικών ή καταστροφής των διχτύων των αλιέων.

Η διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελεί συνεπώς το αντικείμενο μιας στρατηγικής η οποία βρίσκεται επί του παρόντος υπό επεξεργασία, μιας στρατηγικής η οποία θα υλοποιηθεί μέσω νέων κανονισμών καθώς και μέσω της ορθότερης εφαρμογής των ήδη υφιστάμενων κανονισμών

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) έχει υιοθετήσει περισσότερες από 25 βασικές συμβάσεις για τη ναυτική ασφάλεια, την πρόληψη ρύπανσης, την ευθύνη και αποζημίωση, καθώς και ένα μεγάλο αριθμό αυτοτελών υποχρεωτικών και μη κωδικών. Αυτά τα νομικά κείμενα πέτυχαν να μειώσουν δραστικά τη ρύπανση από τα πλοία και αποδεικνύουν τη δέσμευση του Οργανισμού και της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την προστασία του περιβάλλοντος (βλ. Παράρτημα ΙΙ). Περιφερειακά μέτρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) συμπληρώνουν ή ενισχύουν το διεθνές νομοθετικό καθεστώς.

Επιπρόσθετα, η ναυτιλία έχει αναπτύξει τις δικές της διαδικασίες αυτορρύθμισης για να καταστεί ασφαλής και αποδοτική. Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management ISM Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, ISM Code) πηγάζει από πρότυπα της ναυτιλίας και είναι υποχρεωτικός για όλα τα πλοία, με προφανή ωφέλιμα αποτελέσματα. Άλλα παραδείγματα είναι οι Οδηγοί Μετάγγισης από Πλοίο σε Πλοίο, ο Διεθνής Οδηγός Ασφάλειας για Πετρελαιοφόρα και Τερματικούς Σταθμούς, οι Οδηγοί Ασφάλειας Δεξαμενοπλοίων και το Πρόγραμμα Αναφορών Επιθεωρήσεων Πλοίων (SIRE), καθώς και οι διάφοροι κανονισμοί και λεπτομερείς απαιτήσεις των νηογυμνώνων.

Στο **Παράρτημα Ι** δίνεται πίνακας με τις Διεθνείς Συμβάσεις προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος (όχι μόνο στα πλαίσια των μεταφορών) που έχει κυρώσει η Ελλάδα και τους νόμους με τους οποίους οι Συμβάσεις αυτές έχουν ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία. Επιπλέον παρατίθενται ενημερωτικές εγκύκλιοι που έχει εκδώσει του Υπουργείου Ναυτιλίας και που αφορούν τα ειδικά και επικίνδυνα φορτία.

3. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Συσκευασμένων Επικινδύνων Ουσιών (IMDG)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς επικινδύνων ουσιών IMDG εφαρμόζεται σε όλα τα ελληνικά πλοία διεθνών πλοίων, ανεξαρτήτου χωρητικότητας, και σε όλα τα υπό ξένης σημαίας πλοία, ανεξαρτήτου χωρητικότητας, εφόσον καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες και όρμους, προερχόμενα από το εξωτερικό ή αποπλέουν από ελληνικούς λιμένες και όρμους με προορισμό το εξωτερικό.

Αξίζει να σημειωθεί ότι με βάση την φιλοσοφία του κανονισμού που διέπει τις εσωτερικές μεταφορές, και ειδικότερα για την μεταφορά επικινδύνων συσκευασμένων ειδών με επιβατηγά πλοία, η Ελλάδα έκανε μια διαφοροποίηση με την ΚΥΑ 1218.74/1/95 περί Αποδοχής του Διεθνή Ναυτιλιακού Κώδικα Επικινδύνων Ειδών (IMDG), θεσπίζοντας ακόμη αυστηρότερους κανόνες στα επιβατηγά πλοία, που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες με αφετηρία το εξωτερικό ή αποπλέουν από ελληνικούς λιμένες με αφετηρία το εξωτερικό. Οι κανόνες απαγορεύουν την ταυτόχρονη μεταφορά επικινδύνων φορτίων και επιβατών, επιτρέποντας μόνο ένα μικρό αριθμό επικινδύνων συσκευασμένων ειδών να μεταφέρονται, π.χ. αυτά που είναι σχετικά χαμηλού κινδύνου, που ανήκουν στην ομάδα συσκευασίας 3, και σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η μεταφορά σε κλειστούς χώρους των πλοίων αλλά μόνο σε πλοία που διαθέτουν ανοιχτούς χώρους (στεγασμένοι ή μη στεγασμένοι).

Η ανάγκη για τη θεσμοθέτηση διεθνών Κανονισμών για τη μεταφορά επικινδύνων φορτίων αναγνωρίστηκε το 1929 κατά την τότε σύνοδο για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (1929 SOLAS Conference). Χρειάστηκαν περίπου 40 χρόνια τόσο από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό όσο και από την Επιτροπή Εμπειρογνομόνων των Ηνωμένων Εθνών για την μεταφορά επικινδύνων φορτίων (UN Committee of Experts on the Transportation of Dangerous Cargos) να ολοκληρώσουν ένα νέο θεσμικό πλαίσιο με στόχο την ταξινόμηση, επισήμανση, συσκευασία, διαχωρισμό, στοιβαξη και μεταφορά των επικινδύνων εμπορευμάτων σε συσκευασία. Ο

πρωταρχικός αυτός Κώδικας υιοθετήθηκε από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO (Maritime Safety Committee) το 1965 και δόθηκε στα Κράτη Μέλη για εθελοντική εφαρμογή. Συγκεκριμένα, διατάξεις του τότε Κώδικα, πλαισίωσαν το Κεφ. VII της SOLAS που σε συνδυασμό με το Κεφ. II-2, αποτέλεσαν τις βασικές απαιτήσεις για την κατασκευή των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία.

Σήμερα ωστόσο, η χρήση του Κώδικα έχει επεκταθεί σε όλη την αλυσίδα χειρισμού, μεταφοράς και αποθήκευσης επικίνδυνων υλικών από τους παραγωγούς στους καταναλωτές. Έτσι οι φορείς διοίκησης των λιμανιών, οι τερματικοί σταθμοί, οι εταιρείες αποθήκευσης, οι φορτωτές αλλά και σχεδόν κάθε επιχείρηση οι δραστηριότητες της οποίας περιλαμβάνουν τη μεταφορά και χειρισμό επικίνδυνων υλικών καθοδηγούνται από τις διατάξεις του Κώδικα.

Ο στόχος του **Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Μεταφοράς Συσκευασμένων Επικινδύνων Ουσιών IMDG** είναι:

- Η Ενίσχυση της ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων
- Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος
- Η διευκόλυνση της ελεύθερης διακίνησης επικίνδυνων εμπορευμάτων

Το διεθνές νομικό πλαίσιο και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)

Ρόλος του IMO είναι να προωθεί τη συνεργασία μεταξύ κυβερνήσεων για να υιοθετηθούν κανονισμούς και συστάσεις που να καθιερώνουν διεθνή πρότυπα στο πρακτικά υψηλότερο επίπεδο στα πεδία της ναυτικής ασφάλειας, αποδοτικής ναυσιπλοΐας, πρόληψης/μείωσης θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία και άλλα νομικά θέματα. Ο IMO αποτελεί μια εξειδικευμένη υπηρεσία η οποία έχει αναπτύξει διεθνή νομοθεσία που αναφέρεται σε δύο βασικά θέματα:

- Την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα
- Την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία

Ο IMO έχει αναπτύξει δύο διεθνείς συμβάσεις για την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων:

- Την σύμβαση SOLAS η οποία καλύπτει την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα
- Την σύμβαση MARPOL η οποία καλύπτει την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία

Για τη συμπλήρωση των προβλεπόμενων, από τις συμβάσεις SOLAS και MARPOL, αρχών, ο IMO ανέπτυξε τον **Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Μεταφοράς Συσκευασμένων Επικινδύνων Ουσιών-IMDG**.

Αρχές του Κώδικα IMDG

Ο κώδικας βασίζεται σε ένα διεθνώς συμφωνημένο σύστημα το οποίο:

- Ομαδοποιεί τα επικίνδυνα εμπορεύματα με βάση τους κινδύνους που παρουσιάζουν στον τομέα των μεταφορών (ταξινόμηση).
- Συσκευάζει/περιορίζει τα επικίνδυνα εμπορεύματα σε συσκευασίες / δεξαμενές που έχουν τα κατάλληλα χαρακτηριστικά ώστε να αποτραπεί η διαρροή τους.
- Χρησιμοποιεί ετικέτες προειδοποίησης κινδύνων και πινακίδες για τον διακριτικό εντοπισμό επικίνδυνων εμπορευμάτων στον τομέα των μεταφορών.
- Απαιτεί την συμπλήρωση πρότυπων εγγράφων τεκμηρίωσης σε κάθε μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.
- Καθορίζει τις διαδικασίες ώστε να διασφαλίζεται ο διαχωρισμός των επικίνδυνων εμπορευμάτων που τυγχάνει να αλληλεπιδρούν.
- Καθορίζει τους χωροταξικούς κανόνες που πρέπει να τηρούνται επί του πλοίου ώστε να διασφαλιστεί η ασφάλεια στο στάδιο της μεταφοράς.
- Παρέχει συμβουλές και σχέδια έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση κινδύνων σε πιθανή πυρκαγιά ή διαρροή στο πλοίο.

Αναθεώρηση του κώδικα IMDG

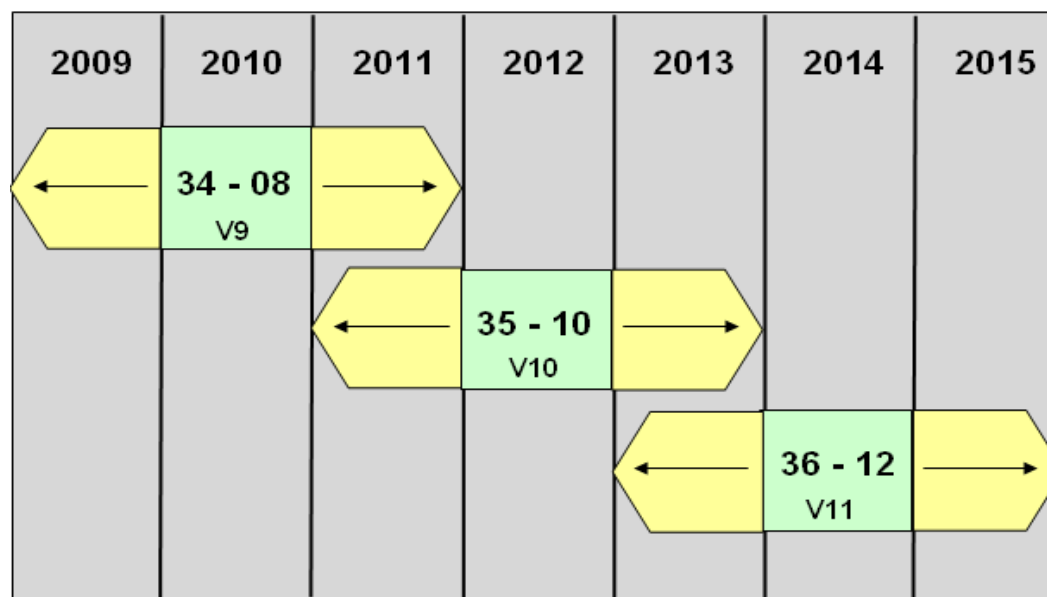
Ο κώδικας IMDG εξελίσσεται και ανανεώνεται ώστε να λαμβάνονται υπόψη νέα επικίνδυνα εμπορεύματα τα οποία πρέπει να συμπεριληφθούν, νέες τεχνολογίες και μεθοδολογίες που χρησιμοποιούνται στη διακίνηση επικίνδυνων εμπορευμάτων καθώς και για να καλυφθούν τυχόν ανησυχίες ασφαλείας που μπορεί να έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα εμπειρίας από τη χρήση προηγούμενων εκδόσεων.

Προτάσεις υποβάλλονται απευθείας στον IMO από τα κράτη μέλη. Οι τροποποιήσεις στις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών των Ηνωμένων Εθνών γίνονται κάθε δύο χρόνια και περίπου δύο χρόνια μετά την έγκρισή τους υιοθετούνται από τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρύθμιση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Στην Ελλάδα, με την ΚΥΑ 1218.74/1/95 ΦΕΚ 531/Β/1995 περί «Αποδοχής του κώδικα IMDG», ο IMDG τυγχάνει υποχρεωτικής εφαρμογής για πλοία διεθνών πλόων, όπως αυτός ισχύει κάθε φορά.

Σημαντικό στοιχείο είναι ότι ο κώδικας αυτός, μέσω των διεθνών συμβάσεων, τύγχανε μέχρι το 2003 ως όχι υποχρεωτικής εφαρμογής, αλλά ως συμβουλευτικού χαρακτήρα. Η Ελλάδα, από το 1973, σε αντιδιαστολή με αυτό, είχε καταστήσει τον κώδικα αυτό ως υποχρεωτικής εφαρμογής για μεταφορές στην Ελλάδα.

Σε διεθνές επίπεδο, μέσω της διεθνούς σύμβασης SOLAS (Safety of Life at Sea - Διεθνής σύμβαση για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα), κατέστη και σε διεθνές επίπεδο υποχρεωτική η εφαρμογή του IMDG από την 1η Ιανουαρίου 2004. Σε κάθε έκδοση του κώδικα εμφανίζεται ένας αριθμός τροποποίησης στο κάτω μέρος κάθε σελίδας δηλώνοντας πόσες φορές έχει επικαιροποιηθεί ο κώδικας και το έτος της τροποποίησης.

Οι πιο πρόσφατες εκδόσεις αφορούν την έκδοση 34-08 η οποία παρέμεινε σε ισχύ μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2011 και η 35-10 έκδοση η οποία δημοσιεύτηκε την 1η Ιανουαρίου, 2011 και είχε παράλληλη ισχύ με την 34-08 για το έτος 2011. Κάθε έκδοση ισχύει για 3 χρόνια και πάντα υπάρχει ένας χρόνος προσαρμογής όπου ισχύει και η προηγούμενη αλλά και η επόμενη έκδοση. Στο παρακάτω σχήμα παρουσιάζονται οι πιο πρόσφατες εκδόσεις του IMDG καθώς και η περίοδος ισχύος του κάθε κώδικα.



Σχήμα 3.1: Εκδόσεις του Κώδικα IMDG και χρονική διάρκεια ισχύος των εκδόσεων

Διάταξη του Κώδικα IMDG

Ο κώδικας αποτελείται από 7 Μέρη. Τα Μέρη αυτά παρουσιάζονται σε δύο Τόμους: Τόμος 1 και Τόμος 2. Ο κώδικας περιέχει επίσης και ένα συμπλήρωμα.

Η χρήση και των 2 Τόμων θεωρείται απαραίτητη για την ασφαλή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων δια θαλάσσης.

Ο Πρώτος Τόμος (Μέρη 1-2 & 4-7 του Κώδικα) περιλαμβάνει:

- **Μέρος 1** Γενικές διατάξεις, ορισμοί και εκπαίδευση
- **Μέρος 2** Ταξινόμηση
- **Μέρος 4** Απαιτήσεις συσκευασίας και δεξαμενών
- **Μέρος 5** Διαδικασίες Μεταφοράς
- **Μέρος 6** Διατάξεις για την κατασκευή και δοκιμή των υπό πίεση δοχείων, συσκευασιών, ενδιάμεσων εμπορευματοκιβωτίων για χύμα μεταφορά (IBCs), μεγάλων συσκευασιών, φορητών δεξαμενών, πολλαπλών στοιχείων εμπορευματοκιβωτίων αερίων (MEGCs) και βυτιοφόρων οχημάτων
- **Μέρος 7** Απαιτήσεις σχετικά με τις μεταφορές

Ο Δεύτερος Τόμος (Μέρος 3 και τα Παρατήματα του κώδικα) περιλαμβάνει:

- **Μέρος 3** Πίνακας Επικίνδυνων Ουσιών (DGL), Ειδικές Διατάξεις και Εξαιρέσεις
- **Παράρτημα Α** Κατάλογος των γενικών ουσιών και άλλων ουσιών που δεν έχουν προσδιοριστεί
- **Παράρτημα Β** Γλωσσάριο & Αλφαβητικό Ευρετήριο

Διάταξη του Συμπληρώματος του IMDG

Το συμπλήρωμα περιλαμβάνει τα ακόλουθα κείμενα που σχετίζονται με τον κώδικα:

- Διαδικασίες ενεργειών Εκτάκτου Ανάγκης για πλοία που μεταφέρουν Επικίνδυνες Ουσίες
- Οδηγό παροχής πρώτων βοηθειών
- Διαδικασίες Αναφοράς
- IMO / ILO / OHE Οδηγίες για τη Συσκευασία Εμπορευμάτων
- Ασφαλής χρήση φυτοφαρμάκων σε πλοία και σε περιοχές προσωρινής αποθήκευσης
- Διεθνή κώδικα για την μεταφορά συσκευασμένων ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και λοιπών ραδιενεργών αποβλήτων με πλοίο

3.1 Γενικές διατάξεις, ορισμοί και εκπαίδευση (Μέρος 1 του IMDG)

Γενικές υποχρεώσεις ασφάλειας όλων των συμμετεχόντων στη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

Οι συμμετέχοντες στη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων πρέπει να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με τη φύση και την έκταση των προβλέψιμων κινδύνων, για την αποφυγή ζημιάς ή σωματικής βλάβης και, αν είναι απαραίτητο, για τον περιορισμό των συνεπειών τους. Σε όλες τις περιπτώσεις, πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του IMDG στα αντίστοιχα πεδία.

Όπου υπάρχει άμεση πιθανότητα διακινδύνευσης της δημόσιας ασφάλειας ή/και του θαλάσσιου περιβάλλοντος, οι συμμετέχοντες πρέπει να ειδοποιήσουν αμέσως τις υπηρεσίες εκτάκτου ανάγκης και να παράσχουν σε αυτές τις πληροφορίες που χρειάζονται για να ενεργήσουν.

Οι συμμετέχοντες στη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (αποστολείς, μεταφορείς, παραλήπτες, φορτωτές, συσκευαστές, πληρωτές, χειριστές εμπορευματοκιβωτίων-δεξαμενών/ φορητών δεξαμενών, χειριστές, διαχειριστές θαλάσσιας υποδομής, εκφορτωτές) θα πρέπει να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα σχετικά με τη φύση και το μέγεθος των προβλέψιμων κινδύνων, για την αποφυγή ζημιάς ή σωματικής βλάβης και, αν είναι απαραίτητο, για τον περιορισμό των συνεπειών τους. Σε όλες τις περιπτώσεις, θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του IMDG στους αντίστοιχους τομείς του.

Το προσωπικό όλων των συμμετεχόντων στη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων θα πρέπει να λαμβάνει κατάλληλη εκπαίδευση με βάση τις προϋποθέσεις που διέπουν τη μεταφορά των επικινδύνων ανάλογα με τις υπευθυνότητες και τα καθήκοντά του. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου 1.3 του Κώδικα και να περιλαμβάνει : α) γενική ενημερωτική εκπαίδευση σχετικά με τις γενικές διατάξεις μεταφοράς επικινδύνων, β) ειδική εκπαίδευση ανά λειτουργία ανάλογα με τα καθήκοντα και τις υπευθυνότητες για το προσωπικό διαχείρισης του λιμένα και τους μεταφορείς (βασική εκπαίδευση για όλο το προσωπικό και εξειδικευμένη εκπαίδευση για τις ομάδες προσωπικού: οδηγούς και προσωπικό φόρτωσης, προσωπικό τεχνικού ελέγχου των πλοίων και προσωπικό υπεύθυνο για την καθοδήγηση και τον έλεγχο του λιμένα και των υπηρεσιών φόρτωσης) και γ) εκπαίδευση ασφαλείας σχετικά με τους κινδύνους και τα πιθανά ατυχήματα κατά τη μεταφορά, τη φόρτωση και εκφόρτωση των επικινδύνων, τον ασφαλή χειρισμό και τα μέτρα επείγουσας ανάγκης.

Η εκπαίδευση όλων των εμπλεκόμενων στη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων θα πρέπει να πραγματοποιείται σε τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να λαμβάνονται υπόψη αλλαγές στους κανονισμούς. Τήρηση αρχείου εκπαίδευσης από τον εργοδότη και επαλήθευση με την έναρξη νέας εργοδοσίας.

Σε περίπτωση άμεσης πιθανότητας διακινδύνευσης της ασφάλειας του κοινού ή του θαλάσσιου περιβάλλοντος, οι συμμετέχοντες θα πρέπει να ειδοποιήσουν αμέσως τις υπηρεσίες εκτάκτου ανάγκης και να παράσχουν σε αυτές τις πληροφορίες που χρειάζονται για να ενεργήσουν.

Τήρηση των διατάξεων ασφαλείας του κεφαλαίου 1.4 του IMDG. Κατάλληλη εκπαίδευση όλων των ατόμων που εμπλέκονται στη μεταφορά επικίνδυνων ουσιών σε θέματα ασφαλείας αναφορικά στη φύση των κινδύνων ασφαλείας, την αναγνώριση των κινδύνων ασφαλείας, σε μεθόδους για την αναγνώριση και μείωση του κινδύνου και τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση παραβίασης της ασφαλείας, όπως και ενημέρωση για τα σχέδια ασφαλείας (εάν απαιτούνται) και τα καθήκοντα και ευθύνες όλων των εμπλεκόμενων στον έλεγχο του ατυχήματος. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να παρέχεται κατά την πρόσληψη και να συμπληρώνεται περιοδικώς με ανανεωτική εκπαίδευση.

Επικίνδυνα εμπορεύματα θα δίνονται για μεταφορά μόνο όταν οι μεταφορείς αναγνωρίζονται κατάλληλα (κάθε μέλος του πληρώματος θα πρέπει να φέρει μέσα αναγνώρισης, που περιλαμβάνουν φωτογραφία τους, κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων).

Περιοχές σε προσωρινούς σταθμούς αποθήκευσης, προσωρινές τοποθεσίες αποθήκευσης και ειδικές περιοχές σε λιμένες που χρησιμοποιούνται για προσωρινή αποθήκευση κατά τη μεταφορά των επικινδύνων πρέπει να ασφαλιζονται κατάλληλα, να φωτίζονται επαρκώς και όπου είναι δυνατό να μην είναι προσβάσιμες στο κοινό.

Οι μεταφορείς, αποστολείς και λοιποί συμμετέχοντες στη μεταφορά φορτίου επικίνδυνων εμπορευμάτων υψηλών συνεπειών θα πρέπει να υιοθετούν, εφαρμόζουν και να συμμορφώνονται με κατάλληλο σχέδιο ασφαλείας (security plan). Το σχέδιο ασφαλείας θα πρέπει να περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο τα στοιχεία που αναφέρονται στον IMDG.

Οι μεταφορείς, οι παραλήπτες και οι αποστολείς πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους και με τις αρμόδιες αρχές για την ανταλλαγή απειλητικών πληροφοριών, να εφαρμόζουν τα μέτρα ασφαλείας και να ανταποκρίνονται σε περιστατικά ασφαλείας.

Παροχή προς τις αρμόδιες αρχές, στα πλαίσια των αναλογικών τους υποχρεώσεων, όλων των απαραίτητων πληροφοριών για την εκτέλεση των ελέγχων από αυτές. Επιπλέον οι συμμετέχοντες θα πρέπει να καθιστούν σε διάθεση τα πλοία ή μέρη των πλοίων και τον εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις, για λόγους διεκπεραίωσης ελέγχων. Μπορούν, αν κρίνουν απαραίτητο, να καθορίσουν ένα άτομο της επιχείρησης ως συνοδό του αντιπροσώπου της αρμόδιας αρχής.

Σύνταξη εσωτερικών σχεδίων έκτακτης ανάγκης για περιοχές φόρτωσης πλοίων σύμφωνα με το συμπλήρωμα του IMDG: Διαδικασίες ενεργειών Εκτάκτου Ανάγκης για τα πλοία που μεταφέρουν Επικίνδυνες Ουσίες. Στόχος των

σχεδίων εκτάκτου ανάγκης είναι ότι σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος σε θαλάσσια περιοχή, όλοι οι εμπλεκόμενοι να συνεργαστούν με συντονισμένο τρόπο και οι συνέπειες του ατυχήματος ή του συμβάντος για την ανθρώπινη ζωή ή το θαλάσσιο περιβάλλον να ελαχιστοποιηθούν στο μέγιστο πιθανό βαθμό.

Ειδικές Υποχρεώσεις των συμμετεχόντων

Αποστολέας

Ο αποστολέας επικίνδυνων εμπορευμάτων υποχρεούται να παραδίνει προς μεταφορά μόνο αποστολές φορτίων οι οποίες συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του IMDG. Συγκεκριμένα ο αποστολέας θα πρέπει να:

- (a) εξακριβώνει ότι τα επικίνδυνα εμπορεύματα είναι ταξινομημένα και εγκεκριμένα για μεταφορά σύμφωνα με τον IMDG,
- (b) προμηθεύει το μεταφορέα με πληροφορίες και στοιχεία και, αν είναι απαραίτητο, με τα απαιτούμενα έγγραφα μεταφοράς και συνοδευτικά έγγραφα (εξουσιοδοτήσεις, εγκρίσεις, ειδοποιήσεις, πιστοποιητικά, κλπ.), λαμβάνοντας υπόψη ειδικότερα τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου 5.4 και των Πινάκων στο Μέρος 3,
- (c) κάνει χρήση συσκευασιών, μεγάλων συσκευασιών, εμπορευματοκιβωτίων μεσαίας χωρητικότητας για φορτία χύδην (IBCs) και δεξαμενών (βυτιοφόρα οχήματα, αποσυνδεδεμένες δεξαμενές, οχήματα μεταφοράς συστοιχίας δοχείων αερίων, MEGCs, φορητές δεξαμενές και δεξαμενές-εμπορευματοκιβώτια) εγκεκριμένων και κατάλληλων για τη μεταφορά των εν λόγω ουσιών και φερόντων των σημάνσεων που υπαγορεύει ο IMDG,
- (d) συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των μέσων της αποστολής και των περιορισμών της αποστολής,
- (e) εξασφαλίζει ότι ακόμα και κενές, ακαθάριστες και μη εξαιρεμένες δεξαμενές (οχήματα-δεξαμενές, αποσυνδεδεμένες δεξαμενές, οχήματα μεταφοράς συστοιχίας δοχείων αερίων, MEGCs, φορητές δεξαμενές και δεξαμενές-εμπορευματοκιβώτια) ή κενά ακάθαρτα οχήματα και μεγάλα και μικρά εμπορευματοκιβώτια φορτίου χύδην φέρουν όλες τις κατάλληλες σημάνσεις και επισημάνσεις και ότι οι κενές ακαθάριστες δεξαμενές είναι κλειστές και έχουν τον ίδιο βαθμό στεγανότητας σαν να ήταν γεμάτες.

Αν ο αποστολέας χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες άλλων συμμετεχόντων (συσκευαστής, φορτωτής, πληρωτής, κλπ.), θα λάβει τα κατάλληλα μέτρα ώστε να διασφαλίσει ότι η αποστολή του φορτίου πληροί τις απαιτήσεις του κώδικα IMDG.

Όταν ο αποστολέας ενεργεί εκ μέρους τρίτου, ο τελευταίος θα ενημερώνει γραπτώς τον αποστολέα για το ότι πρόκειται για επικίνδυνα εμπορεύματα και θα του γνωστοποιεί όλες τις πληροφορίες και τα έγγραφα που χρειάζεται για να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του.

Μεταφορέας

Ο μεταφορέας που αναλαμβάνει τα εμπορεύματα προς μεταφορά θα πρέπει στο σημείο της αναχώρησης, με αντιπροσωπευτικά δείγματα, να:

- (a) εξακριβώνει ότι τα επικίνδυνα εμπορεύματα προς μεταφορά είναι εγκεκριμένα για μεταφορά σύμφωνα με τον κώδικα IMDG,
- (b) εξακριβώνει ότι όλες οι προβλεπόμενες στον IMDG πληροφορίες που σχετίζονται με τα επικίνδυνα εμπορεύματα προς μεταφορά έχουν παρασχεθεί από τον αποστολέα πριν τη μεταφορά, ότι τα προβλεπόμενα έγγραφα είναι πάνω στη μονάδα μεταφοράς ή, αν χρησιμοποιούνται τεχνικές ηλεκτρονικής επεξεργασίας δεδομένων (EPD) ή ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων (EDI) αντί της έγγραφης τεκμηρίωσης, ότι τα δεδομένα είναι διαθέσιμα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς κατά τρόπο τουλάχιστον ισοδύναμο με εκείνον της έγγραφης τεκμηρίωσης,
- (c) εξακριβώνει οπτικά ότι το πλοίο και τα φορτία δεν έχουν εμφανή ελαττώματα, διαρροές ή ρωγμές, ελλιπή εξοπλισμό, κλπ.,
- (d) εξακριβώνει ότι η ημερομηνία προθεσμίας για τον επόμενο έλεγχο των πλοίων, βυτιοφόρων οχημάτων, οχημάτων μεταφοράς συστοιχίας δοχείων αερίων, σταθερών δεξαμενών, αποσυνδεδεμένων δεξαμενών, φορητών δεξαμενών, δεξαμενών-εμπορευματοκιβωτίων και MEGCs δεν έχει εκπνεύσει,
- (e) επιβεβαιώνει ότι το πλοίο δεν είναι υπερφορτωμένο,

(f) εξακριβώνει ότι οι ετικέτες κινδύνου και οι σημάνσεις που προβλέπονται για το πλοίο έχουν επικολληθεί.

Εάν, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, παρατηρηθεί παραβίαση που θα μπορούσε να διακινδυνεύσει την ασφάλεια της επιχείρησης, η αποστολή θα πρέπει να σταματήσει το συντομότερο δυνατό, δεδομένων των προϋποθέσεων της ασφάλειας της κυκλοφορίας, της ασφαλούς ακινητοποίησης της αποστολής και της δημόσιας ασφάλειας. Η επιχείρηση μεταφοράς μπορεί να συνεχιστεί μόνο όταν η αποστολή συμμορφωθεί με τους αρμόζοντες κανονισμούς. Η αρμόδια αρχή (αρχές) για το υπόλοιπο του ταξιδιού μπορεί να εγκρίνει τη συνέχιση της επιχείρησης μεταφοράς. Στην περίπτωση που η ζητούμενη συμμόρφωση δεν μπορεί να επιτευχθεί και η εξουσιοδότηση δεν μπορεί να δοθεί για το υπόλοιπο του ταξιδιού, η αρμόδια αρχή (αρχές) θα παρέχουν στο μεταφορέα την απαραίτητη διοικητική βοήθεια. Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση που ο μεταφορέας ενημερώσει την αρμόδια αρχή (αρχές) ότι η επικινδυνότητα των μεταφερόμενων εμπορευμάτων δεν του γνωστοποιήθηκε από τον αποστολέα και ότι επιθυμεί, δυνάμει του ισχύοντος νόμου περί μεταφορικών συμβάσεων, να εκφορτώσει, να καταστρέψει τα εμπορεύματα ή να τα καταστήσει αβλαβή.

Παραλήπτης

Ο παραλήπτης έχει την υποχρέωση να μην αρνείται την παραλαβή των εμπορευμάτων χωρίς σοβαρούς λόγους και να επιβεβαιώνει, μετά την εκφόρτωση, ότι έχουν ακολουθηθεί οι προϋποθέσεις της παρούσας Συμφωνίας που τον αφορούν.

Εάν, στην περίπτωση ενός εμπορευματοκιβωτίου, η εν λόγω επιβεβαίωση φέρει στο φως μία παραβίαση των απαιτήσεων του IMDG, ο παραλήπτης μπορεί να επιστρέψει το εμπορευματοκιβώτιο στον μεταφορέα μόνο αφού έχει αποκατασταθεί η παραβίαση.

Εάν ο παραλήπτης χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες άλλων συμμετεχόντων (εκφορτωτής, καθαριστής, υπηρεσία απολύμανσης, κ.λπ.) θα πρέπει να λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του κώδικα.

Φορτωτής

Ο φορτωτής έχει τις παρακάτω συγκεκριμένες υποχρεώσεις:

(a) θα παραδίδει τα επικίνδυνα εμπορεύματα στο μεταφορέα μόνο εάν είναι εξουσιοδοτημένα προς μεταφορά σύμφωνα με τον IMDG,

(b) θα ελέγχει, στην παράδοση προς μεταφορά συσκευασμένων επικίνδυνων εμπορευμάτων ή ακαθάριστων κενών συσκευασιών, εάν η συσκευασία είναι φθαρμένη. Δεν θα παραδίδει κόλο του οποίου η συσκευασία είναι φθαρμένη, ιδιαίτερα αν δεν είναι στεγανό, και υπάρχουν διαρροές ή πιθανότητα διαρροών της επικίνδυνης ουσίας, έως ότου επισκευαστεί η φθορά. Αυτή η υποχρέωση ισχύει επίσης για κενές ακαθάριστες συσκευασίες,

(c) θα συμμορφώνεται με τις ειδικές απαιτήσεις φόρτωσης και χειρισμού όταν φορτώνει επικίνδυνα εμπορεύματα σε ένα πλοίο, ή μεγάλο ή μικρό εμπορευματοκιβώτιο,

(d) θα τηρεί τις απαιτήσεις των σημάνσεων κινδύνου σύμφωνα με το Κεφάλαιο 5.3 κατόπιν της φόρτωσης επικίνδυνων εμπορευμάτων σε ένα εμπορευματοκιβώτιο,

(e) κατά τη φόρτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων, θα συμμορφώνεται με τις απαγορεύσεις περί μικτής φόρτωσης λαμβάνοντας υπόψη επικίνδυνα εμπορεύματα που βρίσκονται ήδη στο πλοίο ή σε μεγάλο εμπορευματοκιβώτιο και με τις απαιτήσεις σχετικά με την απομόνωση τροφίμων, άλλων αναλωσίμων ή ζωοτροφών.

Ο φορτωτής μπορεί ωστόσο να βασιστεί στις πληροφορίες και τα στοιχεία που του δόθηκαν από άλλους συμμετέχοντες.

Συσκευαστής

Ο συσκευαστής θα πρέπει να συμμορφώνεται με τα κάτωθι:

(a) τις απαιτήσεις σχετικά με τις συνθήκες συσκευασίας, ή συνθήκες μικτής συσκευασίας και,

(b) τις απαιτήσεις σχετικά με τη σήμανση και την επισήμανση των επικίνδυνων εμπορευμάτων, όταν προετοιμάζει επικίνδυνα εμπορεύματα προς μεταφορά.

Πληρωτής

Ο πληρωτής έχει τις κάτωθι συγκεκριμένες υποχρεώσεις:

- (a) θα εξακριβώνει πριν την πλήρωση των δεξαμενών ότι τόσο αυτές όσο και ο εξοπλισμός τους είναι τεχνικά σε ικανοποιητική κατάσταση,
- (b) θα εξακριβώνει ότι η ημερομηνία προθεσμίας για τον επόμενο έλεγχο του πλοίου, δεξαμενών, οχημάτων μεταφοράς συστοιχίας δοχείων αερίων, αποσυνδεδεμένων δεξαμενών, φορητών δεξαμενών, δεξαμενών-εμπορευματοκιβωτίων και MEGCs δεν έχει παρέλθει,
- (c) θα γεμίζει μόνο δεξαμενές με επικίνδυνα εμπορεύματα εγκεκριμένα για μεταφορά στις δεξαμενές αυτές,
- (d) κατά την πλήρωση της δεξαμενής, θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα σε παρακείμενα διαμερίσματα,
- (e) κατά την πλήρωση της δεξαμενής, θα παρατηρεί το μέγιστο επιτρεπτό βαθμό πλήρωσης ή τη μέγιστη επιτρεπτή μάζα περιεχομένου ανά λίτρο χωρητικότητας για την εκάστοτε ουσία,
- (f) μετά την πλήρωση της δεξαμενής, θα ελέγχει τη στεγανότητα των συσκευών κλεισίματος,
- (g) θα διασφαλίζει ότι δεν προσκολλήθηκαν στο εξωτερικό των δεξαμενών επικίνδυνα υπολείμματα της ουσίας με την οποία γέμισαν οι δεξαμενές,
- (h) κατά την προετοιμασία επικίνδυνων εμπορευμάτων για μεταφορά, θα διασφαλίζει πως οι πινακίδες και κάρτες ή ετικέτες που υπαγορεύονται, επισυνάπτονται στις δεξαμενές, στα πλοία και στα μεγάλα ή μικρά εμπορευματοκιβώτια προς μεταφορά φορτίων χύμα σύμφωνα με τις απαιτήσεις.
- (i) θα πρέπει, κατά τη φόρτωση πλοίων ή δεξαμενών με επικίνδυνα εμπορεύματα χύδην, να διαπιστώνει ότι είναι σε συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις του Κεφαλαίου 7.4

Χειριστής εμπορευματοκιβωτίων-δεξαμενών/ φορητών δεξαμενών

Ο χειριστής εμπορευματοκιβωτίων – δεξαμενών/ φορητών δεξαμενών έχει τις εξής υποχρεώσεις:

- (a) διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις για την κατασκευή, εξοπλισμό, ελέγχους και σήμανση,
- (b) διασφαλίζει ότι η συντήρηση των κελυφών και του εξοπλισμού τους γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι, υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας, το εμπορευματοκιβώτιο-δεξαμενή/φορητή δεξαμενή ικανοποιούν τις απαιτήσεις του κώδικα έως την επόμενη επιθεώρηση,
- (c) πραγματοποιήσει έναν εξαιρετικό έλεγχο όταν η ασφάλεια του περιβλήματος ή του εξοπλισμού του είναι πιθανό να έχει ζημιωθεί από κάποια επισκευή, μετατροπή ή ατύχημα.

Εκφορτωτής

Ο εκφορτωτής έχει τις παρακάτω υποχρεώσεις:

- (a) εξακριβώνει ότι έχουν εκφορτωθεί τα σωστά εμπορεύματα συγκρίνοντας τις σχετικές πληροφορίες επί του εγγράφου μεταφοράς, του εμπορευματοκιβωτίου, της δεξαμενής, του MEMU, MEGC ή του πλοίου,
 - (b) πριν και κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης, να ελέγχει αν οι συσκευασίες, η δεξαμενή, το πλοίο ή το εμπορευματοκιβώτιο έχουν υποστεί φθορές σε τέτοιο βαθμό που να τίθεται σε κίνδυνο η εργασία εκφόρτωσης. Σε τέτοια περίπτωση, να διασφαλίζει τη μη εκτέλεση της εκφόρτωσης έως τη λήψη κατάλληλων μέτρων,
 - (c) συμμορφώνεται με όλες τις σχετικές απαιτήσεις που αφορούν την εκφόρτωση,
 - (d) αμέσως μετά την εκφόρτωση της δεξαμενής, του πλοίου ή του εμπορευματοκιβωτίου:
 - (i) να αφαιρεί οποιαδήποτε επικίνδυνα υπολείμματα που έχουν τυχόν προσκολληθεί στο εξωτερικό μέρος της δεξαμενής, του πλοίου ή του εμπορευματοκιβωτίου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας εκφόρτωσης, και
 - (ii) να διασφαλίζει το κλείσιμο των βαλβίδων και των ανοιγμάτων επιθεώρησης,
 - (e) διασφαλίζει την εκτέλεση της προβλεπόμενης διαδικασίας καθαρισμού και απολύμανσης του πλοίου ή εμπορευματοκιβωτίων, και
 - (f) διασφαλίζει ότι τα εμπορευματοκιβώτια, αφού εκκενωθούν, καθαριστούν και απολυμανθούν, δε φέρουν πλέον σημάδια κινδύνου σύμφωνα με το Κεφάλαιο 5.3.
- Αν ο εκφορτωτής χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες άλλων συμμετεχόντων (καθαριστής, υπηρεσία απολύμανσης, κ.λπ.) θα πρέπει να λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του IMDG.

Ορισμοί

Παρακάτω δίνονται κάποιοι βασικοί ορισμοί που χρησιμοποιούνται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Μεταφοράς Επικίνδυνων Ειδών (IMDG Code) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO. (Στο **Παράρτημα V** παρατίθεται πληρέστερος κατάλογος των ορισμών που χρησιμοποιούνται από τον IMDG):

- α) "εκμεταλλεόμενοι": οι πλοιοκτήτες, οι εφοπλιστές, οι ναυλωτές, οι διαχειριστές ή οι πράκτορες του πλοίου
- β) "πλοίο": κάθε φορητό πλοίο, δεξαμενόπλοιο μεταφοράς πετρελαίου, χημικών ουσιών ή αερίων ή επιβατηγό πλοίο που κατευθύνεται σε κοινοτικό λιμένα ή αποπλέει από αυτόν και το οποίο μεταφέρει επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα, χύδην ή συσκευασμένα
- γ) "επικίνδυνα εμπορεύματα": τα εμπορεύματα τα εμφανιζόμενα στον κώδικα IMDG, στο κεφάλαιο 17 του κώδικα IBC, και το κεφάλαιο 19 του κώδικα IGC
- δ) "ρυπογόνα εμπορεύματα": - τα πετρελαιοειδή, όπως ορίζονται στο παράρτημα 1 της σύμβασης MARPOL, - οι υγρές τοξικές ουσίες, όπως ορίζονται στο παράρτημα 2 της σύμβασης MARPOL, - οι επιβλαβείς ουσίες, όπως ορίζονται στο παράρτημα 3 της σύμβασης MARPOL
- ε) "MARPOL": διεθνής σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και το πρωτόκολλο της του 1978, όπως ισχύει κατά την έκδοση της παρούσας οδηγίας
- στ) "Κώδικας IMDG": ο διεθνής θαλάσσιος κώδικας για τα επικίνδυνα εμπορεύματα, όπως ισχύει κατά την έκδοση της παρούσας οδηγίας
- ζ) "Κώδικας IBC": ο διεθνής κώδικας του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού (IMO) ο σχετικός με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες χημικές ουσίες, όπως ισχύει κατά την έκδοση της παρούσας οδηγίας
- η) "Κώδικας IGC": ο διεθνής κώδικας του IMO ο σχετικός με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια, όπως ισχύει κατά την έκδοση της παρούσας οδηγίας
- θ) "Ψήφισμα A 648(16) του IMO": το ψήφισμα 648(16) του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού, το οποίο εκδόθηκε από τη συνέλευση κατά τη 16η σύνοδό της στις 19 Οκτωβρίου 1989 και φέρει τον τίτλο "Γενικές αρχές για συστήματα υποβολής αναφορών των πλοίων και για απαιτήσεις σχετικά με την υποβολή αναφορών των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των κατευθυντήριων γραμμών για την αναφορά συμβάντων που αφορούν επικίνδυνα εμπορεύματα, επιβλαβείς ουσίες ή/και ουσίες που ρυπαίνουν τη θάλασσα", όπως ισχύει κατά την έκδοση της παρούσας οδηγίας
- ι) "αρμόδιες αρχές": οι αρχές και οργανισμοί που ορίζονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 3
- ια) "φορτωτής": το πρόσωπο από το οποίο ή επ' ονόματι ή για λογαριασμό του οποίου έχει συναφθεί σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων με μεταφορέα.

Απαιτήσεις εκπαίδευσης

Οι απαιτήσεις εκπαίδευσης προσωπικού ενσωματώθηκαν για πρώτη φορά στην έκδοση του 2002 του κώδικα IMDG και κρίθηκαν ως υποχρεωτικές με την έκδοση 34-08. Οι Κυβερνήσεις μέλη του IMO αναγνώρισαν ότι η ασφαλής μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων δια θαλάσσης εξαρτάται από την εκτίμηση των κινδύνων και την κατανόηση των απαιτήσεων του IMDG από όλους τους εμπλεκόμενους στο στάδιο της μεταφοράς.

3.2 Ταξινόμηση επικίνδυνων ουσιών και μειγμάτων (Μέρος 2 του IMDG)

Οι κλάσεις των επικίνδυνων εμπορευμάτων σύμφωνα με τον κώδικα IMDG παρουσιάζονται στην 2.0.1. Κάθε καταχώρηση επικίνδυνης ουσίας ή μείγματος σε μία κλάση ταξινομείται με έναν αριθμό UN με τους εξής τύπους καταχωρήσεων:

- α) μοναδικές καταχωρήσεις για σαφώς καθορισμένες ουσίες ή είδη συμπεριλαμβανομένων των καταχωρήσεων για ουσίες που καλύπτουν διάφορα ισομερή π.χ. UN 1090 ΑΚΕΤΟΝΗ,
- β) γενικές καταχωρήσεις για μία σαφώς καθορισμένη ομάδα ουσιών ή ειδών, που δεν είναι εκτός άλλως οριζόμενες (ε.α.ο.) καταχωρήσεις π.χ. UN 1133 ΣΥΓΚΟΛΛΗΤΙΚΕΣ ΟΥΣΙΕΣ,

γ) ειδικές ε.α.ο. καταχωρήσεις που καλύπτουν ομάδα ουσιών ή ειδών συγκεκριμένης χημικής ή τεχνικής φύσης, εκτός αν άλλως ορίζονται (ε.α.ο.) π.χ. UN 1987 ΑΛΚΟΟΛΕΣ, ΕΥΦΛΕΚΤΑ, Ε.Α.Ο.,
δ) γενικές ε.α.ο. καταχωρήσεις που καλύπτουν ομάδα ουσιών ή ειδών με μία ή περισσότερες επικίνδυνες ιδιότητες, εκτός αν άλλως ορίζονται π.χ. UN 1993 ΕΥΦΛΕΚΤΟ ΥΓΡΟ, Ε.Α.Ο.

Για λόγους συσκευασίας, ουσίες των κλάσεων 3, 4.1 (εκτός των αυτενεργών ουσιών), 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 και 9 αποδίδονται σε ομάδες συσκευασίας σύμφωνα με το βαθμό επικινδυνότητας που παρουσιάζουν:

- Ομάδα συσκευασίας I: Ουσίες υψηλού κινδύνου,
- Ομάδα συσκευασίας II: Ουσίες μετρίου κινδύνου,
- Ομάδα συσκευασίας III: Ουσίες χαμηλού κινδύνου.

Οι βασικές απαιτήσεις αναφορικά στην ταξινόμηση επικίνδυνων ουσιών, διαλυμάτων και μειγμάτων σύμφωνα με τον IMDG περιλαμβάνουν τις κάτωθι:

- Τήρηση των αρχών και των διατάξεων ταξινόμησης ουσιών, διαλυμάτων και μειγμάτων του Μέρους 2 του IMDG (Μέρος 2 Ταξινόμηση). Τα επικίνδυνα εμπορεύματα που καλύπτονται από τις επικεφαλίδες μιας κλάσης ορίζονται σύμφωνα με τις ιδιότητές τους και τα κριτήρια της αντίστοιχης κλάσης. Ειδικότερα η ταξινόμηση επικίνδυνων εμπορευμάτων σε μία κλάση και σε μια ομάδα συσκευασίας γίνεται σύμφωνα με τα κριτήρια του IMDG που αναφέρονται στην κλάση και η απόδοση ενός ή περισσότερων δευτερογενών κινδύνων σε μία επικίνδυνη ουσία ή είδος γίνεται σύμφωνα με τα κριτήρια της κλάσης ή κλάσεων που αντιστοιχούν στους κινδύνους αυτούς.

Σύστημα Ταξινόμησης του κώδικα IMDG

Το σύστημα ταξινόμησης του κώδικα IMDG αναπτύχθηκε ώστε:

- Να υπάρχει διάκριση μεταξύ επικίνδυνων και μη επικίνδυνων προϊόντων.
- Να προσδιοριστούν οι πιθανοί κίνδυνοι που μπορεί να παρουσιαστούν στο στάδιο της μεταφοράς επικίνδυνων ουσιών με πλοίο.
- Να εξασφαλίζεται η εφαρμογή των καταλληλότερων μέτρων ώστε να μεταφέρονται τα επικίνδυνα εμπορεύματα με ασφάλεια χωρίς να προκαλούν κίνδυνο σε πρόσωπα ή πράγματα.

Οι επικίνδυνες ουσίες κατατάσσονται σε 9 κατηγορίες ανάλογα με τις ιδιότητές τους. Ο τρόπος με τον οποίο διαφορετικές κατηγορίες επικίνδυνων εμπορευμάτων αντιμετωπίζονται στον τομέα των μεταφορών εξαρτάται από τις ιδιότητες και του πιθανούς κινδύνους της κάθε ουσίας, για παράδειγμα:

- Τα είδη συσκευασίας που μπορούν να χρησιμοποιηθούν.
- Ποιες κατηγορίες επικίνδυνων εμπορευμάτων επιτρέπεται να μεταφέρονται μαζί σε εμπορευματοκιβώτια.
- Σε ποιους χώρους, εντός του λιμένα και του πλοίου, επιτρέπεται η προσωρινή αποθήκευση των εμπορευμάτων.

Οι 9 κατηγορίες:

Κλάση 1. Εκρηκτικά. Η κλάση αυτή διαιρείται σε 6 υποκλάσεις (1.1 - 1.6)

1.1 Είδη με κίνδυνο μαζικής έκρηξης, όπως για παράδειγμα η δυναμίτιδα και η tetranitroaniline

1.2 Είδη με κίνδυνο ανατίναξης, αλλά όχι μαζικής έκρηξης, όπως κάποια είδη πυροτεχνημάτων και φωτοβολίδων

1.3 Είδη με κίνδυνο πυρκαγιάς, μικρότερο κίνδυνο έκρηξης ή και ανατίναξης, αλλά χωρίς κίνδυνο μαζικής έκρηξης, π.χ. μη εκρηκτικό φυτίλι, dinitrosobenzene

1.4 Ουσίες και είδη χωρίς σημαντικό κίνδυνο όπως για παράδειγμα το 5-mercaptotetrazo-l-acetic acid και το φυτίλι αναπήρων

1.5 Είδη με πολύ μικρή πιθανότητα ενεργοποίησης ή μετάβασης από την καύση στην έκρηξη κάτω από κανονικές συνθήκες μεταφοράς

1.6 Αντικείμενα που περιέχουν μη ευαίσθητες ουσίες για πυροκρότηση, χωρίς κίνδυνο μαζικής έκρηξης. προϊόντα ιδιαίτερως μη ευαίσθητα

Κλάση 2. Αέρια (Μόνιμα, Υγροποιημένα υπό πίεση, διαλυμένα υπό πίεση, υγροποιημένα σε χαμηλή θερμοκρασία)

2.1 Εύφλεκτα αέρια π.χ. προπάνιο, ισοβουτάνιο

2.2 Άφλεκτα αέρια π.χ. ήλιο και αζωτούχα μίγματα, ήλιο και οξυγονούχα μίγματα

2.3 Δηλητηριώδη αέρια π.χ. τριοξείδιο του αζώτου, συμπιεσμένο μονοξείδιο του άνθρακα

Κλάση 3. Εύφλεκτα υγρά

3.1 Υγρά με σημείο ανάφλεξης κάτω των 18°C

3.2 Υγρά με σημείο ανάφλεξης μεταξύ -18°C και 23°C, π.χ. 1-προπανόλη (σ.α. στους 15°C), αιθανόλη (13°C)

3.3 Υγρά με σημείο ανάφλεξης μεταξύ 23°C και 61°C

Κλάση 4. Εύφλεκτα στερεά

4.1 Εύφλεκτα στερεά, π.χ. καμφορά

4.2 Είδη υποκείμενα σε αυτανάφλεξη, π.χ. μετάξι, ξυλάνθρακας

4.3 Είδη που εκλύουν εύφλεκτα αέρια όταν υγρανθούν π.χ. καΐσιο, ασβέστιο

Κλάση 5. Οξειδωτικές ουσίες και οργανικά υπεροξειδία

5.1 Οξειδωτικά είδη π.χ. τριοξείδιο του χρωμίου, χλωριούχος χαλκός

5.2 Οργανικά υπεροξειδία, π.χ. υπεροξείδιο μεθυλκυκλοεξανόνης.

Κλάση 6. Τοξικές και μολυσματικές ουσίες

6.1 Δηλητηριώδη είδη, π.χ. υδροκυάνιο, αρσενικό

6.2 Μολυσματικά είδη, π.χ. ιατρικά απορρίμματα

Κλάση 7. Ραδιενεργά είδη π.χ. ραδιενεργά ισότοπα

Κλάση 8. Διαβρωτικά είδη π.χ. υδροχλωρικό οξύ, φωσφορικό οξύ

Κλάση 9. Διάφορα επικίνδυνα είδη π.χ. κουτί πρώτων βοηθειών

Αυτές οι 9 κλάσεις κινδύνου έχουν καθιερωθεί από επιτροπή του ΟΗΕ ώστε να υπάρχει όμοια ταξινόμηση των επικίνδυνων ουσιών στο στάδιο της μεταφοράς τους με όλα τα μέσα (οδικές, σιδηροδρομικές, εναέριες και θαλάσσιες μεταφορές).

Αναγνώριση των επικίνδυνων εμπορευμάτων

Μέσα σε κάθε κλάση και για κάθε επικίνδυνη ουσία παρέχονται δύο σημαντικά στοιχεία:

- Ο τετραψήφιος αριθμός αναγνώρισης της ουσίας ή του είδους (αριθμός UN ή UN Number), σύμφωνα με τους Υποδειγματικούς Κανονισμούς του ΟΗΕ, ο οποίος πάντα προηγείται από τα γράμματα UN.
- Η αντίστοιχη Ακριβής Ονομασία εμπορευμάτων, Proper Shipping Name (PSN) π.χ. η κηροζίνη αναγνωρίζεται στον Κώδικα IMDG ως η επικίνδυνη ουσία με UN 1223 και PSN Kerosene.

Τα δύο αυτά μοναδικά στοιχεία προσδιορίζονται ώστε:

- Να καταστεί δυνατή η ταχεία και ακριβή ταυτοποίηση της ουσίας στο στάδιο της μεταφοράς
- Να διασφαλίζεται ο ορθός χειρισμός, αποθήκευση, διαχωρισμός κλπ. της ουσίας
- Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, να εξασφαλίζει ότι θα ακολουθηθούν οι σωστές διαδικασίες έκτακτης ανάγκης

3.3 Λίστα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων – Dangerous Goods List (DGL) (Μέρος 3 του IMDG)

Όλες οι καταχωρήσεις επικίνδυνων εμπορευμάτων περιλαμβάνονται σε Πίνακα στο Κεφάλαιο 3 του κώδικα IMDG με αριθμητική σειρά σύμφωνα με τον αριθμό UN. Ο Πίνακας αυτός περιέχει σχετικές πληροφορίες για τα επικίνδυνα εμπορεύματα, όπως ονομασία, κλάση, ομάδα συσκευασίας, ετικέτα/ ετικέτες που πρέπει να επικολλούνται, διατάξεις για συσκευασία και μεταφορά. Επιπλέον είναι διαθέσιμος ένας αλφαβητικός κατάλογος καταχωρήσεων.

Εμπορεύματα που δεν αναφέρονται ονομαστικά (ουσίες που δεν έχουν μοναδικές καταχωρήσεις στην λίστα επικίνδυνων εμπορευμάτων και δεν αποτελούν ουσίες μη αποδεκτές για μεταφορά) πρέπει να καταχωρούνται στη σχετική κλάση σύμφωνα με τη διαδικασία της § 2.1.3. Επιπλέον θα προσδιορίζονται οι δευτερογενείς κίνδυνοι (εάν υπάρχουν), η ομάδα συσκευασίας (εάν υπάρχει) και ο σχετικός αριθμός UN. Οι κατάλογοι ομαδικών καταχωρήσεων κάθε κλάσης αποτελούν δέντρα αποφάσεων και υποδεικνύουν τις παραμέτρους για την επιλογή της σχετικής ομαδικής καταχώρησης (UN).

Ουσίες συμπεριλαμβανομένων διαλυμάτων και μειγμάτων που δεν αναφέρονται ονομαστικά ταξινομούνται σύμφωνα με το βαθμό επικινδυνότητάς τους με βάση τα κριτήρια των διαφόρων Κλάσεων. Οι κίνδυνοι που παρουσιάζουν οι ουσίες προσδιορίζονται με βάση τα φυσικά και χημικά χαρακτηριστικά και τις φυσιολογικές τους ιδιότητες.

Τήρηση της σειράς προτεραιότητας υπερισχύοντα κινδύνου για την καταχώρηση μιας ουσίας, διαλύματος ή μείγματος σε μία κλάση ή ομάδα ουσιών σε περίπτωση που τα χαρακτηριστικά κινδύνου της ουσίας, διαλύματος ή μείγματος εμπίπτουν σε περισσότερες από μία κλάσεις ή ομάδες ουσιών. Εάν το παραπάνω δεν είναι δυνατό η ταξινόμηση της ουσίας σε μία κλάση πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τον Πίνακα προτεραιότητας κινδύνων του IMDG.

Όταν η Κλάση μιας ουσίας είναι αβέβαιη και παραπέμπεται για περαιτέρω έλεγχο, πρέπει να δίδεται μια δοκιμαστική Κλάση, κατάλληλη ονομασία αποστολής και αριθμός UN με βάση τις γνώσεις του αποστολέα για την ουσία και την εφαρμογή των κριτηρίων ταξινόμησης του Κεφαλαίου 2 Στην περίπτωση αυτή χρησιμοποιείται η πιο αυστηρή ομάδα συσκευασίας δυνατή για την κατάλληλη ονομασία αποστολής, ενώ η ονομασία αποστολής θα συμπληρώνεται με τη λέξη «ΔΕΙΓΜΑ».

Επικίνδυνα εμπορεύματα που περιέχονται ή ορίζονται στους καταλόγους ουσιών μη αποδεκτών για μεταφορά δεν θα πρέπει να γίνονται αποδεκτά από μεταφορά

Η Λίστα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων παρουσιάζεται για κάθε ουσία στον IMDG σε ένα πίνακα 2 σελίδων και 18 στηλών. Το μεγαλύτερο μέρος των πληροφοριών που περιέχονται στη Λίστα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων κωδικοποιείται ώστε να διευκολύνεται η παρουσίαση σε μορφή πίνακα.

Η Λίστα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων είναι ταξινομημένη κατά αύξοντα αριθμό UN και η ανάγνωση του πίνακα διευκολύνεται περαιτέρω μέσω της εγγραφής του UN Number κάθε ουσίας στην στήλη πρώτη στήλη της πρώτης σελίδας για κάθε ουσία και στην τελευταία στήλη της δεύτερης σελίδας για κάθε ουσία (Στήλη 1 και Στήλη 18). Η αναζήτηση κάποιας ουσίας απαιτεί μόνο την εύρεση του αριθμού UN στην Λίστα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων. Τα επικίνδυνα εμπορεύματα μπορούν επίσης να αναζητηθούν χρησιμοποιώντας το PSN.

Τα περιεχόμενα του Πίνακα περιλαμβάνουν τα κάτωθι στοιχεία:

Στήλη 1 - Αριθμός OHE (UN Number)

Δίνεται ο αριθμός OHE (δηλαδή ο τετραψήφιος αναγνωριστικός αριθμός της ουσίας, του μείγματος ή του αντικειμένου, πριν από τον οποίο τίθενται τα γράμματα "UN") από τους πρότυπους κανονισμούς του OHE.

Στήλη 2 - Οικεία Ονομασία Αποστολής OHE - Proper Shipping Name (PSN)

Αναφέρεται η οικεία ονομασία αποστολής ΟΗΕ από τους κανονισμούς του ΟΗΕ για κάθε ουσία με κεφαλαία γράμματα τα οποία μπορεί να συνοδεύεται από πρόσθετα περιγραφικό κείμενο σε μικρούς χαρακτήρες.

Στήλη 3 – Κλάση ή Τάξη κινδύνου κατά τη μεταφορά

Αναφέρεται η κλάση ή τάξη κινδύνου κατά τη μεταφορά (και οι δευτερεύοντες κίνδυνοι) που έχει αποδοθεί στις ουσίες ή τα μείγματα σύμφωνα με τον πρωτεύοντα κίνδυνο που παρουσιάζουν σύμφωνα με τους κανονισμούς του ΟΗΕ.

Στήλη 4 - Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι

Αναφέρεται αν η ουσία ή το μείγμα είναι περιβαλλοντικά επικίνδυνο σύμφωνα με τα κριτήρια των πρότυπων κανονισμών του ΟΗΕ (όπως προκύπτει από τον Κώδικα IMDG) ή/και αν είναι θαλάσσιος ρυπαντής σύμφωνα με τον Κώδικα IMDG (αναγράφεται η ένδειξη «P»). Αν επιτρέπεται ή προβλέπεται η μεταφορά μέσω εσωτερικών πλωτών οδών σε δεξαμενόπλοια, αναφέρεται αν η ουσία ή το μείγμα είναι επικίνδυνα για το περιβάλλον σε δεξαμενόπλοια μόνο σύμφωνα με τη συμφωνία AND.

Στήλη 5 - Ομάδα συσκευασίας

Παρέχεται ο αριθμός ομάδας συσκευασίας (Ομάδα I, II ή III) από τους κανονισμούς του ΟΗΕ, εφόσον συντρέχει περίπτωση. Ο αριθμός ομάδας συσκευασίας εκχωρείται σε ορισμένες ουσίες σύμφωνα με το βαθμό του κινδύνου τους.

Στήλη 6 - Ειδικές προφυλάξεις για τον χρήστη

Παρέχονται πληροφορίες για τυχόν ειδικές προφυλάξεις, με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνεται ή τις οποίες πρέπει να γνωρίζει ένας χρήστης σε σχέση με τη μεταφορά ή τη μεταβίβαση είτε εντός είτε εκτός των εγκαταστάσεών του όπως αυτές αναφέρονται στο κεφάλαιο 3.3

Στήλη 7α - Περιορισμένη Ποσότητες

Αναγράφεται η μέγιστη ποσότητα για κάθε εσωτερική συσκευασία.

Στήλη 7β - Εξαιρούμενα Ποσότητες

Αναγράφεται ένας κωδικός που αναφέρεται στον προσδιορισμό της μέγιστης ποσότητας ανά εσωτερική και εξωτερική συσκευασία.

Στήλη 8 - Οδηγίες συσκευασίας

Αναγράφονται οδηγίες συσκευασίας για την μεταφορά κάθε επικίνδυνης ουσίας.

Στήλη 9 - Ειδικές απαιτήσεις συσκευασίας

Αναγράφονται τυχόν ειδικές απαιτήσεις συσκευασίας για τη μεταφορά κάθε επικίνδυνης ουσίας.

Στήλη 10 - Οδηγίες συσκευασίας IBC

Αναγράφονται οδηγίες προσδιορισμού των επιτρεπόμενων εμπορευματοκιβωτίων (IBC) που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά της ουσίας.

Στήλη 11 - Ειδικές Απαιτήσεις IBC

Αναγράφονται τυχόν ειδικές απαιτήσεις συσκευασίας για εμπορευματοκιβώτια (IBC) που ισχύουν σύμφωνα με το κεφάλαιο 4.1.4.2.

Στήλη 12 - Οδηγίες Δεξαμενών IMO

Αυτή η στήλη δεν χρησιμοποιείται πλέον. Αναγραφόταν σε περίπτωση χρήσης φορητών δεξαμενών IMO και φορητών δεξαμενών βυτιοφόρων οχημάτων.

Στήλη 13 - Δεξαμενές UN και Χύδην Μεταφορά

Αναγράφονται οι κωδικοί T (βλ. 4.2.5.2.6) και αναφέρονται στη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σε φορητές δεξαμενές και βυτιοφόρα οχήματα.

Στήλη 14 - Ειδικές Απαιτήσεις Δεξαμενών

Αναγράφονται οι κωδικοί TP (βλ. 4.2.5.3) που αναφέρονται στη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σε φορητές δεξαμενές και βυτιοφόρα οχήματα.

Στήλη 15 – EmS

Αναγράφονται οι κωδικοί των σχετικών διαδικασιών έκτακτης ανάγκης για πυρκαγιά και διαρροή σύμφωνα με τον «Οδηγό EmS - Διαδικασίες έκτακτης ανάγκης για πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα».

Στήλη 16 – Ρυμούλκηση και Διαχωρισμός

Αναγράφονται οι απαιτήσεις για την ρυμούλκηση και τον διαχωρισμό, όπως ορίζεται στο μέρος 7 του IMDG.

Στήλη 17 - Ιδιότητες και Παρατηρήσεις

Αναγράφονται οι ιδιότητες και παρατηρήσεις της μεταφερόμενης επικίνδυνης ουσίας.

Στήλη 18 - Αριθμός UN - UN Number

Αναγράφεται ο Αριθμούς UN για εύκολη αναφορά και στις δύο σελίδες του Πίνακα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων.

3.4 Προδιαγραφές συσκευασίας και δεξαμενών (Μέρος 4 του IMDG)

Η χρήση των συσκευασιών, συμπεριλαμβανομένων εμπορευματοκιβωτίων μεσαίας χωρητικότητας για μεταφορά χύμα (IBC) και μεγάλων συσκευασιών πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου 4.1 του Κανονισμού. Τα επικίνδυνα εμπορεύματα πρέπει να είναι συσκευασμένα σε καλής ποιότητας συσκευασίες, συμπεριλαμβανομένων IBC και μεγάλων συσκευασιών, που πρέπει να είναι ανθεκτικές ώστε να αντέχουν τα χτυπήματα και τα φορτία που συμβαίνουν συνήθως κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της μεταφόρτωσης μεταξύ μεταφορικών μονάδων και αποθηκών. Επιπλέον οι συσκευασίες πρέπει να είναι κατασκευασμένες και κλεισμένες έτσι ώστε να αποφεύγεται οποιαδήποτε διαρροή του περιεχομένου κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας προς μεταφορά που θα μπορούσε να προκληθεί σε κανονικές συνθήκες μεταφοράς, από δόνηση, ή αλλαγές στη θερμοκρασία, την υγρασία ή την πίεση.

Για τα επικίνδυνα εμπορεύματα των κλάσεων 1, 2, 4.1, 5.2, 6.2 και 7 που μεταφέρονται δίδονται κατάλληλες οδηγίες συσκευασίας οι οποίες καταδεικνύουν τις αποδεκτές μεμονωμένες και συνδυασμένες συσκευασίες. Οι οδηγίες συσκευασίας υποδιαιρούνται σε τρία υπομήματα ανάλογα με τον τύπο των συσκευασιών για τον οποίο ισχύουν: α) συσκευασίες εκτός των IBCs και των μεγάλων συσκευασιών (υποδεικνύονται από έναν αλφαριθμητικό κώδικα που ξεκινά με το γράμμα «P» για συσκευασίες χαρακτηριστικές των οδηγιών IMDG, RID και ADR, βλ. § 4.1.4.1 του Κώδικα), β) IBCs (υποδεικνύονται από έναν αλφαριθμητικό κώδικα που ξεκινά με τα γράμματα «IBC» βλ. § 4.1.4.2 και γ) μεγάλες συσκευασίες (υποδεικνύονται από έναν αλφαριθμητικό κώδικα που ξεκινά με τα γράμματα «LP» βλ. § 4.1.4.3). **Εκτός από τις οδηγίες συσκευασίας μπορούν να υπάρχουν ειδικές διατάξεις συσκευασίας στην οδηγία συσκευασίας για μεμονωμένες ουσίες ή είδη : «LP» για συσκευασίες εκτός των IBC και των μεγάλων συσκευασιών, για ειδικές διατάξεις συσκευασίας χαρακτηριστικές των οδηγιών IMDG, RID και ADR.** Αναλυτικός κατάλογος των οδηγιών συσκευασίας δίνεται στην § 4.1.4 του Κανονισμού.

Η χρήση των φορητών δεξαμενών και εμπορευματοκιβωτίων αερίων πολλαπλών στοιχείων (MEGCs) πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου 4.2 του Κανονισμού.

Οι απαιτήσεις για τη χρήση και την κατασκευή των φορητών δεξαμενών του κεφαλαίου 4.2 και 6.7 προδιαγράφονται με βάση τις συστάσεις των Ηνωμένων Εθνών για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Οι φορητές δεξαμενές και τα βυτιοφόρα οχήματα τύπου IMO τα οποία έχουν εγκριθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 2003, σύμφωνα με τις

διατάξεις του Κώδικα IMDG που ήταν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1999 (τροπολογία 29) μπορούν να εξακολουθήσουν να χρησιμοποιούνται υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν τις ισχύουσες προδιαγραφές επιθεώρησης και δοκιμών. Θα πρέπει επίσης να πληρούν τις διατάξεις που αναφέρονται στις στήλες (13) και (14) του κεφαλαίου 3.2. του IMDG.

Για τα επικίνδυνα εμπορεύματα που επιτρέπεται να μεταφέρονται με φορητές δεξαμενές δίνονται κατάλληλες **οδηγίες και ειδικές διατάξεις για τις φορητές δεξαμενές**. Οι οδηγίες φορητής δεξαμενής εφαρμόζονται στα επικίνδυνα εμπορεύματα όλων των Κλάσεων 1 έως 9 και καθορίζουν τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται για μία φορητή δεξαμενή όταν χρησιμοποιείται για τη μεταφορά συγκεκριμένων ουσιών. Κάθε οδηγία φορητής δεξαμενής αναγνωρίζεται από έναν αλφαριθμητικό κωδικό (π.χ. T1). Για παράδειγμα οι οδηγίες φορητής δεξαμενής T1 έως T22 καθορίζουν την ελάχιστη ισχύουσα πίεση δοκιμής, το ελάχιστο πάχος κελύφους (σε mm χάλυβα αναφοράς) και τις απαιτήσεις εκτόνωσης πίεσης και ανοίγματος πυθμένα για υγρές και στερεές ουσίες των κλάσεων 3 έως 9.

Οι ειδικές διατάξεις για φορητές δεξαμενές καταχωρούνται σε ορισμένες ουσίες για να υποδείξουν διατάξεις οι οποίες είναι επιπρόσθετες ή αντί εκείνων που δίνονται από τις οδηγίες φορητής δεξαμενής ή τις απαιτήσεις στο Κεφάλαιο 6.7. Οι ειδικές διατάξεις για φορητές δεξαμενές αναγνωρίζονται από έναν αλφαριθμητικό κωδικό που αρχίζει με τα γράμματα "TP". Ο κατάλογος των ειδικών διατάξεων για φορητές δεξαμενές δίνεται στην § 4.2.5.3.

Η μεταφορά στερεών ουσιών ως χύδην φορτίο πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου 4.3 του Κώδικα. Όλες οι ουσίες πρέπει να μεταφέρονται σε κλειστά δοχεία σύμφωνα με την ισχύουσα οδηγία που προσδιορίζεται από τον κωδικό BK2 στη στήλη 13 του καταλόγου επικίνδυνων εμπορευμάτων στο κεφάλαιο 3.2. Τα κλειστά δοχεία που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά χύδην φορτίου πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του κεφαλαίου 6.9.

Οι κωδικοί αναγνώρισης παράγονται από γράμματα ή αριθμούς σε δεδομένη σειρά και αντιστοιχούν στις ελάχιστες αυστηρές απαιτήσεις κατασκευής οι οποίες είναι αποδεκτές για τη συγκεκριμένη επικίνδυνη ουσία εκτός εάν καθορίζεται αλλιώς στο Κεφάλαιο 4.3 ή στο Κεφάλαιο 6.9. Για ορισμένες ουσίες, οι δεξαμενές, οι φορτάμαξες συστοιχίας δεξαμενών ή τα MEGCs υπόκεινται σε επιπρόσθετες ειδικές διατάξεις. Αναλυτικά η κωδικοποίηση των δεξαμενών, των ειδικών διατάξεων και οι σχετικές επεξηγήσεις τους δίνονται στο Κεφάλαιο 4.3.

3.5 Διαδικασίες Μεταφοράς (Μέρος 5 του IMDG)

Το Μέρος αυτό καθορίζει τις διατάξεις αναφορικά στην επισήμανση, τη σήμανση και την τεκμηρίωση και, όπου απαιτείται, την έγκριση των αποστολών φορτίων και την εκ των προτέρων κοινοποίηση.

Αναφορικά στη σήμανση και επισήμανση των επικίνδυνων εμπορευμάτων θα πρέπει να τηρούνται οι σχετικές διατάξεις του Κεφαλαίου 5.2. Κάθε φορτίο θα πρέπει να συνοδεύεται από το συμπληρωμένο έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων «Multimodal Dangerous Goods form» όπου θα αναγράφεται:

- Ο αποστολέας/παραλήπτης και τα στοιχεία επικοινωνίας τους
- Ο τόπος προορισμού, το είδος και μέσο μεταφοράς
- Η δήλωση επικινδυνότητας του φορτίου
- Όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά
- Η δήλωση, καλώς έχει της φόρτωσης.
 - Τα συνοδευτικά έγγραφα των ΕΕ πρέπει να περιλαμβάνουν την πιστοποίηση ή τη δήλωση ότι η αποστολή είναι κατάλληλη για μεταφορά, ότι είναι σωστά συσκευασμένα, ετικεταρισμένα και επισημασμένα σωστά και ότι η αποστολή σε όλα συμμορφώνεται με την ισχύουσα νομοθεσία. Το κείμενο της δήλωσης είναι:
"I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the Proper Shipping Name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national government regulations."

- ο Το πιστοποιητικό πρέπει να είναι υπογεγραμμένο από τον αποστολέα. Υπογραφές μέσω φαξ είναι αποδεκτές αν καλύπτεται η αναγνώριση από τη γενική νομοθεσία.

Συμπληρωματική πληροφορία στο Proper Shipping Name πρέπει να παρέχεται για συσκευασίες και μείγματα που υπάγονται σε γενικές κατηγορίες με το επίθεμα E.A.O. και που δεν αναφέρονται ρητά στις ομάδες προς διαχωρισμό (segregation group) του κεφαλαίου 3.1.4.4 αλλά κατά την άποψη του αποστολέα ανήκουν σε μία από αυτές τις ομάδες (βλέπε 3.1.4.2). Η αντίστοιχη ομάδα διαχωρισμού πρέπει να αναφέρεται στο έγγραφο μεταφοράς μετά από την περιγραφή π.χ. UN 1760 CORROSIVE LIQUID, N.O.S. (Phosphoric acid) 8 III IMDG Code segregation group - 1 Acids

Επίσης κατά περίπτωση πρέπει να αναγράφονται και οι παρακάτω συμπληρωματικές φράσεις στην περιγραφή της:

- "EMPTY UNCLEANED" ή "RESIDUE LAST CONTAINED" για κενές ακάθαρτες συσκευασίες, τα χύμα δοχεία και δεξαμενές.
- WASTE: για απόβλητα, εκτός και είναι μέρος του PSN
- HOT: για υλικά σε υγρή κατάσταση σε θερμοκρασία ίση ή μεγαλύτερη από 100°C, είτε σε στερεά κατάσταση σε θερμοκρασία ίση ή μεγαλύτερη από 240°C
- MARINE POLLUTANT - Θαλάσσιοι Ρυπαντές: Εάν τα εμπορεύματα που θα μεταφερθούν είναι θαλάσσιοι ρυπαντές.
- «Limited quantity" ή "QTY LTD: Όταν επικίνδυνα φορτία μεταφέρονται σύμφωνα με τις εξαιρέσεις για τα επικίνδυνα εμπορεύματα συσκευασμένα σε Limited quantity που προβλέπονται στη στήλη 7α του Dangerous Goods List.
- "Transport in accordance with 2.3.2.5 of the IMDG Code.": Όταν παχύρευστες ουσίες μεταφέρονται σύμφωνα με το 2.3.2.5
- "Transport in accordance with 7.2.1.13.2 of the IMDG Code.": Όταν αλκάλια και όξινα εμπορεύματα της κλάσης 8 μεταφέρονται στην ίδια μεταφορική μονάδα ανεξάρτητα αν είναι στην ίδια συσκευασία ή όχι

Επισημάνσεις

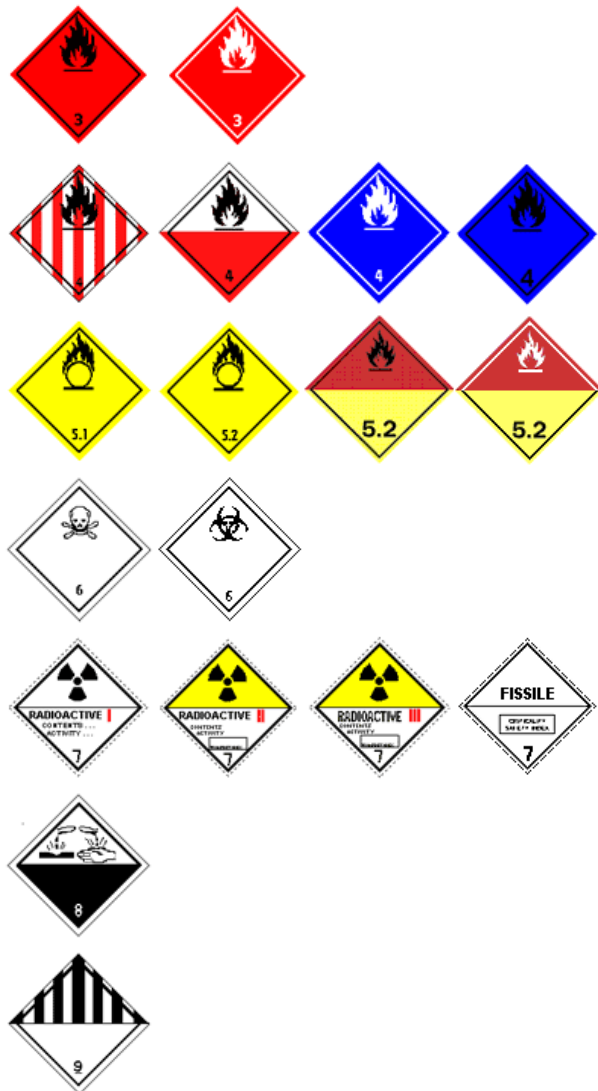
Η μονάδα μεταφοράς φορτίων που περιέχει επικίνδυνα εμπορεύματα ή υπολείμματα επικίνδυνων εμπορευμάτων πρέπει να φέρει ευκρινώς την επισήμανση:

1. σε εμπορευματοκιβώτιο, ρυμουλκούμενο ή φορητή δεξαμενή: μία σε κάθε πλευρά και μία σε κάθε άκρο της.
2. σε βαγόνι: τουλάχιστον σε κάθε πλευρά
3. Σε πολλαπλών διαμερισμάτων δεξαμενή που περιέχει περισσότερες από μία επικίνδυνη ουσία ή τα κατάλοιπά τους: κατά μήκος κάθε πλευράς στις θέσεις των σχετικών διαμερισμάτων
4. σε κάθε άλλη μονάδα μεταφοράς φορτίου: τουλάχιστον στις δύο πλευρές και στο πίσω μέρος της μονάδας.

Πινακίδες αναγνώρισης κινδύνου

Κάθε μία από τις κατηγορίες κινδύνου αναγνωρίζονται από τις παρακάτω πινακίδες:





3.6 Διατάξεις για την κατασκευή και δοκιμή των υπο πίεση δοχείων, συσκευασιών, ενδιάμεσων εμπορευματοκιβωτίων για χύμα μεταφορά (IBCs), μεγάλων συσκευασιών, φορητών δεξαμενών, πολλαπλών στοιχείων εμπορευματοκιβωτίων αερίων (MEGCs) και βυτιοφόρων οχημάτων (Μέρος 6 του IMDG)

Το Μέρος αυτό καθορίζει τις απαιτήσεις για την κατασκευή και τον έλεγχο των συσκευασιών, δοχείων, ενδιάμεσων εμπορευματοκιβωτίων για χύμα μεταφορά, μεγάλων συσκευασιών, φορητών δεξαμενών, πολλαπλών στοιχείων εμπορευματοκιβωτίων αερίων (MEGCs), βυτιοφόρων οχημάτων και άλλων δεξαμενών.

Οι απαιτήσεις για την κατασκευή και τον έλεγχο των συσκευασιών¹ όπως βαρέλια, μπιτόνια, κιβώτια, σάκοι, σύνθετες συσκευασίες διαφόρων υλικών και ελαφρού περιτυπώματος μεταλλικές συσκευασίες καθορίζονται στο Κεφάλαιο 6.1.

¹ Εξαιρούνται από τις συγκεκριμένες διατάξεις κόλα που περιέχουν επικίνδυνα εμπορεύματα της Κλάσης 7, της Κλάσης 6.2, δοχεία πίεσης που περιέχουν αέρια της Κλάσης 2, κόλα των οποίων το καθαρό βάρος υπερβαίνει τα 400 kg και συσκευασίες με χωρητικότητα που υπερβαίνει τα 450 λίτρα.

Στο κεφάλαιο 6.2 καθορίζονται για δοχεία πίεσης, δοχεία αερολυτών(AEROSOL dispensers) και μικρά δοχεία που περιέχουν αέριο (φύσιγγες αερίου) και φύσιγγες κυψελών καυσίμων που περιέχουν υγροποιημένο εύφλεκτο αέριο οι απαιτήσεις σχεδιασμού και κατασκευής, υλικών, λειτουργικού εξοπλισμού, έγκρισης, σήμανσης, αρχικής και περιοδικής επιθεώρησης και δοκιμών όπως και οι απαιτήσεις για τους κατασκευαστές και τα όργανα επιθεώρησης των δοχείων αυτών.

Οι απαιτήσεις κατασκευής και ελέγχου για μολυσματικές ουσίες και υλικά της κλάσης 6.2 και 7 δίνονται αντίστοιχα στα Κεφάλαια 6.3 και 6.4.

Στο κεφάλαιο 6.5 δίνονται οι κατασκευαστικές απαιτήσεις και απαιτήσεις ελέγχου για τα ενδιάμεσα εμπορευματοκιβώτια για μεταφορά χύμα (IBCs) και ειδικότερα καταγράφονται οι απαιτήσεις για κατηγορίες IBCs (μεταλλικά, άκαμπτα πλαστικά, σύνθετα, ινοσανίδες, ξύλινα).

Αντίστοιχα στο κεφάλαιο 6.6 καθορίζονται οι απαιτήσεις για την κατασκευή και τον έλεγχο των μεγάλων συσκευασιών (γενικές απαιτήσεις, κωδικοί των τύπων των μεγάλων συσκευασιών, επισήμανση, ειδικές απαιτήσεις για μεταλλικές συσκευασίες, συσκευασίες εύκαμπτου υλικού, πλαστικές συσκευασίες, από ινοσανίδες, ξύλινες συσκευασίες, απαιτήσεις δοκιμών, διενέργεια και συχνότητα δοκιμών, πιστοποίηση και αναφορά ελέγχου).

Οι απαιτήσεις για το σχεδιασμό, κατασκευή, επιθεώρηση και δοκιμές φορητών δεξαμενών για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και UN πολλαπλών στοιχείων εμπορευματοκιβωτίων αερίων (MEGCs) δίνονται στο κεφάλαιο 6.7. Ειδικότερα γίνεται αναφορά σε σχεδιαστικές και κατασκευαστικές απαιτήσεις όπως ελάχιστο πάχος περιβλήματος, εξοπλισμός εξυπηρέτησης για προστασία έναντι του κινδύνου ξεβιδώματος ή βλάβης στη διάρκεια μεταφοράς ή χειρισμού της δεξαμενής, ανοίγματα πυθμένα, συσκευές εκτόνωσης πίεσης, συσκευές μετρήσεων, υποστηρίγματα φορητών δεξαμενών, πλαίσια, προσαρτήματα ανύψωσης και καθήλωσης, έγκριση σχεδιασμού, επιθεώρηση, δοκιμές και επισήμανση.

Οι απαιτήσεις για την κατασκευή και τον έλεγχο βυτιοφόρων οχημάτων, αποσυναρμολογούμενων δεξαμενών, δεξαμενών - εμπορευματοκιβωτίων και δεξαμενών σε κινητά αμαξώματα (swap bodies), με περιβλήματα από μεταλλικά υλικά δίνονται στο κεφάλαιο 6.8. Ειδικότερα γίνεται αναφορά στα υλικά και το ελάχιστο πάχος του περιβλήματος, καθώς και σε άλλες κατασκευαστικές απαιτήσεις, στα είδη εξοπλισμού των δεξαμενών (σωληνώσεις, παρεμβύσματα, βαλβίδες διακοπής στα διαμερίσματα των δεξαμενών που γεμίζουν από τον πυθμένα, αυτόματες βαλβίδες εξαερισμού, κλπ.), στην έγκριση τύπου για κάθε νέα δεξαμενή, στις επιθεωρήσεις και τις δοκιμές στις οποίες πρέπει να υποβάλλονται τα περιβλήματα και ο εξοπλισμός τους (δοκιμή υδραυλικής πίεσης, στεγανότητας, κλπ.), στην επισήμανση κάθε δεξαμενής, στα πρότυπα κατασκευής και σχεδιασμού, επιθεώρησης και δοκιμών.

Οι απαιτήσεις για την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την έγκριση τύπου, έλεγχο και επισήμανση δεξαμενών και δεξαμενών για την χύδην μεταφορά στερεών ουσιών δίνονται στο κεφάλαιο 6.9. Αναφέρονται οι απαιτήσεις για το σχεδιασμό, την κατασκευή, επιθεώρηση και δοκιμές για χύδην στερεά φορτία.

3.7 Διατάξεις που αφορούν στις διαδικασίες μεταφοράς (Μέρος 7 του IMDG)

Το Μέρος αυτό καθορίζει τις διατάξεις για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων με χρήση συγκεκριμένου τύπου μεταφοράς (χύδην μεταφορά, μεταφορά σε δεξαμενές κλπ.). Επιπλέον καθορίζονται οι διατάξεις για τη φόρτωση, εκφόρτωση και διαχείριση των επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Στο κεφάλαιο 7.2 παρατίθενται οι διατάξεις που αναφέρονται στην μεταφορά τουλάχιστον δύο μη συμβατών ουσιών σε όλους τους χώρους φόρτωσης (στο κατάστρωμα ή κάτω από το κατάστρωμα- *on deck or under deck*) όπου διαχωρίζονται τα φορτία ανάλογα με την ουσία, τον τύπο του πλοίου και το είδος συσκευασίας, με ειδική αναφορά στα φορτία της κλάσης 1 και 7.

Στο κεφάλαιο 7.3 αναγράφονται οι ειδικές απαιτήσεις που αφορούν στη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων με πλοίο σε έκτακτη ανάγκη και οι απαιτήσεις πυρασφάλειας/ πυρόσβεσης αυτού. Σε περίπτωση ατυχήματος με επικίνδυνα εμπορεύματα, οι λεπτομερείς συστάσεις περιέχονται στον οδηγό EmS Guide: Διαδικασίες έκτακτης ανάγκης για πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα.

Οι διατάξεις των κεφαλαίων 7.4 και 7.5 αναφέρονται στη μεταφορά, φόρτωση και εκφόρτωση των επικίνδυνων εμπορευμάτων εντός μονάδων μεταφοράς (cargo transport units) καθώς και στις διατάξεις για τη φόρτωση επί του πλοίου.

Στο κεφάλαιο 7.6 αναφέρονται οι ειδικές απαιτήσεις για την μεταφορά επικίνδυνων ουσιών με πλωτές φορηγίδες και αναφέρεται σε όλες τις πλωτές φορηγίδες που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα, συσκευασμένα ή χύδην στερεά υλικά, που ενέχουν πιθανούς χημικούς κινδύνους στο περιβάλλον ή στα πλοία τροφοδοσίας των φορηγίδων.

Το κεφάλαιο 7.7 έχει να κάνει με τον έλεγχο της θερμοκρασίας των επικίνδυνων φορτίων. Αναφέρονται μεθοδολογίες και καλές πρακτικές για τον έλεγχο της θερμοκρασίας καθώς και ειδικές απαιτήσεις για συγκεκριμένα εμπορεύματα.

Απόβλητα που είναι επικίνδυνα εμπορεύματα, πρέπει να μεταφέρονται σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου 7.8 του IMDG και τις σχετικές διεθνείς συστάσεις και συμβάσεις. Ουσίες, διαλύματα, μείγματα ή αντικείμενα που περιέχουν ή έχουν μολυνθεί με ραδιενεργό υλικό υπόκεινται στις διατάξεις που ισχύουν για ραδιενεργό υλικό στην κατηγορία 7, και δεν πρέπει να θεωρούνται ως απόβλητα για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου

Στο κεφάλαιο 7.9 αναφέρονται τυχόν εξαιρέσεις, εγκρίσεις και πιστοποιητικά. Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου δεν ισχύουν για τις εξαιρέσεις που αναφέρονται στα κεφάλαια 1 έως 7.8 του παρόντος IMDG και στις εγκρίσεις (συμπεριλαμβανομένων των αδειών, εγκρίσεων ή συμφωνιών) και τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στα κεφάλαια 1 έως 7.8 του παρόντος κώδικα καθώς και για τις ουσίες της κλάσης 7. Στο κεφάλαιο αυτό δίνονται επίσης και τα στοιχεία επικοινωνίας των αρμόδιων αρχών σε κάθε κράτος μέλος του IMO.

4. Νομοθετικές υποχρεώσεις Αρμόδιων Αρχών

Σύμφωνα με την Οδηγία 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 1993 για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα, τα κύρια καθήκοντα των αρμόδιων αρχών αναφορικά στις απαιτήσεις του κώδικα IMDG περιλαμβάνουν συνοπτικά τα κάτωθι:

- Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίσουν ότι οι πλοίαρχοι ή οι εκμεταλλευόμενοι τα πλοία που κατευθύνονται σε κοινοτικό λιμένα ή αποπλέουν από αυτόν και μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα, χύδην ή συσκευασμένα, καθώς και οι φορτωτές των εμπορευμάτων αυτών, τηρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές οι οποίες τους επιβάλλονται δυνάμει του IMDG.
- Ο IMDG δεν εφαρμόζεται: α) στα πολεμικά και λοιπά κρατικά πλοία που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς, β) στις αποθήκες καυσίμων, τα υλικά και τον εξοπλισμό για χρήση επί των πλοίων.
- Τα κράτη μέλη ορίζουν τις αρμόδιες αρχές προς τις οποίες απευθύνονται οι πληροφορίες και κοινοποιήσεις που προβλέπονται στον IMDG και ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει τον κατάλογο των αρμόδιων αρχών τις οποίες ορίζουν τα κράτη μέλη, καθώς και τα στοιχεία τηλεπικοινωνιακής ή άλλης πρόσβασης σε αυτές.
- Τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα δεν παραδίδονται προς μεταφορά ούτε φορτώνονται σε πλοίο αν δεν παραδοθεί στον πλοίαρχο ή τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο δήλωση με τις ορθές τεχνικές ονομασίες των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων, τους αριθμούς Ηνωμένων Εθνών (UN), εφόσον υπάρχουν, τις κλάσεις κινδύνου του IMO σύμφωνα με τους κώδικες IMDC, IBC και IGC, τις ποσότητες των εμπορευμάτων αυτών και, στην περίπτωση που τα εμπορεύματα περιέχονται σε φορητές δεξαμενές ή

εμπορευματοκιβώτια, τα αναγνωριστικά τους στοιχεία. Ο φορτωτής υποχρεούται να παραδίδει στον πλοίαρχο ή τον εκμεταλλεόμενο το πλοίο την προβλεπόμενη από την παρούσα οδηγία δήλωση και να εξασφαλίζει ότι το φορτίο το οποίο παραδίδεται προς μεταφορά είναι πράγματι αυτό που έχει δηλωθεί σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο.

- Ο εκμεταλλεόμενος το πλοίο το οποίο αποπλέει από λιμένα κράτους μέλους οφείλει να κοινοποιεί, πριν από τον απόπλου, όλες τις πληροφορίες του παραρτήματος I στην αρμόδια αρχή του εν λόγω κράτους μέλους.
- Ο εκμεταλλεόμενος το πλοίο το οποίο αποπλέει από λιμένα που βρίσκεται εκτός Κοινότητας και κατευθύνεται προς λιμένα που βρίσκεται εντός της Κοινότητας ή προς αγκυροβόλιο που βρίσκεται στα χωρικά ύδατα κράτους μέλους πρέπει, κατά τον απόπλου του από τον λιμένα φόρτωσης, να κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους, στο οποίο βρίσκεται ο πρώτος λιμένας προορισμού ή το πρώτο αγκυροβόλιο, όλες τις πληροφορίες του παραρτήματος I προκειμένου να μπορέσει να εισέλθει στον πρώτο λιμένα προορισμού ή το αγκυροβόλιο.
- Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν τις τακτικές γραμμές που εξυπηρετούν διαδρομές διάρκειας κάτω της μιας ώρας. Ύστερα από αίτηση κράτους μέλους, η Επιτροπή μπορεί να επιτρέψει λογική αύξηση του χρονικού αυτού ορίου. Στην περίπτωση αυτή, ο εκμεταλλεόμενος το πλοίο πρέπει να παρέχει στις αρχές των κρατών μελών αναχώρησης ή προορισμού, τις πληροφορίες που περιέχονται στο παράρτημα II, εφόσον και οποτεδήποτε του ζητηθούν.
- Τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένα που βρίσκεται σε κράτος μέλος ή αποπλέουν από αυτόν, πρέπει, σύμφωνα με τις εθνικές ρυθμίσεις αυτού του κράτους μέλους: α) να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες των τοπικών συστημάτων κίνησης πλοίων (VTS), και εφόσον υπάρχουν, να χρησιμοποιούν πλοηγούς.
- Κάθε κράτος μέλος, σε περίπτωση συμβάντος ή περιστάσεων στη θάλασσα που απειλούν τις ακτές του ή σχετικά συμφέροντά του, απαιτεί από τον πλοίαρχο του εν λόγω πλοίου τουλάχιστον να δώσει αμέσως πληροφορίες στην αρμόδια αρχή του ενδιαφερομένου κράτους μέλους σχετικά με τις λεπτομέρειες του συμβάντος, καθώς και τις πληροφορίες του παραρτήματος I. Η αρμόδια αρχή μπορεί να θεωρήσει ότι η υποχρέωση αναφοράς των πληροφοριών του παραρτήματος I έχει εκπληρωθεί εφόσον το πλοίο αναφέρει ποια αρμόδια αρχή εντός της Κοινότητας κατέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται.
- Στο παράρτημα IV της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ εκτίθενται τα μέτρα που μπορούν να λαμβάνουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.
- Ο πλοίαρχος του πλοίου συμπληρώνει αληθώς και επακριβώς την έκθεση επιθεώρησης όπως παρουσιάζεται στο παράρτημα III της οδηγίας και τη θέτει στη διάθεση του πλοηγού προς ενημέρωσή του και στη διάθεση της αρμόδιας αρχής, εφόσον το ζητήσει. Οι πλοηγοί που συμμετέχουν στην πλεύριση, την αποπλεύριση ή τους ελιγμούς ενός σκάφους ειδοποιούν αμέσως την αρμόδια αρχή εάν πληροφορηθούν ελλείψεις οι οποίες μπορεί να επηρεάζουν τον ασφαλή πλου του πλοίου.
- Η αρμόδια αρχή του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους αναγγέλλει, εφόσον χρειάζεται, δια των μέσων ενημέρωσης εντός των θιγόμενων περιοχών τα συμβάντα που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1, καθώς και πληροφορίες σχετικά με κάθε πλοίο που συνιστά απειλή για τη ναυσιπλοΐα.
- Οι αρμόδιες αρχές οι οποίες έχουν τις πληροφορίες που κοινοποιήθηκαν λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για την ανά πάσα στιγμή παροχή των εν λόγω πληροφοριών εφόσον το ζητήσει, για λόγους ασφαλείας, η αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους. Το κράτος μέλος οι αρμόδιες αρχές του οποίου έχουν ενημερωθεί, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία ή με κάποιον άλλο τρόπο, για περιστατικά που έχουν ή αυξάνουν για ένα άλλο κράτος μέλος τον κίνδυνο ατυχήματος σε ορισμένες θαλάσσιες και παράκτιες περιοχές, λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα για να ενημερώσει σχετικά το ταχύτερο δυνατόν το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα να χρησιμοποιεί πλήρως τις αναφορές που τα πλοία υποχρεούνται να του διαβιβάζουν σε περίπτωση συμβάντος το οποίο μπορεί να προκαλέσει πολύ σημαντικές ζημιές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

1. Διεθνείς Συμβάσεις προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος (όχι μόνο στα πλαίσια των μεταφορών) που έχει κυρώσει η Ελλάδα

α. Γενικά

- 1.1. Σύμβαση για την επέμβαση στην ανοιχτή θάλασσα σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: Βρυξέλλες
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: 29/11/1969
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ: 6/5/1975
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ: ΙΜΟ
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ: Δεν έχει κυρωθεί
- 1.2. Πρωτόκολλο της σύμβασης για την επέμβαση στην ανοιχτή θάλασσα σε περιπτώσεις ρύπανσης από ουσίες άλλες εκτός από πετρέλαιο
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: Λονδίνο
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: 2/11/1973
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ: 30/3/1983
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ: ΙΜΟ
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ: Δεν έχει κυρωθεί
- 2.1. Σύμβαση Λονδίνου (1972) περί πρόληψης της ρύπανσης της θάλασσας από απορρίψεις καταλοίπων και άλλων υλών
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: Λονδίνο, Πόλη του Μεξικού, Μόσχα και Ουάσιγκτον
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: 29/12/1972
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ: 30/8/1975
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ: Μεξικό, ΕΣΣΔ, Ην. Βασίλειο, ΗΠΑ
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ: Ν. 1147/1981 κύρωσης (ΦΕΚ 110/Α 23-4-81)
- 3.1. Σύμβαση Λονδίνου (1990) για την προετοιμασία, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: Λονδίνο
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: 30/11/1990
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ: 13/5/1995 διεθνώς - 7/6/1995 για τη χώρα μας
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ: ΙΜΟ
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ: Ν. 2252/94 (ΦΕΚ 192Α/18-11-1994)
- 4.1. Σύμβαση MARPOL 73 περί πρόληψης ρύπανσης της θάλασσας από πλοία
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: Λονδίνο
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: 2/11/1973
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ: 2-10-1983
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ: ΙΜΟ
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ: Ν. 1269/1982 (ΦΕΚ 99 Α/ 21-7-82) κύρωσης της Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου
- 4.2. Πρωτόκολλο 1978 στη Διεθνή Σύμβαση MARPOL περί πρόληψης ρύπανσης της θάλασσας από πλοία
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: Λονδίνο
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: 17/2/1978
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ: 2/10/1983
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ: ΙΜΟ
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ: Ν. 1269/1982 (ΦΕΚ 99 Α/ 21-7-82) Κύρωση της Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου
- 5.1. Τροποποιήσεις της Σύμβασης σχετικά με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organisation)
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: 1975 - 1977 - 1979
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ: Ν. 1146/18-4-1981 (ΦΕΚ 109Α/23-4-81)
- 6.1. Συνθήκη για την απαγόρευση εναπόθεσης πυρηνικών όπλων και άλλων όπλων μαζικής καταστροφής στο βυθό και το υπέδαφος των ωκεανών
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: Ουάσιγκτον, Λονδίνο, Μόσχα
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: 11/2/1971
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ: 18/5/1972
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ: ΕΣΣΔ, Μεγ. Βρετανία, ΗΠΑ
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ: Ν. 1528/11-3-1985 (ΦΕΚ 41/Α 12-3-85)
- 7.1. Σύμβαση Όσλου για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τις εργασίες έγχυσης πλοίων και αεροσκαφών
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: Όσλο
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: 15/2/1972
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ: 7/4/1974
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ: Νορβηγία
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ: Η Ελλάδα δεν την έχει υπογράψει
- 8.1. Σύμβαση Παρισιού για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από χερσαίες πηγές
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: Παρίσι
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: 4/6/74
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ: 6/5/1978
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ: Γαλλία
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ: Η Ελλάδα δεν την έχει υπογράψει
- 8.2. Πρωτόκολλο της Τροποποίησης της Σύμβασης του Παρισιού - αφορά τη διατμοσφαιρική ρύπανση στη θάλασσα
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ: Η Ελλάδα δεν το έχει υπογράψει
- 9.1. Σύμβαση Γενεύης για την Ηπειρωτική Υφαλοκρηπίδα

ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Γενεύη
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	24/5/1958
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	10/6/1964
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Γ.Γ. ΟΗΕ
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	N. 1182/14-6-1972 (ΦΕΚ 111/A 8-7-72)
9.2.	Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	1982
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	5/11/1994 διεθνώς - 19/8/1995 για την Ελλάδα
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Γ.Γ. ΟΗΕ (;)
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	Κυρώθηκε με το Ν. 2321/95 (ΦΕΚ 136A/23-6-1995)
β. Μεσόγειος	
1.1.	Σύμβαση Βαρκελώνης - περί προστασίας της Μεσογείου θαλάσσης από τη ρύπανση
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Βαρκελώνη
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	16/2/1976
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	12/2/1978
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Ισπανία (UNEP ως γραμματεία, με έδρα της συντονιστικής μονάδας για το MAP από το 82 στην Αθήνα
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	N. 855/23-12-1978 (ΦΕΚ 235/A/23-12-1978) κύρωσης της Σύμβασης και των Πρωτοκόλλων 1 και 2. Σε ισχύ από 2-2-1979
1.2.	Αναθεώρηση Σύμβασης Βαρκελώνης - περί προστασίας της Μεσογείου θαλάσσης από τη ρύπανση
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Βαρκελώνη
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	8/6/1995
1.3.1	Πρωτόκολλο 1 Σύμβασης Βαρκελώνης για την πρόληψη ρύπανσης της Μεσογείου από απορρίψεις πλοίων και αεροσκαφών
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Βαρκελώνη
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	16/2/1976
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	12/2/1978
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Ισπανία
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	N. 855/ 23-12-1978 (ΦΕΚ 235/A/23-12-1978) κύρωσης της Σύμβασης και των Πρωτοκόλλων 1 και 2. Σε ισχύ από 2-2-1979
1.3.2	Αναθεωρημένο Πρωτόκολλο Σύμβασης Βαρκελώνης για την πρόληψη ρύπανσης της Μεσογείου από απορρίψεις πλοίων και
αεροσκαφών (dumping)	
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Βαρκελώνη
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	8/6/1995
1.4.	Πρωτόκολλο 2 Σύμβασης Βαρκελώνης για την καταπολέμηση ρύπανσης της Μεσογείου από πετρέλαια και άλλες επιβλαβείς
ουσίες	
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Βαρκελώνη
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	16/2/1976
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	12/2/1978
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Ισπανία
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	N. 855/ 23-12-1978 (ΦΕΚ 235/A/23-12-1978) κύρωσης της Σύμβασης και των Πρωτοκόλλων 1 και 2. Σε ισχύ από 2-2-1979
1.5.1	Πρωτόκολλο 3 Σύμβασης Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση που προέρχεται από χερσαίες πηγές
ρύπανσης	
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Αθήνα
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	17/5/1980
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	17/6/1983
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Ισπανία
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	N. 1634/17-7-1986 (ΦΕΚ 104/A18-7-1986) κύρωσης των Πρωτοκόλλων 3 και 4. Σε ισχύ από 26-1-1987
1.5.2	Αναθεώρηση του Πρωτοκόλλου της Σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου θαλάσσης από τη ρύπανση
από χερσαίες πηγές	
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Συρακούσες
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	7/3/1996
1.6.1	Πρωτόκολλο 4 Σύμβασης Βαρκελώνης περί των ειδικά προστατευομένων περιοχών της Μεσογείου
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Γενεύη
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	3/4/1982
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	23/3/1986
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Ισπανία
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	N. 1634/17-7-1986 (ΦΕΚ 104/A18-7-1986) κύρωσης των Πρωτοκόλλων 3 και 4. Σε ισχύ από 26-1-1987
1.6.2	Νέο Πρωτόκολλο Σύμβασης Βαρκελώνης περί των ειδικά προστατευομένων περιοχών της Μεσογείου (S.P.A.)
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Βαρκελώνη
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	8/6/1995
1.7.	Πρωτόκολλο 5 Σύμβασης Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου θαλάσσης από τη ρύπανση που προέρχεται από την
εξερεύνηση και την εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας, του βυθού και του υπεδάφους της	
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Μαδρίτη
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	14/10/1994
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Ισπανία
1.8.	Πρωτόκολλο Σύμβασης Βαρκελώνης σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης της Μεσογείου θαλάσσης από τη διασυνοριακή
διακίνηση επικινδύνων αποβλήτων και τη διάθεσή τους	
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Σμύρνη
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	1/10/1996
2.1.	Σύμφωνο μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και του ΟΗΕ που αφορά την Έδρα της Συντονιστικής Μονάδας για MAP
(Mediterranean Action Plan - Σχέδιο Δράσης για τη Μεσόγειο)	
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	1982
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Ελλάδα-Κένυα-UNEP

ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	Ν. 1511/11-1-1985 κύρωσης (ΦΕΚ 3/Α11-1-85)
3.1.	Σύμφωνο Συνεργασίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ιταλικής Δημοκρατίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Ιονίου Πελάγους και των παρακτίων ζωνών
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	6/3/1979
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Ελλάδα-Ιταλία
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	Ν. 1267/2-7-1982 κύρωσης (ΦΕΚ 85/Α/5-7-82)
γ. Άλλες ειδικές περιοχές	
1.1.	Σύμβαση Ελσίνκι για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Ελσίνκι
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	22/3/1974
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	2/5/1980
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Φινλανδία
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	Δεν τίθεται θέμα
1.2.	Σύμβαση Ελσίνκι Αναθεωρημένη 1992 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Βαλτικής Θάλασσας
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Ελσίνκι
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	24/9/1992
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Φινλανδία
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	Δεν τίθεται θέμα-η χώρα μας δεν περιλαμβάνεται στην περιοχή εφαρμογής της Σύμβασης
2.1.	Συμφωνία Βόννης - συνεργασία για την καταπολέμηση της ρύπανσης της Βόρειας Θάλασσας από υδρογονάνθρακες
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Βόννη
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	13/9/1983
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	1/9/1989
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Ο.Δ. Γερμανίας
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	Δεν τίθεται θέμα
2.2.	Τροποποίηση Συμφωνίας Βόννης για την καταπολέμηση της ρύπανσης της Βόρειας Θάλασσας από υδρογονάνθρακες
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Βόννη
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	19-22/9/1989
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Ο.Δ. Γερμανίας
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	Δεν τίθεται θέμα
3.1.	Συμφωνία Λισσαβόνας - διεθνής συμφωνία συνεργασίας για την προστασία των ακτών και των υδάτων του Βορειοανατολικού Ατλαντικού από τη ρύπανση
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Λισσαβόνα
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	17/10/1990
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Πορτογαλία
4.1.	Σύμβαση OSPA για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ατλαντικού
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Παρίσι
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	22/9/1992
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	Γαλλία
δ. Αστική ευθύνη	
1.1.	Σύμβαση CLC "περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου, 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων"
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Βρυξέλλες
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	29/11/1969
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	19/6/1975
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	ΙΜΟ
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	Ν. 314/4-5-1976 (ΦΕΚ 106/Α 5-5-76)
1.2.	Πρωτόκολλο του έτους 1976 στη Σύμβαση CLC
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Λονδίνο
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	19/11/1976
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	8/4/1981 διεθνώς - 8/8/1989 για τη χώρα μας
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	ΙΜΟ
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	Π.Δ.81/89 (ΦΕΚ 36/Α/7-2-1989)
1.3.	Πρωτόκολλο του έτους 1984 στη Σύμβαση CLC
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Λονδίνο
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	25/5/1984
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	ΙΜΟ
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	(;)
1.4.	Πρωτόκολλο έτους 1992 στη Σύμβαση CLC
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Λονδίνο
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	27/11/1992
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	31/5/1996 διεθνώς - 9/10/1996 για την Ελλάδα
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	ΙΜΟ
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	ΠΔ 197/95 ΦΕΚ 106Α/13-6-1995
2.1.	Σύμβαση Κεφαλαίου 1971 (Fund Convention 1971) "Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή"
ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	Βρυξέλλες
ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ:	18/12/1971
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ:	16/10/1978 διεθνώς - 16/3/1987 για τη χώρα μας
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ:	ΙΜΟ
ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ:	Ν. 1638/17-7-1986 (ΦΕΚ 108/Α/18-7-86)

Κεφάλαιο Ε: Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Επικίνδυνων Ειδών Νομοθετικές απαιτήσεις ομάδων-στόχων

- 2.2. Πρωτόκολλο του έτους 1976 στη Fund Convention
 ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: Λονδίνο
 ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: 19/11/1976
 ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ: 22-11-1994 διεθνώς - 7/1/1996 για τη χώρα μας
 ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ: IMO
 ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ: Π.Δ. 270/95 (ΦΕΚ 151Α/26-7-1995)
- 2.3. Πρωτόκολλο του έτους 1984 στη Fund Convention
 ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: Λονδίνο
 ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: 27/11/1992
 ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ: IMO
 ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ: (·)
- 2.4. Πρωτόκολλο του έτους 1992 στη Fund Convention
 ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: Λονδίνο
 ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: 25/5/1984
 ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ: 30/5/1996 διεθνώς - 7/1/1996 στην Ελλάδα
 ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ: IMO
 ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΑΔΑ: Π.Δ. 270/95 (ΦΕΚ 151Α/26-7-1995)
- 3.1. Σύμβαση για την αστική ευθύνη και αποζημίωση για ζημιές από τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων και επιβλαβών ουσιών
 ΤΟΠΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: Λονδίνο IMO
 ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: 3-5-1996
 ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑΣ: IMO

2. Ενημερωτικοί Εγκύκλιοι του ΥΕΝ που αφορούν ειδικά και επικίνδυνα φορτία

A/A	Αριθμός	Θέμα	Παρατηρήσεις	Καταργήθηκε (Κ)
1	Ναυτιλιακή οδηγία Νο 10	Υποχρεώσεις προσώπων που χρησιμοποιούν τα Ο/Γ πλοία για την μεταφορά Φ/Γ οχημάτων	Αναφέρεται και στην εφαρμογή των διατάξεων των παρ. III έως VI του ΠΔ 256/88 για τις μεταφορές επικ. φορτίων με Ο/Γ πλοία. Καταργήθηκε	Κ
2	Ναυτιλιακή οδηγία Νο 2	Αναφορές Δ/Ε στις Λιμενικές Αρχές όταν καταπλέουν ή αποπλέουν από Ελληνικά λιμάνια ή διαπλέουν Ελληνική χωρική θάλασσα	Αφορά ΠΔ 618/81 ΦΕΚ 156Α/81. Τροποποιήθηκε με την νέα οδηγία 93/75 της Ε.Ε. που έγινε ΠΔ. Ισχύει	
3	Ναυτιλιακή οδηγία Νο 4	Η ασφαλής μεταφορά των στερεών χύμα φορτίων	Αφορά τον κώδικα Ασφαλείας Πρακτικής Στερεών χύμα φορτίων. Ισχύει	
4	Ναυτιλιακή οδηγία Νο 5	Η ασφαλής μεταφορά χύμα λατομικών υλικών και ορυκτών με μικρά ακτοπλοϊκά Φ/Γ πλοία	Ισχύει	
5	ΥΕΝ/Δ/ΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ - ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ 61505/1655/11- 07-63	Κανονισμός "Περί μεταφοράς επικινδύνων ειδών διά πλοίων κυρωθείς δια του υπ' αριθμ. 330/15-07-62 ΒΔ"	Καταργήθηκε	Κ
6	ΥΕΝ/ΔΕΝ 2/60307/11/13- 12- 76 (Μ.Π.Ο.)	Αποστολή Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα επικινδύνων Αγαθών	Ισχύει	
7	Ε.Α.Ν. "6" - 1979	Φόρτωση, στοιβασία και μεταφορά φορτίων ξυλείας	Ισχύει	
8	Ε.Α.Ν. "7" - 1979	Φόρτωση, στοιβασία και μεταφορά μεταλλευμάτων και ετέρων παρομοίων φορτίων χύδην	Ισχύει παράλληλα με τον κώδικα Ασφαλούς πρακτικής στερεών χύμα φορτίων.	
9	ΥΕΝ/ΔΕΝ 4/1425.8/1/82/18 - 01-82	Εγκύκλιος που αφορά τα μέτρα ασφαλείας για μεταφορά με πλοία κάρβουνου	Ισχύει	
10	ΥΕΝ/ΔΕΝ 2/1423.19/82/15- 03- 82	Αποστολή οδηγιών περί μέτρων ασφαλείας για την μετάγγιση υγραερίου από πλοίο σε πλοίο	Αφορά υγραεριοφόρα Δ/Ε. Καταργήθηκε	Κ
11	ΥΕΝ/ΔΕΝ 2/1426.2/5/83/13 - 05-83	Εφοδιασμός των πλοίων με όργανα ανίχνευσης επικινδύνων αερίων ή την έλλειψη οξυγόνου	Ισχύει	

Κεφάλαιο Ε: Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Επικίνδυνων Ειδών Νομοθετικές απαιτήσεις ομάδων-στόχων

12	ΥΕΝ/ΔΕΝ 2'/1425.12/1/83/09 - 06-83	Μέτρα ασφαλείας Δ/Ξ από τον σχηματισμό του επικινδύνου πυροφορικού σουλφιδίου του σιδήρου	Ισχύει	
13	ΥΕΝ/ΔΕΝ 3'/1424.1/12/83/23 - 12-83	Εφοδιασμός των Ελληνικών πλοίων με τον IMDG-IMO-CODE	Ισχύει	
14	E.A.N. "20" - 1984	Μεταφορά ζώντων ζώων με πλοία	Ισχύει	
15	ΥΕΝ/ΔΕΝ 3'/1425.10-11- 12-13- 14/1/84/06-03- 84	Εφοδιασμός των Ελληνικών πλοίων ειδικής κατασκευής με τον ισχύοντα κώδικα και εγκεκριμένους οδηγούς ασφαλείας	Συμπληρώθηκε με την ΥΕΝ/ΔΕΝ 3'/1425.10-11-12- 13-14/2/84/21-06-84 εγκύκλιο. Ισχύει	
16	ΥΕΝ/ΔΕΝ 3'/1425.14/1/84/03 - 05-84	Μεταφορά στερεών φορτίων χύμα	Αφορά τον κώδικα Ασφάλειας Πρακτικής Στερεών φορτίων χύμα. Ισχύει	
17	ΥΕΝ/ΔΕΝ 3'/1425.2/1/85/20 - 05-85	Αποστολή Υπουργικής Απόφασης	Ισχύει. Αφορά Κανονισμό Κατασκευής και εξοπλισμό υγραεριοφόρων και χημικών Δ/Ξ πλοίων.	
18	ΥΕΝ/ΔΝΕΡ 2'/70106/4010/30 - 05-85	Χαρακτηρισμός μιας ουσίας σαν εύφλεκτης ή εκρηκτικής για την καταβολή σχετικού επιδόματος στους ναυτικούς	Ισχύει	
19	ΥΕΝ/ΔΕΝ 2'/ 1425.2/10/85/17- 10-85	Έλεγχος βυτιοφόρων οχημάτων υγρών καυσίμων και υγραερίων που μεταφέρονται με Ο/Γ πλοία	Ισχύει	
20	ΥΕΝ/ΔΕΝ 3'- ΔΛΑ 1'/1425. 18/1/86/26-09- 86	Κανονισμός για την ασφαλή πετρέλευση των πλοίων	ΠΔ 293/86 (ΦΕΚ 129Α/86). Ισχύει	
21	ΥΕΝ/ΔΕΝ 3'- ΔΛΑ 1'/1432. 34/1/86/24-10- 86	Κανονισμός για την ασφαλή χρήση παρασιποκτόνων στα πλοία	ΠΔ 246/86/ΦΕΚ 117Α/86. Ισχύει	
22	ΥΕΝ/ΔΕΝ 2'/1425.2/2/87/16 - 04-87	Έλεγχος βυτιοφόρων οχημάτων Υγρών Καυσίμων των ΕΔ που μεταφέρονται με Ο/Γ πλοία	Ισχύει	
23	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ/ΤΟΜ Γ/ 24710/28- 09- 87	Απλούστευση διαδικασιών έγκρισης εκτέλεσης πλόων διενέργειας επιθεωρήσεων	Τα παραρτήματα XI και XII αυτού αναφέρονται στις μεταφορές καυσίμων και υγραερίων σε κλειστούς χώρους Ο/Γ πλοίων και στην μεταφόρτωση εκρηκτικών από Ο/Γ ανοικτού τύπου αντίστοιχα	
24	ΥΕΝ/ΔΕΝ- ΔΠΝ/1425.32/1/87/20 -11-87	Είσοδος ατόμων σε κλειστούς χώρους πλοίων	Ισχύει	
25	ΥΕΝ/ΔΕΝ/ΓΕΦ/1425.8/1/88/05 - 05-88	Αυτοθέρμανση φορτίου ανθράκων	Ισχύει	
26	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ/ΓΕΦ/1217.2/1/89/14 -07-89	Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Συσκευασμένων επικινδύνων ουσιών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMDG-IMOCODE)	Ισχύει για Διεθνείς Μεταφορές. Ισχύει	
27	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ/ΔΛΑ/ΓΕΦ 1217.2/1/90/31- 01-90	Υπενθύμιση διατάξεων που αφορούν την ασφαλή φορτοεκφόρτωση και μεταφορά με πλοία επικινδύνων φορτίων	Καταργήθηκε	Κ
28	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ- ΔΛΑ/01217.78/1- 90/23-04-90	Παράνομη μεταφορά αμόλυβδης βενζίνης σε κανονικά δρομολόγια Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων	Ισχύει	
29	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ- ΔΛΑ/3232/70/90/15 -06-90	Έλεγχος επικινδύνων αερίων στα πλοία και πλωτά ναυπηγήματα	Αφορά την Κ.Υ.Α. 3232/4 /89 ΦΕΚ 400Β/89. Ισχύει	
30	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ- ΓΕΦ/1217.2/1/ 91/01-04-91	Μεταφορά σε κανονικά δρομολόγια Ε/Γ-Ο/Γ δεξαμενών με γόνο	Καταργήθηκε	Κ

Κεφάλαιο Ε: Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Επικινδύνων Ειδών Νομοθετικές απαιτήσεις ομάδων-στόχων

31	ΥΕΝ/ΔΛΑ- ΔΠΘΠ-ΔΕΕΠ 1217.10/1/93/11- 02-93	Ασφαλής φόρτωση – εκφόρτωση – μετάγισση από πλοίο σε πλοίο και μεταφορά υγρών χημικών χύμα επικιν. Φορτίων	Ισχύει	
32	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ 1425.2/7/93/ 01-07-93	Μεταφορά επικινδύνων ειδών με Ο/Γ πλοία	Καταργήθηκε	Κ
33	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ-Β Ν/Γ 1425.2/4/94/06- 04-94	Μεταφορά επικινδύνων ειδών με Ε/Γ-Ο/Γ πλοία Διεθνών πλόων	Στηρίζεται στην παρ. 24 του παραρτ. ΙΙΙ του ΠΔ 256/88. Καταργήθηκε	Κ
34	ΥΕΝ/ΔΠΘΠ- ΔΛΑ-ΔΕΕΠ 1425.12/1/94/01- 06-94	Ασφαλής μετάγισση πετρελαιοειδών από δεξαμενόπλοιο σε δεξαμενόπλοιο	Ισχύει	
35	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ 1425.12/12/94/22 - 12-94	Οδηγός επιθεώρησης πετρελαιοφόρων Δεξαμενόπλοιων	Αφορά τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες. Ισχύει	
36	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ 1425.2/01/95/22-05-95	Έγγραφα που σχετίζονται με την μεταφορά συσκευασμένων επικινδύνων φορτίων με πλοία	Αφορά τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες. Ισχύει	
37	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ 1425.2/5/95/23- 05-95	Κενά μέσα συσκευασίας επικινδύνων ουσιών	Καταργήθηκε	Κ
38	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ 1425.11/01/95/10 - 07-95	Οδηγός επιθεώρησης υγραιριοφόρων δεξαμενόπλοιων	Ισχύει	
39	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ 1425.42/95/21- 07-95	Μεταφορά επικινδύνων ειδών με Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ πλοία διεθνών πλόων	Καταργεί την α.α.33	Κ
40	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ/1425.3/1/95/27 -07-95	Νέα έκδοση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Μεταφοράς Συσκευασμένων	Καταργεί την α.α. 22.Αφορά διεθνείς πλόες	Κ
41	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ/1425.10/01/95/18 - 10-95	Οδηγός επιθεώρησης Χημικών Δεξαμενοπλοίων	Ισχύει	
42	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ/1425.1/1/95/31 -10-95	Χαρακτηρισμός ενός φορτίου πλοίου σαν εύφλεκτο ή εκρηκτικό για την καταβολή σχετικού επιδόματος στους ναυτικούς	Καταργεί την α.α. 11	Κ
43	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ- ΔΛΑ/1425.3/ 12/96/18-12-96	Μεταφορά επικινδύνων φορτίων με Ε/Γ	Ισχύει	
44	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ- ΔΛα/1425.2/2/97/28 -02-97	Κανονισμός φόρτωσης, εκφόρτωσης, διακίνησης και παραμονής επικινδύνων ειδών σε λιμένες και μεταφορά αυτών διά θαλάσσης	Ισχύει	
45	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ/1425.2/3/97/19 -03-97	Αποδοχή των κωδικών BCH-EX.GC-GC IMO	Ισχύει	
46	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ/1425.2/3/97/09 -06-97	Απλούστευση διαδικασιών έγκρισης εκτέλεσης πλόων κατά την εφαρμογή του νέου κανονισμού "φόρτωσης, εκφόρτωσης, διακίνησης και παραμονής επικινδύνων ειδών σε λιμένες και μεταφορά αυτών διά θαλάσσης"	Ισχύει. (Καταργεί παρ. 5 της α/α 40)	
47	1425.2/1/93/01- 05-98	Κενά μέσα συσκευασίας επικινδύνων ουσιών	Κατάργησε την α/α 38. Ισχύει	
48	ΥΕΝ/ΔΕΕΠ/1425/2/98/28 -12-98	Υλοποίηση διατάξεων ΠΔ 146/98 "Κανονισμός για την ασφαλή μεταφορά χύμα πετρελαίου, χύμα υγρών χημικών και χύμα υγροποιημένων αερίων"	Ισχύει	
49	4243.2/08/01/11- 12-01 ΥΕΝ/ΚΕΕΠ/ΔΜΚ/ΕΠΡΘΦ	Νέα έκδοση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα μεταφοράς συσκευασμένων επικινδύνων ειδών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού	Σε συνέχεια της α/α 41	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Άμεση πληροφορία που πρέπει να παρέχουν πλοία που εξυπηρετούν τακτικές γραμμές και μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα (υπό προϋποθέσεις-βλ. Νομοθετικές υποχρεώσεις)

1. Όνομα και σήμα κλήσης του πλοίου
2. Εθνικότητα του πλοίου
3. Μήκος και βύθισμα του πλοίου
4. Λιμένας προορισμού
5. Πιθανή ώρα κατάπλου στον λιμένα προορισμού ή στο σταθμό πλοηγίας, σύμφωνα με την απαίτηση της αρμόδιας αρχής
6. Πιθανή ώρα απόπλου
7. Προβλεπόμενη διαδρομή
8. Οι ορθές τεχνικές ονομασίες των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων, οι αριθμοί Ηνωμένων Εθνών (UN) εφόσον υπάρχουν, οι κλάσεις κινδύνου IMO σύμφωνα με τους κώδικες IMDG, IBC, και IGC, οι ποσότητες των εμπορευμάτων αυτών και η θέση τους στο πλοίο και, στην περίπτωση που τα εμπορεύματα περιέχονται σε φορητές δεξαμενές ή εμπορευματοκιβώτια, τα αναγνωριστικά τους στοιχεία.
9. Βεβαίωση ότι υπάρχει στο πλοίο κατάλογος ή κατάσταση ή κατάλληλο σχέδιο φόρτωσης που αναφέρει λεπτομερώς τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα, τα οποία μεταφέρονται, καθώς και τη θέση τους στο πλοίο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Σχετική Πληροφορία Έκθεσης Επιθεώρησης Πλοίου

Στοιχεία του πλοίου

Όνομα του πλοίου: Πλοιοκτήτης: Έτος κατασκευής:

Σημαία: Διεθνές χαρακτηριστικό κλήσεως:

Κόροι ολικής:

Λιμένας νηολόγησης:

Ολικό μήκος:

Αναφορά του διεθνούς χαρακτηριστικού κλήσεως του πλοίου, αν υπάρχει:

Νηογνώμονας: Χαρακτηριστικά κλάσης:

Κύτος:

Μηχανές:

Πρωωστήριος μηχανή:

Ισχύς:

Πράκτορας:

Βύθισμα:

Πρωραίο:

Μεσαίο:

Πρυμναίο:

Όγκος/μάζα επικίνδυνου ή ρυπογόνου φορτίου:

Εγκαταστάσεις ασφαλείας του πλοίου

Σε καλή κατάσταση λειτουργίας Ναι Όχι

Ελλείψεις

Κατασκευή και τεχνολογικός εξοπλισμός

Κύριες και βοηθητικές μηχανές

Κύριο σύστημα πηδαλιούχησης

Βοηθητικό σύστημα πηδαλιούχησης

Μηχανισμός χειρισμού αγκυρών

Μόνιμο πυροσβεστικό σύστημα

Σύστημα αδρανούς αερίου (αν υπάρχει)

Ναυτιλιακός εξοπλισμός

Διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με την ικανότητα ελιγμών

Πρώτη εγκατάσταση ραντάρ

Δεύτερη εγκατάσταση ραντάρ

Γυροσκοπική πυξίδα
Μαγνητική πυξίδα
Ραδιογωνιόμετρο
Ηχοβολιστική συσκευή
Άλλα ηλεκτρονικά βοηθήματα προσδιορισμού στίγματος

Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνιών

Εγκατάσταση ραδιοτηλεγραφίας
Εγκατάσταση ραδιοτηλεφώνου (VHF)

Έγγραφα

Έγκυρα πιστοποιητικά/έγγραφα επί του πλοίου **Ναι Όχι**
Πιστοποιητικό ασφάλειας ναυπήγησης φορτηγού πλοίου
Πιστοποιητικό ασφάλειας εξοπλισμού φορτηγού πλοίου
Πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοτηλεγραφίας φορτηγού πλοίου
Πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοτηλεφωνίας φορτηγού πλοίου
Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης
Πιστοποιητικό κλάσης σκάφους
Πιστοποιητικό ασφάλισης κινδύνων ρύπανσης
Πιστοποιητικό επικίνδυνων εμπορευμάτων SOLAS
Πιστοποιητικό ασφάλισης επιβατών
Συμπληρωμένο βιβλίο πετρελαίου/φορτίου
(Διεθνές) πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη χύδην μεταφορά υγροποιημένων αερίων
Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο (Πιστοποιητικό IOPP)
Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης για τη χύδην μεταφορά υγρών τοξικών ουσιών

Αξιωματικοί και βαθμοί

Πιστοποιητικό ικανότητας (λεπτομερής περιγραφή και αριθμοί)
Εκδούσα αρχή Τόπος Ναι Όχι
Πλοίαρχος
Υπαρχος
Ανθυποπλοίαρχος
Δόκιμος Ανθυποπλοίαρχος
Α Μηχανικός
Β Μηχανικός
Γ Μηχανικός
Δόκιμος Μηχανικός
Αξιωματικός ασυρμάτου
Συνολικός αριθμός πληρώματος καταστρώματος μηχανοστασίου
Πλοηγός ανοικτής θάλασσας που επιβιβάστηκε στο πλοίο
Ημερομηνία Υπογραφή πλοίαρχου ή, σε περίπτωση κωλύματος του αντικαταστάτη του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Μέτρα τα οποία μπορούν να λαμβάνουν τα κράτη μέλη δυνάμει του διεθνούς δικαίου (σύμφωνα με το Παράρτημα III της Οδηγίας 93/75/ΕΟΚ)

Όταν, ύστερα από συμβάν, όσον αφορά πλοίο που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του IMDG, η αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους κρίνει ότι, στα πλαίσια του διεθνούς δικαίου ⁽¹⁾, πρέπει να προληφθεί, να μετριαστεί ή να αποφευχθεί σοβαρός και άμεσος κίνδυνος που απειλεί τις ακτές ή τα σχετικά συμφέροντα, την ασφάλεια άλλων πλοίων, του πληρώματος, των επιβατών ή των ατόμων που βρίσκονται στην ξηρά ή για να προστατευθεί το θαλάσσιο περιβάλλον, η αρχή αυτή μπορεί:

- να περιορίζει τις κινήσεις του πλοίου ή να του επιβάλλει συγκεκριμένη πορεία. Η απαίτηση αυτή δεν είναι ισχυρότερη από την ευθύνη του πλοίαρχου για την ασφαλή διακυβέρνηση του πλοίου,
- να ζητά από τον πλοίαρχο να της υποβάλει τις σχετικές πληροφορίες από την έκθεση επιθεώρησης του πλοίου η οποία περιλαμβάνεται στο παράρτημα II της Οδηγίας 93/75/ΕΟΚ (του Συμβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 1993 για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς

λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα) και να βεβαιώσει ότι υπάρχει στο πλοίο αντίγραφο της έκθεσης ή της κατάστασης ή κατάλληλο σχέδιο φόρτωσης, κατά τα οριζόμενα του παραρτήματος Ι της Οδηγίας 93/75/ΕΟΚ.

(1) Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) 1983, άρθρο 221, -Διεθνής σύμβαση για την επέμβαση στην ανοιχτή θάλασσα σε περίπτωση απωλειών λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης, 1969, άρθρα Ι, ΙΙ, ΙΙΙ, V, -Πρωτόκολλο που αφορά την επέμβαση στην ανοιχτή θάλασσα σε περίπτωση ρύπανσης από ουσίες άλλες από τις πετρελαϊκές, 1973, άρθρα Ι και ΙΙ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Ορισμοί που χρησιμοποιούνται από τον IMDG

A

"ADN": Με τον όρο "ADN" νοείται η Ευρωπαϊκή Συμφωνία που αφορά τη Διεθνή Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων μέσω Χερσαίων Πλωτών Οδών.

"Aerosol ή aerosol dispenser" : με τον όρο "Αερόλυμα ή Δοχείο Αερολύματος", νοείται κάθε μη επαναπληρούμενο (δοχείο) που πληροί τις προϋποθέσεις της 6.2.6 από μέταλλο, γυαλί ή πλαστικό και το οποίο περιέχει ένα αέριο, υπό πίεση, υγροποιημένο ή διαλυμένο υπό πίεση, με ή χωρίς υγρό, πολτό ή σκόνη και με ενσωματωμένη συσκευή εκτόνωσης που επιτρέπει την εκτίναξη του περιεχομένου ως στερεά ή υγρά σωματίδια σε εναιώρηση σε αέριο, ως αφρός, πολτός ή σκόνη ή σε υγρή ή αέρια κατάσταση.

"Animal material": Με τον όρο "Ζωικά υλικά" νοούνται ολόκληρα σφάγια, τμήματα ζώων ή ζωοτροφές.

"Applicant" : Με τον όρο "ο Αιτών" νοείται, στην περίπτωση της αξιολόγησης συμμόρφωσης, ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του σε μία χώρα Συμβαλλόμενο Μέρος. Στην περίπτωση περιοδικών επιθεωρήσεων, ενδιάμεσων επιθεωρήσεων και εκτάκτων ελέγχων, ο όρος αιτών σημαίνει τις εγκαταστάσεις δοκιμών, τον χειριστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό τους σε μία χώρα Συμβαλλόμενο Μέρος.

"Approval"

Multilateral approval : Για τη μεταφορά υλικών της Κλάσης 7, με τον όρο "Πολυμερής έγκριση" νοείται έγκριση υπό της σχετικής αρμόδιας αρχής της χώρας προέλευσης του σχεδιασμού ή φόρτωσης, όπως απαιτείται, και υπό της αρμόδιας αρχής εκάστης χώρας μέσω της οποίας ή εντός της οποίας θα μεταφερθεί το φορτίο.

Unilateral approval : Για τη μεταφορά υλικών της Κλάσης 7, με τον όρο "Μονομερής έγκριση" νοείται μία έγκριση σχεδιασμού που απαιτείται να δοθεί υπό της αρμόδιας αρχής της χώρας προέλευσης του σχεδιασμού μόνο. Εάν η χώρα προέλευσης δεν είναι Συμβαλλόμενο Μέρος στο ADR, η έγκριση θα απαιτήσει επικύρωση υπό της αρμόδιας αρχής του πρώτου Συμβαλλόμενου μέρους στο ADR όπου θα προσεγγίσει το φορτίο (βλέπε 6.4.22.6).

"ASTM" : με τον όρο ASTM νοείται η Αμερικανική Ένωση Δοκιμών και Υλικών (American Society of Testing and Materials) (ASTM International 100 Barr Harbour Drive, PO Box C700, West Conshohocken, PA, 19428-2959 United States of America).

B

"Bag": Με τον όρο "Σάκος" νοείται μία εύκαμπτη συσκευασία από χαρτί, πλαστικό φιλμ, υφάσματα, πλεγμένο υλικό ή άλλα κατάλληλα υλικά.

"Battery-vehicle": Με τον όρο " όχημα μεταφοράς συστοιχίας δοχείων" νοείται ένα όχημα που περιέχει στοιχεία που είναι συνδεδεμένα με διανομέα και μόνιμα τοποθετημένα πάνω σε μεταφορική μονάδα. Τα παρακάτω στοιχεία θεωρούνται στοιχεία ενός οχήματος συστοιχίας δοχείων: κύλινδροι, σωλήνες, δέσμες κυλινδρών (γνωστά και ως πλαίσια), βαρέλια υπό πίεση όπως επίσης και δεξαμενές προορισμένες για τη μεταφορά αερίων όπως αυτά ορίζονται στην παράγραφο 2.2.2.1.1 με χωρητικότητα άνω των 450 λίτρων.

"Body": Με τον όρο "Σώμα" (για όλες τις κατηγορίες IBC εκτός από σύνθετα IBCs) νοείται το κατάλληλο δοχείο, που περιλαμβάνει ανοίγματα και κλεισίματα, αλλά δεν περιλαμβάνει λειτουργικό εξοπλισμό.

"Box": Με τον όρο "Κιβώτιο" νοείται μία συσκευασία με συμπαγείς ορθογώνιες ή πολυγωνικές έδρες, από μέταλλο, ξύλο, κόντρα πλακέ, ανασυσταμένο ξύλο, ινοσανίδες, πλαστικό ή άλλο κατάλληλο υλικό. Μικρές οπές για χάριν χειρισμού ή ανοίγματος ή για λόγους απαιτήσεων ταξινόμησης, επιτρέπονται αρκεί να μη διακυβεύουν την ακεραιότητα της συσκευασίας κατά τη μεταφορά.

"Bulk containers": Με τον όρο *"Εμπορευματοκιβώτια για μεταφορά χύμα"* νοούνται συστήματα συγκράτησης (συμπεριλαμβανομένου κάθε χρώματος ή επικάλυψης) που προορίζονται για τη μεταφορά στερεών ουσιών τα οποία βρίσκονται σε άμεση επαφή με το σύστημα συγκράτησης. Οι συσκευασίες, τα εμπορευματοκιβώτια μεσαίας χωρητικότητας χύδην φορτίου (IBCs), οι μεγάλες συσκευασίες και οι δεξαμενές δεν συμπεριλαμβάνονται. Εμπορευματοκιβώτια για μεταφορά χύμα φορτίου είναι :

- μόνιμου χαρακτήρα και κατά συνέπεια επαρκούς αντοχής ώστε να είναι κατάλληλα
- για επαναλαμβανόμενη χρήση
- ειδικά σχεδιασμένα για να διευκολύνει τη μεταφορά εμπορευμάτων μέσω ενός ή
- περισσότερων τρόπων μεταφοράς χωρίς ενδιάμεση επαναφόρτωση
- σταθερά προσαρμοσμένα με διατάξεις που επιτρέπουν τον εύκολο χειρισμό
- χωρητικότητας όχι μικρότερης από 1.0 m³

Παραδείγματα εμπορευματοκιβωτίων χύμα φορτίου, εμπορευματοκιβώτια για μεταφορά χύμα φορτίων σε ανοιχτή θάλασσα, βαγονέτα, δοχεία χύδην, κινητό αμάξωμα, εμπορευματοκιβώτια σχήματος σκάφης, εμπορευματοκιβώτια, κυλινδρικά εμπορευματοκιβώτια, διαμερίσματα φόρτωσης οχημάτων.

"Bundle of cylinders": Με τον όρο *"Δέσμη κυλίνδρων"* νοείται ένα σύστημα κυλίνδρων οι οποίοι συγκρατούνται σταθερά μεταξύ τους και είναι αλληλοσυνδεδεμένοι με διανομέα και μεταφέρονται ως μονάδα. Η συνολική χωρητικότητα σε νερό δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 3000 λίτρα εκτός αν η δέσμη προορίζεται για τη μεταφορά τοξικών αερίων της Κλάσης 2 (ομάδες που αρχίζουν με το γράμμα T σύμφωνα με την 2.2.2.1.3), οπότε η χωρητικότητα θα πρέπει να περιορίζεται στα 1000 λίτρα.

C

"Calculation pressure": Με τον όρο *"Πίεση υπολογισμού"* νοείται μια θεωρητική πίεση τουλάχιστον ίση με την πίεση δοκιμής που, ανάλογα με το βαθμό επικινδυνότητας της μεταφερόμενης ουσίας, μπορεί να υπερβαίνει σε μικρό ή μεγάλο βαθμό την πίεση εργασίας. Χρησιμοποιείται μόνο για τον καθορισμό του πάχους των τοιχωμάτων του κελύφους, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε εξωτερική ή εσωτερική ενισχυτική συσκευή [βλέπε επίσης *"πίεση εκκένωσης"*, *"πίεση πλήρωσης"*, *"μέγιστη πίεση εργασίας (πίεση μετρητή)"* και *"πίεση δοκιμής"*].

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Για φορητές δεξαμενές, βλέπε Κεφάλαιο 6.7.

"Capacity of shell or shell compartment": με τον όρο *"Χωρητικότητα κελύφους ή διαμέρισμα κελύφους"* για δεξαμενές, νοείται ο συνολικός εσωτερικός όγκος του κελύφους ή του διαμερίσματος κελύφους σε λίτρα ή κυβικά μέτρα. Όταν είναι δυνατή η πλήρης πλήρωση του κελύφους ή του διαμερίσματος κελύφους εξαιτίας του σχήματος ή της κατασκευής του, η μειωμένη αυτή χωρητικότητα θα χρησιμοποιηθεί για τον προσδιορισμό του βαθμού πλήρωσης και για τη σήμανση της δεξαμενής.

"Cargo transport unit": Με τον όρο *"Μονάδα μεταφοράς φορτίου"* νοείται ένα όχημα, ένα εμπορευματοκιβώτιο, ένα εμπορευματοκιβώτιο - δεξαμενή, μια φορητή δεξαμενή ή ένα MEGC.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Ο ορισμός αυτός ισχύει μόνο για την εφαρμογή της ειδικής διάταξης 302 του Κεφαλαίου 3.3 και του Κεφαλαίου 5.5.

"Carriage": Με τον όρο *"Μεταφορά"* νοείται η αλλαγή τόπου των επικίνδυνων εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων στάσεων αναγκάων λόγω των συνθηκών μεταφοράς και περιόδων κατά τις οποίες τα επικίνδυνα υλικά παραμένουν εντός των οχημάτων, δεξαμενών και εμπορευματοκιβωτίων που είναι απαραίτητες λόγω συνθηκών κυκλοφορίας, πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την αλλαγή τόπου. Αυτός ο ορισμός καλύπτει επίσης την ενδιάμεση προσωρινή αποθήκευση των επικίνδυνων εμπορευμάτων για την αλλαγή τρόπου ή μέσου μεταφοράς (μεταφόρτωση). Αυτό θα εφαρμόζεται εφόσον τα έγγραφα μεταφοράς που δείχνουν τον τόπο αποστολής την ημερομηνία αποστολής και τον τόπο υποδοχής παρουσιάζονται εφόσον ζητηθούν και εφόσον οι συσκευασίες και οι δεξαμενές δεν ανοίγονται κατά τη διάρκεια της προσωρινής αποθήκευσης, παρά μόνο για ελέγχους από τις αρμόδιες αρχές.

"Carriage in bulk": Με τον όρο *"μεταφορά φορτίων χύμα"* νοείται η μεταφορά μη συσκευασμένων στερεών ή ειδών σε οχήματα ή εμπορευματοκιβώτια. Ο όρος δεν έχει εφαρμογή σε συσκευασμένα εμπορεύματα ούτε σε ουσίες που μεταφέρονται σε δεξαμενές.

"Carrier" : Με τον όρο *"Μεταφορέας"* νοείται η επιχείρηση που επιτελεί τη μεταφορική λειτουργία με ή χωρίς μεταφορική σύμβαση (μεταφοράς). *"CGA"*: Με τον όρο CGA νοείται Ένωση Συμπιεσμένων Αερίων (Compresses Gas Association, CGA, 4221, Walney Road, 5th Floor, Chantilly VA 20151-2923, United States of America.

"CIM": οι Ενιαίοι Κανόνες που αφορούν τη σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων [Παράρτημα Β της Σύμβασης για τη Διεθνή Μεταφορά Σιδηροδρομικώς (COTIF)], όπως τροποποιήθηκε.

"Closed container": βλέπε "Container"

"Closed vehicle": Με τον όρο "Κλειστό όχημα" νοείται ένα όχημα με αμάξωμα που είναι δυνατό να κλειστεί.

"Closure": Με τον όρο "κλείσιμο" νοείται η συσκευή που κλείνει ένα άνοιγμα ενός δοχείου.

"CMR": η Συνθήκη επί της Σύμβασης για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων Οδικώς (Γενεύη, 19 Μαΐου 1956), όπως τροποποιήθηκε.

"Collective entry": Με τον όρο "Ομαδική καταχώρηση" νοείται μια καταχώρηση για μια καλώς ορισμένη ομάδα ουσιών ή ειδών (βλέπε 2.1.1.2, Β, C και D).

"Combination packaging": Με τον όρο "Συνδυασμένη συσκευασία" νοείται ο συνδυασμός συσκευασιών για σκοπούς μεταφοράς, που συνίσταται από μία ή περισσότερες εσωτερικές συσκευασίες ασφαλισμένες σε εξωτερικό κόλο σύμφωνα με την 4.1.1.5.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Τα "εσωτερικά" της "συνδυασμένης συσκευασίας" ορίζονται πάντα ως "εσωτερικές συσκευασίες" και όχι ως "εσωτερικά δοχεία". Μια γυάλινη φιάλη αποτελεί παράδειγμα τέτοιας "εσωτερικής συσκευασίας".

"Combustion heater": Με τον όρο "Θερμαντήρες καύσης" νοείται συσκευή που χρησιμοποιεί απευθείας υγρό ή αέριο καύσιμο και δεν χρησιμοποιεί την αποβαλλόμενη θερμότητα από τη μηχανή πρόωσης του οχήματος.

"Competent authority": Με τον όρο "Αρμόδια Αρχή" νοείται η αρχή ή αρχές ή οποιοδήποτε άλλο σώμα ή σώματα που χαρακτηρίζονται έτσι σε κάθε κράτος και σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση σύμφωνα με την εσωτερική νομοθεσία.

"Compliance assurance" (ραδιενεργό υλικό): Με τον όρο "Πιστοποίηση συμφωνίας" (ραδιενεργό υλικό) νοείται ένα συστηματικό πρόγραμμα μέτρων που εφαρμόζονται από μία αρμόδια αρχή και που έχει στόχο τη διασφάλιση της εφαρμογής των απαιτήσεων της παρούσας Συμφωνίας στην πράξη.

"Composite IBC with plastics inner receptacle": Με τον όρο "Σύνθετο IBC με πλαστικό εσωτερικό δοχείο" νοείται ένα IBC με δομικό εξοπλισμό της μορφής άκαμπτου εξωτερικού περιβλήματος που εμπεριέχει ένα εσωτερικό πλαστικό δοχείο μαζί με όποια άλλη συσκευή λειτουργίας ή δομικό εξοπλισμό. Είναι κατασκευασμένο έτσι ώστε το εσωτερικό δοχείο και το εξωτερικό περίβλημα όταν συναρμολογηθούν, δημιουργούν και χρησιμοποιούνται ως μία ενιαία μονάδα που μπορεί να πληρωθεί, αποθηκευθεί ή να κενωθεί ως τέτοια.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Ο όρος "Πλαστικά υλικά", σε συνδυασμό με εσωτερικά δοχεία για σύνθετα IBCs θα εννοείται ότι συμπεριλαμβάνει άλλα πολυμερή υλικά όπως ελαστικό.

"Composite packaging (plastics material)": Με τον όρο "Σύνθετη συσκευασία (πλαστικού υλικού)" νοείται μία συσκευασία που αποτελείται από ένα εσωτερικό πλαστικό δοχείο και μια εξωτερική συσκευασία (από μέταλλο, ινοσανίδες, κόντρα πλακέ, κλπ.). Μετά τη συναρμολόγηση μια τέτοια συσκευασία παραμένει αδιάσπαστη μονάδα. Ως τέτοια και πληρώνεται, αποθηκεύεται, αποστέλλεται και κενώνεται.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Βλέπε **ΣΗΜΕΙΩΣΗ** υπό "Σύνθετες συσκευασίες (γυαλί, πορσελάνη, ή ψαμμάργιλο)".

"Composite packaging (glass, porcelain ή stoneware)": Με τον όρο "Σύνθετες συσκευασίες (γυαλί, πορσελάνη, ή ψαμμάργιλο)" νοείται συσκευασία που αποτελείται από εσωτερικό δοχείο από γυαλί, πορσελάνη ή πηλό και μια εξωτερική συσκευασία (από μέταλλο, ξύλο, ινοσανίδες, πλαστικό υλικό, τεταμένο πλαστικό υλικό κλπ.). Μετά τη συναρμολόγηση μια τέτοια συσκευασία παραμένει αδιάσπαστη μονάδα. Ως τέτοια και πληρώνεται, αποθηκεύεται, αποστέλλεται και κενώνεται.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Τα "εσωτερικά" των "σύνθετων συσκευασιών" ορίζονται κανονικά ως "εσωτερικά δοχεία". Για παράδειγμα, το "εσωτερικό" ενός 6HA1 (σύνθετη συσκευασία, πλαστικό υλικό) είναι ένα τέτοιο "εσωτερικό δοχείο" αφού κανονικά δεν είναι σχεδιασμένο για να εκτελεί μία λειτουργία συγκράτησης χωρίς την "εξωτερική του συσκευασία" και άρα δεν αποτελεί "εσωτερική συσκευασία".

"Confinement system": Με τον όρο "Σύστημα συγκράτησης" για τη μεταφορά υλικών Κλάσης 7 νοείται η συγκέντρωση σχάσιμου υλικού και συστατικών της συσκευασίας που ορίζονται υπό του σχεδιαστού και συμφωνούνται υπό της αρμόδιας αρχής καθώς προορίζονται για τη διατήρηση ασφάλειας κρισιμότητας.

"Conformity assessment": Με τον όρο "Αξιολόγηση συμμόρφωσης" νοείται η διαδικασία πιστοποίησης της συμμόρφωσης ενός προϊόντος σύμφωνα με τις διατάξεις των τμημάτων 1.8.6 και 1.8.7 σε σχέση με την έγκριση τύπου, επόπτευση της κατασκευής και αρχική επιθεώρηση και δοκιμή.

"Consignee" : Με τον όρο "Παραλήπτης" νοείται ο παραλήπτης σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς. Αν ο παραλήπτης ορίζει έναν τρίτο σύμφωνα με τις διατάξεις που εφαρμόζονται για τη σύμβαση μεταφοράς, το άτομο αυτό θα θεωρείται ο παραλήπτης με την έννοια της παρούσας Συμφωνίας. Αν η μεταφορική λειτουργία λαμβάνει χώρα χωρίς σύμβαση μεταφοράς, η επιχείρηση που αναλαμβάνει την ευθύνη των επικίνδυνων εμπορευμάτων κατά την άφιξη θα θεωρείται ο παραλήπτης.

"Consignment" : Με τον όρο "Αποστολή" νοείται κάθε κόλο ή κόλα, ή φορτίο επικίνδυνων εμπορευμάτων, που φέρεται προς μεταφορά από έναν αποστολέα.

"Consignor" : Με τον όρο "Αποστολέας" νοείται η επιχείρηση που αποστέλλει επικίνδυνα εμπορεύματα είτε για λογαριασμό της είτε για λογαριασμό τρίτων. Αν η μεταφορική λειτουργία εκτελείται υπό σύμβαση μεταφοράς, ο αποστολέας είναι ο αποστολέας σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς.

"Container" : Ο όρος "εμπορευματοκιβώτιο" σημαίνει αντικείμενο εξοπλισμού μεταφοράς (ανυψούμενο όχημα ή άλλες παρόμοιες κατασκευές):

- μόνιμου χαρακτήρα και κατά συνέπεια επαρκούς αντοχής ώστε να είναι κατάλληλο για επαναλαμβανόμενη χρήση
- ειδικά σχεδιασμένο για να διευκολύνει τη μεταφορά εμπορευμάτων, με ένα ή περισσότερα μέσα μεταφοράς, χωρίς θραύση του φορτίου.
- εξοπλισμένο με συσκευές που επιτρέπουν την εξυπηρετική στοιβασία και το χειρισμό του, ειδικότερα όταν μεταφορτώνεται από ένα μέσο μεταφοράς σε άλλο.
- σχεδιασμένο κατά τρόπο ώστε να είναι εύκολη η πλήρωση και η κένωση.
- που έχει εσωτερικό όγκο όχι μικρότερο από 1 m³ , εκτός από εμπορευματοκιβώτια για τη μεταφορά ραδιενεργού υλικού.

Επιπρόσθετα:

"Small container": Με τον όρο "Μικρό εμπορευματοκιβώτιο" νοείται ένα εμπορευματοκιβώτιο το οποίο έχει συνολική εξωτερική διάσταση (μήκος, πλάτος ή ύψος) λιγότερο από 1,5 m, ή εσωτερικό όγκο όχι μεγαλύτερο από 3 m³

"Large container" : Με τον όρο "Μεγάλο εμπορευματοκιβώτιο" νοείται :

(a) ένα εμπορευματοκιβώτιο που δεν πληροί τον ορισμό του μικρού εμπορευματοκιβωτίου.

(b) υπό την έννοια της Διεθνούς Σύμβασης για Ασφαλή Εμπορευματοκιβώτια (CSC), ένα εμπορευματοκιβώτιο με τέτοιο μέγεθος ώστε το εμβαδόν που περικλείεται στις τέσσερις κάτω γωνίες του να είναι

(i) τουλάχιστον 14 m² (150 τετραγωνικά πόδια) ή

(ii) τουλάχιστον 7 m² (75 τετραγωνικά πόδια) αν έχει άνω γωνιακά εξαρτήματα

"Closed container" : Με τον όρο "Κλειστό εμπορευματοκιβώτιο" νοείται ένα εντελώς κλειστό εμπορευματοκιβώτιο με άκαμπτη οροφή, άκαμπτα πλευρικά τοιχώματα, άκαμπτα καπάκια και πάτωμα. Ο όρος περιλαμβάνει εμπορευματοκιβώτια με άνοιγμα στην οροφή όπου η οροφή μπορεί να κλείσει κατά τη μεταφορά.

"Open container" : Με τον όρο "Ανοιχτό εμπορευματοκιβώτιο" νοείται ένα εμπορευματοκιβώτιο ανοιχτής οροφής ή εμπορευματοκιβώτιο με βάση εξέδρα.

"Sheeted container": Με τον όρο "εμπορευματοκιβώτιο με κάλυμμα" νοείται ένα ανοιχτό εμπορευματοκιβώτιο εξοπλισμένο με κάλυμμα ώστε να προστατεύονται τα εμπορεύματα που φορτώνονται. Μια δεξαμενή σε ειδικό αμάξωμα

"Swap body" είναι ένα εμπορευματοκιβώτιο που, σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Πρότυπο EN 283:1991 έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- από την άποψη της μηχανικής αντοχής, κατασκευάζεται μόνο για μεταφορά σε βαγόνι ή σε όχημα ή σε πλοία Ro-Ro,
- δεν μπορεί να στοιβαχθεί,
- μπορεί να αφαιρεθεί από οχήματα με εξοπλισμό των ίδιων των οχημάτων και πάνω στα δικά του στηρίγματα και μπορεί να ξαναφορτωθεί

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Ο όρος "εμπορευματοκιβώτιο" δεν καλύπτει συμβατικές συσκευασίες, IBCs, εμπορευματοκιβώτια-δεξαμενές ή οχήματα. Εντούτοις, ένα εμπορευματοκιβώτιο μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν συσκευασία για τη μεταφορά ραδιενεργού υλικού.

"*Containment system*" : Με τον όρο "Σύστημα ανάσχεσης" για τη μεταφορά υλικών Κλάσης 7, νοείται η συγκέντρωση συστατικών της συσκευασίας που ορίζονται από το σχεδιαστή ως προοριζόμενα για την ανάσχεση του ραδιενεργού υλικού κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.

"*Control temperature*" : Με τον όρο "Θερμοκρασία ελέγχου" νοείται η μέγιστη θερμοκρασία στην οποία το οργανικό υπεροξειδίο ή αυτενεργή ουσία μπορεί να μεταφερθεί με ασφάλεια.

"*Conveyance*" : Με τον όρο "Μέσο μεταφοράς" νοείται, για τη μεταφορά οδικώς ή σιδηροδρομικώς, ένα όχημα ή μία φορτάμαξα.

"*Criticality safety index (CSI)*" : Με τον όρο "Δείκτης ασφαλείας κρισιμότητας" αναγεγραμμένου επί ενός κόλου, υπερσυσκευασίας ή εμπορευματοκιβωτίου περιέχοντος σχάσιμο υλικό, για τη μεταφορά υλικών Κλάσης 7, νοείται ένας αριθμός ο οποίος χρησιμοποιείται ως ένδειξη ελέγχου επί της συγκέντρωσης των κόλων, υπερσυσκευασιών ή εμπορευματοκιβωτίων που περιέχουν σχάσιμο υλικό.

"*CSC*" : Με τον όρο "CSC" νοείται η Διεθνής Σύμβαση για Ασφαλή Εμπορευματοκιβώτια (Γενεύη, 1972) με τις αλλαγές και την έκδοση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), Λονδίνο.

"*Crate*" : Με τον όρο "Κλωβό" νοείται μια εξωτερική συσκευασία με ατελείς επιφάνειες.

"*Critical temperature*" : Με τον όρο "Κρίσιμη θερμοκρασία" νοείται η θερμοκρασία πάνω από την οποία η ουσία δεν μπορεί να υφίσταται σε υγρή κατάσταση.

"*Cryogenic receptacle*" : Με τον όρο "Κρυογενικό δοχείο" νοείται ένα μεταφερόμενο θερμικά μονωμένο δοχείο για υγροποιημένα αέρια υπό ψύξη χωρητικότητας όχι πάνω από 1000 λίτρα. (Βλέπε επίσης "*Open cryogenic receptacle*")

"*Cylinder*" : Με τον όρο "Κυλινδρός" νοείται ένα μεταφερόμενο δοχείο πίεσης χωρητικότητας σε νερό όχι μεγαλύτερης των 150 λίτρων (βλέπε επίσης "*Δέσμη Κυλινδρών (πλαίσιο)*").

D

"*Dangerous goods*" : Με τον όρο "Επικίνδυνα εμπορεύματα" νοούνται οι ουσίες και τα είδη η μεταφορά των οποίων απαγορεύεται από την παρούσα Συμφωνία ή επιτρέπεται μόνο υπό τους όρους που περιγράφονται μέσα σε την παρούσα Συμφωνία.

"*Dangerous reaction*" : Με τον όρο "Επικίνδυνη αντίδραση" νοείται:

- (a) η καύση ή η έκλυση σημαντικού ποσού θερμότητας,
- (b) η εκπομπή εύφλεκτων, ασφυξιογόνων, οξειδωτικών ή τοξικών αερίων,
- (c) ο σχηματισμός διαβρωτικών ουσιών,
- (d) ο σχηματισμός ασταθών ουσιών, ή
- (e) η επικίνδυνη αύξηση πίεσης (μόνο για δεξαμενές),

"*Demountable tank*" : Με τον όρο "Αποσυνδεόμενη δεξαμενή" νοείται δεξαμενή, πλην σταθερών δεξαμενών, βυτιοφόρου, δεξαμενής - εμπορευματοκιβωτίου, ή ένα στοιχείο οχήματος μεταφοράς συστοιχίας δοχείων αερίων ή ένα MEGC με χωρητικότητα άνω των 450 λίτρων, και μη σχεδιασμένη για μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς θραύση του φορτίου και που μπορεί κανονικά να γίνει χειρισμός μόνο όταν είναι κενή.

"*Design*" : Με τον όρο "Σχεδιασμός" για τη μεταφορά υλικών Κλάσης 7, νοείται η περιγραφή ειδικής μορφής ραδιενεργού υλικού, χαμηλής διασποράς ραδιενεργού υλικού, κόλου, ή συσκευασίας που καθιστά ικανά τέτοια είδη να είναι πλήρως προσδιορισμένα. Η περιγραφή μπορεί να περιλαμβάνει προδιαγραφές, μηχανικά σχέδια, αναφορές που δείχνουν συμμόρφωση με ρυθμιστικές διατάξεις και άλλη σχετική τεκμηρίωση.

"*Discharge pressure*" : Με τον όρο "Πίεση εκκένωσης" νοείται η μέγιστη πίεση που δημιουργείται σε μια δεξαμενή όταν εκκενώνεται υπό πίεση (βλέπε επίσης "*πίεση υπολογισμού*", "*πίεση πλήρωσης*", "*μέγιστη πίεση εργασίας (πίεση μετρητή)*" και "*πίεση δοκιμής*").

"*Drum*" : Με τον όρο "Βαρέλι" νοείται μια επίπεδων άκρων ή κυρτών άκρων κυλινδρική συσκευασία κατασκευασμένη από μέταλλο, ίνες, πλαστικό, κόντρα πλακέ ή άλλα κατάλληλα υλικά. Αυτός ο ορισμός επίσης περιλαμβάνει συσκευασίες άλλων σχημάτων, π.χ. κυλινδρικές συσκευασίες με κωνικό λαιμό, ή συσκευασίες σε μορφή κάδου. Ξύλινα βαρέλια και μπιτόνια δεν καλύπτονται από αυτόν τον ορισμό.

E

"EC Directive" : Με τον όρο "ΕΕ οδηγία" εννοούνται οι διατάξεις που αποφασίστηκαν από τους αρμόδιους φορείς της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και που δεσμεύουν κάθε κράτος μέλος ως προς το επιθυμητό αποτέλεσμα, αλλά που αφήνουν τους τρόπους και μεθόδους στις εθνικές αρχές.

"ECE Regulation" : Με τον όρο "Κανονισμός ΕΕ" νοείται Κανονισμός - Παράρτημα της Συμφωνίας περί υιοθέτησης τεχνικών προδιαγραφών για εξοπλισμό τροχοφόρων οχημάτων και εξαρτημάτων που μπορεί να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και τις συνθήκες για αμοιβαία αναγνώριση εγκρίσεων που δίνεται με βάση αυτές τις προδιαγραφές (Συμφωνία 1958, τροποποιημένη)

"Emergency temperature" : Με τον όρο "Θερμοκρασία Κινδύνου" νοείται η θερμοκρασία στην οποία επείγοντα μέτρα θα λαμβάνονται στην περίπτωση απώλειας ελέγχου θερμοκρασίας.

"EN" (standard) : Με τον όρο "EN (πρότυπο)" νοείται μια Ευρωπαϊκή πρότυπη διαδικασία που δημοσιεύεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Προτυποποίησης (CEN) (CEN, Avenue Marnix 17, B-1000 Brussels).

"Enterprise" : Με τον όρο "Επιχείρηση" νοείται κάθε φυσικό πρόσωπο, νομικό πρόσωπο, κερδοσκοπικό και μη, κάθε συνεταιρισμός ή ομάδα ατόμων χωρίς νομική υπόσταση, κερδοσκοπικοί και μη, ή οποιαδήποτε επίσημη αρχή, είτε με δική της νομική προσωπικότητα είτε εξαρτημένη από άλλη αρχή που έχει νομική προσωπικότητα.

"Exclusive use" : Με τον όρο "Αποκλειστική χρήση" για τη μεταφορά υλικών Κλάσης 7, νοείται η μοναδική χρήση, από έναν μόνο αποστολέα, ενός οχήματος ενός μεγάλου εμπορευματοκιβωτίου, σχετικά με την οποία όλη η αρχική, ενδιάμεση, και τελική φόρτωση και εκφόρτωση διεξάγεται σύμφωνα με τις οδηγίες του αποστολέα ή παραλήπτη.

F

"Fibreboard IBC" : Με τον όρο "Ινοσανίδες IBC" νοείται ένα σώμα ινοσανίδων με ή χωρίς χωριστά άνω και κάτω πώματα, με εσωτερική επένδυση αν χρειάζεται (αλλά όχι με εσωτερικές συσκευασίες) και κατάλληλο εξοπλισμό λειτουργίας και δομικό εξοπλισμό.

"Filler" : Με τον όρο "Πληρωτής" νοείται κάθε επιχείρηση που φορτώνει επικίνδυνα εμπορεύματα σε μια δεξαμενή (βυτιοφόρο, αποσυνδεδεμένη δεξαμενή, φορητή δεξαμενή ή δεξαμενή- εμπορευματοκιβώτιο) και /ή σε ένα όχημα, μεγάλο εμπορευματοκιβώτιο ή μικρό εμπορευματοκιβώτιο για μεταφορά φορτίων χύδην, ή σε ένα όχημα μεταφοράς συστοιχίας δοχείων αερίων ή MEGC.

"Filling pressure" : Με τον όρο "Πίεση πλήρωσης" νοείται η μέγιστη πίεση που δημιουργείται σε μια δεξαμενή όταν αυτή πληρώνεται υπό πίεση (βλέπε επίσης "πίεση υπολογισμού", "πίεση εκκένωσης", "μέγιστη πίεση εργασίας (πίεση μετρητή)" και "πίεση δοκιμής").

"Filling ratio" : Με τον όρο "Λόγος πλήρωσης" νοείται ο λόγος της μάζας του αερίου προς τη μάζα του νερού σε θερμοκρασία 15 °C που θα πλήρωνε ολοκληρωτικά ένα δοχείο πίεσης fitted ready for use.

"Fixed tank" : Με τον όρο "Σταθερή δεξαμενή" νοείται μια δεξαμενή με χωρητικότητα άνω των 1000 λίτρων που είναι μόνιμα στερεωμένη σε ένα όχημα (που τότε λέγεται βυτιοφόρο όχημα) ή είναι αναπόσπαστο μέρος του πλαισίου ενός τέτοιου οχήματος.

"Flammable component" : Με τον όρο "Εύφλεκτο συστατικό" (για αερούματα και φύσιγγες αερίων) νοείται ένα εύφλεκτο υγρό, στερεό ή αέριο ή μείγμα εύφλεκτων αερίων όπως ορίζονται στις Σημειώσεις 1 έως 3 της υποπαραγράφου 31.1.3 του Μέρους III του εγχειριδίου Δοκιμών και Κριτηρίων. Αυτός ο σχεδιασμός δεν καλύπτει τις πυροφορικές ύλες, αυτοαντιδρούμενες ή αντιδρούμενες με νερό. Η χημική θερμότητα της καύσης πρέπει να καθορίζεται διαμέσου μιας εκ των παρακάτω μεθόδων ASTM D 240, ISO/FDEIS 13943:1999 (E/F) από 86.1 έως 86.3 ή NFPA 30B.

"Flash-point" : Με τον όρο "Σημείο ανάφλεξης" νοείται η χαμηλότερη θερμοκρασία ενός υγρού στην οποία οι ατμοί του σχηματίζουν εύφλεκτο μείγμα με τον αέρα.

"Flexible IBC" : Με τον όρο "Εύκαμπτο IBC" νοείται ένα σώμα που αποτελείται από μεμβράνη, υφαντό υλικό ή οποιοδήποτε άλλο εύκαμπτο υλικό ή συνδυασμούς αυτών και, αν είναι απαραίτητο, μια εσωτερική επικάλυψη ή επένδυση, μαζί με κατάλληλο εξοπλισμό εξυπηρέτησης και συσκευές χειρισμού.

"Fuel cell": Με τον όρο "Κυψέλη καυσίμου" νοείται μία ηλεκτροχημική συσκευή η οποία μετατρέπει τη χημική ενέργεια ενός καυσίμου σε ηλεκτρική ενέργεια, θερμότητα και προϊόντα αντίδρασης.

"Fuel cell engine" : Με τον όρο "Μηχανή κυψελών καυσίμου" νοείται μία συσκευή η οποία χρησιμοποιείται για την τροφοδότηση εξοπλισμού και η οποία αποτελείται από μία κυψέλη καυσίμου και από την παροχή καυσίμου, ενσωματωμένη στην κυψέλη καυσίμου ή εξωτερική, και περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα εξαρτήματα για την επίτευξη της λειτουργίας της.

"Full load" : Με τον όρο "Πλήρες φορτίο" νοείται κάθε φορτίο που προέρχεται από έναν αποστολέα για το οποίο είναι αποκλειστική η χρήση ενός οχήματος ή μεγάλου εμπορευματοκιβωτίου και όλες οι λειτουργίες φόρτωσης και εκφόρτωσης γίνονται σύμφωνα με τις οδηγίες του αποστολέα ή του παραλήπτη.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Ο αντίστοιχος όρος για την Κλάση 7 είναι "αποκλειστική χρήση".

G

"Gas" : "Αέριο" σημαίνει μια ουσία η οποία:

(a) στους 50 °C έχει τάση ατμών μεγαλύτερη από 300 kPa (3 bar), ή

(b) είναι εντελώς αέρια στους 20 °C υπό κανονική πίεση 101.3 kPa,

"Gas cartridge" βλέπε "Small receptable containing gas"

"GHS" : σημαίνει η τρίτη αναθεωρημένη έκδοση του Παγκοσμίως Εναρμονισμένο Σύστημα (Globally Harmonized System) Ταξινόμησης και Σήμανσης Χημικών από τα Ηνωμένα Έθνη σύμφωνα με το έγγραφο T/SG/AC.10/30/Rev.3.

H

"Handling device": Με τον όρο "Συσκευή διακίνησης" (για εύκαμπτα IBC) νοείται οποιαδήποτε χειρολαβή, θηλιά, μικρό άνοιγμα ή πλαίσιο προσαρτημένα στο σώμα του IBC ή σχηματοποιημένα από επέκταση του υλικού του σώματος του IBC.

"Hermetically closed tank" : Με τον όρο "Ερμητικά κλειστή δεξαμενή" νοείται μια δεξαμενή που προορίζεται για τη μεταφορά υγρών ουσιών με πίεση υπολογισμού τουλάχιστον 4 bar ή προορίζεται για τη μεταφορά στερεών ουσιών (σε σκόνη ή κόκκους) ανεξάρτητα από την πίεση υπολογισμού, τα ανοίγματα της οποίας είναι ερμητικά κλειστά και η οποία :

- δεν διαθέτει βαλβίδες ασφαλείας, εκρηγνυόμενους δίσκους ή άλλες συσκευές ασφαλείας ή βαλβίδες κενού, ή

- δεν διαθέτει βαλβίδες ασφαλείας, εκρηγνυόμενους δίσκους ή άλλες συσκευές ασφαλείας αλλά διαθέτει βαλβίδες κενού, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου 6.8.2.2.3, ή

- διαθέτει βαλβίδες ασφαλείας που προηγούνται από εκρηγνυόμενους δίσκους σύμφωνα με την 6.8.2.2.10, αλλά δεν διαθέτει βαλβίδες κενού, ή

- διαθέτει βαλβίδες ασφαλείας που προηγούνται από εκρηγνυόμενους δίσκους σύμφωνα με την 6.8.2.2.10 και βαλβίδες κενού, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου 6.8.2.2.3.

I

"IAEA" με τον όρο IAEA νοείται η Διεθνής Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας (International Atomic Energy Agency, IAEA) (IAEA, P.O. Box 100-A-1400 Vienna).

"IBC", βλέπε "Intermediate bulk container",

"ICAO" : Με τον όρο ICAO νοείται ο "Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας" (International Civil Aviation Organization, ICAO, 999 Univerity Street, Montreal Quebec H3C 5H7, Canada.

"ICAO Technical Instructions" : είναι οι Τεχνικές Οδηγίες για την Ασφαλή Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων Αεροπορικώς, που συμπληρώνουν το Παράρτημα 18 της Συνθήκης του Σικάγο για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (Σικάγο 1944), που εκδίδεται από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας- ΔΟΠΑ, (ICAO), στο Μόντρεαλ.

"IMDG Code" : Κώδικας IMDG είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικίνδυνων Ειδών, για την εφαρμογή του Κεφαλαίου VII, Μέρος Α, της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, 1974 (Σύμβαση SOLAS), που εκδίδεται από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), Λονδίνο.

"IMO": Με τον όρο IMO νοείται ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (International Maritime Organization, 4 Albert Embankment SE1 7SR, London, United Kingdom).

"Inner packaging" : "Εσωτερική συσκευασία" σημαίνει συσκευασία για τη μεταφορά της οποίας απαιτείται εξωτερική συσκευασία.

"Inner receptacle" : "Εσωτερικό δοχείο" σημαίνει δοχείο που απαιτεί εξωτερική συσκευασία για να επιτελέσει τη λειτουργία συγκράτησης .

"Inspection body" : Με τον όρο *"Οργανισμός Επιθεώρησης"* νοείται ένας ανεξάρτητος οργανισμός επιθεώρησης και ελέγχου εγκεκριμένος από την αρμόδια αρχή.

"Intermediate bulk container" (IBC) : *"Εμπορευματοκιβώτιο μεσαίας χωρητικότητας για φορτία χύδην"* σημαίνει μία άκαμπτη ή εύκαμπτη φορητή συσκευασία εκτός από αυτές που προσδιορίζονται στο Κεφάλαιο 6.1, η οποία:

(a) έχει χωρητικότητα:

(i) όχι μεγαλύτερη από 3 m³ για στερεά και υγρά των Ομάδων Συσκευασίας II και III

(ii) όχι μεγαλύτερη από 1.5 m³ για στερεά της Ομάδας Συσκευασίας I όταν είναι συσκευασμένα σε εύκαμπτα, άκαμπτου πλαστικού, σύνθετα, ινοσανίδες και ξύλινα IBC.

(iii) όχι μεγαλύτερη από 3 m³ για στερεά της Ομάδας Συσκευασίας I όταν είναι συσκευασμένα σε μεταλλικά IBC.

(iv) όχι μεγαλύτερη από 3 m³ για ραδιενεργό υλικό της Κλάσης 7.

(b) είναι σχεδιασμένη για μηχανικό χειρισμό.

(c) είναι ανθεκτική στις καταπονήσεις που παράγονται κατά το χειρισμό και τη μεταφορά όπως προσδιορίζεται από τους ελέγχους που προκαθορίζονται στο Κεφάλαιο 6.5 (βλέπε επίσης *"Σύνθετα IBC με πλαστικό εσωτερικό δοχείο"*, *"IBC από ινοσανίδες"*,

"Εύκαμπτα IBC", *"Μεταλλικά IBC"*, *"IBC από άκαμπτο πλαστικό"* και *"Ξύλινα IBC"*).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1: Φορητές δεξαμενές ή εμπορευματοκιβώτια-δεξαμενές που ικανοποιούν τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου 6.7 ή 6.8 αντίστοιχα δεν θεωρούνται ότι είναι εμπορευματοκιβώτια μεσαίας χωρητικότητας για φορτία χύμα (IBCs).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2: Εμπορευματοκιβώτια μεσαίας χωρητικότητας για φορτία χύμα (IBC) που ικανοποιούν τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου 6.5 δεν θεωρούνται ότι είναι εμπορευματοκιβώτια για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας.

«Remanufactured IBC" : *"Ανασκευασμένο IBC"* σημαίνει ένα μεταλλικό, άκαμπτο πλαστικό ή σύνθετο εμπορευματοκιβώτιο μεσαίας χωρητικότητας (IBC) το οποίο :

(a) παράγεται ως τύπου UN από μη UN τύπο, ή

(b) μετραπρέπει από ένα σχέδιο τύπου UN σε άλλο σχέδιο τύπου UN.

Τα ανασκευασμένα IBC υπόκεινται στις ίδιες απαιτήσεις της παρούσας Συμφωνίας που εφαρμόζονται στα καινούρια IBC ίδιου τύπου (βλ. επίσης ορισμό τύπου σχεδίου στην 6.5.6.1.1)

"Repaired IBC" : *"Επισκευασμένο IBC"* σημαίνει μεταλλικό, άκαμπτου πλαστικού ή σύνθετο εμπορευματοκιβώτιο μεσαίας χωρητικότητας (IBC), το οποίο ως αποτέλεσμα κρούσης ή εξαιτίας άλλης αιτίας (π.χ. διάβρωση, ψαθυροποίηση ή άλλη ένδειξη μειωμένης αντοχής σε σύγκριση με το σχέδιο τύπου) αποκαθίσταται ώστε να προσαρμόζεται στο σχέδιο τύπου και είναι ικανό να αντιστέκεται στις δοκιμές σχεδίου. Για τους λόγους της παρούσας Συμφωνίας, η αντικατάσταση του άκαμπτου εσωτερικού δοχείου ενός σύνθετου IBC με δοχείο που συμμορφώνεται με το πρωτότυπο του ίδιου κατασκευαστή, θεωρείται επισκευή. Τα σώματα άκαμπτων πλαστικών IBC και τα εσωτερικά δοχεία σύνθετων IBC δεν είναι επισκευάσιμα. Τα εύκαμπτα IBC δεν είναι επισκευάσιμα εκτός και εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή.

"Routine maintenance of flexible IBC's": *"Συνήθης συντήρηση εύκαμπτων IBC"* σημαίνει η επαναλαμβανόμενη εκτέλεση λειτουργιών, σε πλαστικά ή υφασμάτινα εύκαμπτα IBC, όπως:

(a) Καθαρισμός, ή

(b) Αντικατάσταση μη ακέραιων τμημάτων, όπως μη ακέραια επένδυση συνδέσμων κλεισιμάτων, με τμήματα που συμμορφώνονται με τις αρχικές προδιαγραφές του κατασκευαστή, αρκεί αυτές οι λειτουργίες να μην επηρεάζουν δυσμενώς τη λειτουργία συγκράτησης εύκαμπτων IBC ή να αλλοιώνουν τον τύπο σχεδίου.

"Routine maintenance of rigid IBC's": *"Συνήθης συντήρηση άκαμπτων IBC"* σημαίνει η επαναλαμβανόμενη εκτέλεση λειτουργιών, σε άκαμπτα πλαστικά ή σύνθετα IBC, όπως:

(a) Καθαρισμός, ή

(b) Αφαίρεση ή επανεγκατάσταση ή αντικατάσταση κλεισιμάτων σώματος (συμπεριλαμβανομένων των συνδετικών παρεμβυσμάτων) ή συντήρηση του εξοπλισμού, σύμφωνα με τις αρχικές προδιαγραφές του κατασκευαστή, αρκεί να βεβαιώνεται η σύσφιξη διαρροής, ή

(c) Αποκατάσταση δομικού εξοπλισμού που δεν επιτελεί άμεσα συγκράτηση επικίνδυνων εμπορευμάτων ή τη διατήρηση της λειτουργίας εκφόρτωσης ώστε να συμμορφώνεται προς το σχέδιο τύπου (π.χ. την ευθυγράμμιση των ποδαρικών ή των προσαρτημάτων ανύψωσης) αρκεί να μην επηρεάζεται η λειτουργία συγκράτησης του IBC)

"Intermediate packaging" : *"Ενδιάμεση συσκευασία"* σημαίνει συσκευασία τοποθετημένη ανάμεσα σε εσωτερικές συσκευασίες ή είδη και σε μια εξωτερική συσκευασία.

"ISO" (πρότυπο) : με τον όρο *"ISO"* (πρότυπο) νοείται ένα διεθνές πρότυπο που εκδίδεται από το Διεθνή Οργανισμό Προτυποποίησης (International Organization of Standardization,

ISO) (ISO – 1 rue de Varembe. CH-1204 Geneva 20).

J

"Jerrican" : *"Μπιτόνι"* σημαίνει μια μεταλλική ή πλαστική συσκευασία με ορθογώνια ή πολυγωνική διατομή με ένα ή περισσότερα ανοίγματα.

L

"Large container", βλέπε *"Container"*

"Large packaging" : Με τον όρο *"Μεγάλη συσκευασία"* νοείται εξωτερική συσκευασία που περιέχει είδη ή εσωτερικές συσκευασίες και η οποία (α) είναι σχεδιασμένη για μηχανικό χειρισμό

(b) υπερβαίνει τα 400 kg καθαρής μάζας ή 450 λίτρα σε χωρητικότητα αλλά έχει όγκο όχι άνω των 3 m³,

"Leakproofness test" : *"Δοκιμή στεγανότητας"* είναι η δοκιμή στεγανότητας μιας δεξαμενής, συσκευασίας ή IBC και του εξοπλισμού και των συσκευών κλεισίματος.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Για φορητές δεξαμενές, βλέπε Κεφάλαιο 6.7.

"Light-gauge metal packaging" : *"μεταλλική συσκευασία ελαφρού περιτυπώματος"* είναι συσκευασία κυκλικής, ελλειπτικής, ορθογώνιας ή πολυγωνικής διατομής (επίσης κωνικής) και με κωνικό λαιμό και συσκευασίες σε μορφή κάδου από μέταλλο, με πάχος τοιχωμάτων λιγότερο από 0.5 mm (π.χ. λευκοσίδηρος), με επίπεδο ή κυρτό πυθμένα και με ένα ή περισσότερα στόμια, που δεν καλύπτεται από τους ορισμούς για βαρέλια ή μπιτόνια.

"Liner" : *"Επένδυση"* είναι ένας σωλήνας ή σάκος που εισάγεται μέσα στη συσκευασία, συμπεριλαμβανομένων μεγάλων συσκευασιών και IBCs, αλλά που δεν αποτελεί αναπόσπαστο μέρος τους, συμπεριλαμβανομένων των πωμάτων των ανοιγμάτων του.

"Liquid" : *"Υγρό"* είναι μια ουσία που στους 50 °C έχει τάση ατμών όχι παραπάνω από 300 kPa (3 bar), που δεν είναι εντελώς αέρια στους 20 °C και 101.3 kPa, και η οποία (α) έχει σημείο τήξης ή αρχικό σημείο τήξης 20 °C ή λιγότερο σε πίεση 101.3 kPa, ή

(b) είναι υγρή σύμφωνα με τη μέθοδο δοκιμής ASTM D 4359-90 ή

(c) δεν είναι συγκολλητική ουσία σύμφωνα με τα κριτήρια της δοκιμής ρευστότητας (δοκιμή πενετρόμετρου) που περιγράφεται στην 2.3.4,

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: *"Μεταφορά σε υγρή κατάσταση"*, για λόγους απαιτήσεων των δεξαμενών, σημαίνει:

- Μεταφορά υγρών σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό ή

- Στερεά προς μεταφορά σε τηγμένη κατάσταση.

"Loader" : *"Φορτωτής"* σημαίνει κάθε επιχείρηση η οποία:

(a) Φορτώνει συσκευασμένα επικίνδυνα εμπορεύματα, μικρά εμπορευματοκιβώτια ή φορητές δεξαμενές εντός ή επί οχήματος ή εμπορευματοκιβωτίου ή

(b) Φορτώνει ένα εμπορευματοκιβώτιο, ένα εμπορευματοκιβώτιο για φορτία χύδην, ένα MEGC, ένα εμπορευματοκιβώτιο - δεξαμενή ή μια φορητή δεξαμενή επί οχήματος.

M

"Manual of Tests και Criteria": Με τον όρο "Εγχειρίδιο Δοκιμών και Κριτηρίων" νοείται η πέμπτη αναθεωρημένη έκδοση των Συστάσεων των Ηνωμένων Εθνών για τη Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων, Εγχειρίδιο Δοκιμών και Κριτηρίων, έκδοση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ST/SG/AC.10/11/Rev.5).

"Mass of package": "Μάζα κόλου" σημαίνει τη μεικτή μάζα του κόλου εκτός αν υπάρχει άλλος ορισμός. Η μάζα των εμπορευματοκιβωτίων και δεξαμενών που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά των εμπορευμάτων δεν υπολογίζονται στη μεικτή μάζα.

"Maximum capacity": "Μέγιστη χωρητικότητα" είναι ο μέγιστος εσωτερικός όγκος δοχείων ή συσκευασιών συμπεριλαμβανομένων εμπορευματοκιβωτίων μεσαίας χωρητικότητας για φορτία χύμα (IBCs) και μεγάλων συσκευασιών, εκφρασμένος σε κυβικά μέτρα ή λίτρα.

"Maximum net mass": "Μέγιστη καθαρή μάζα" είναι η μέγιστη καθαρή μάζα των περιεχομένων μιας μονής συσκευασίας ή η μέγιστη συνδυασμένη μάζα εσωτερικών συσκευασιών και των περιεχομένων τους, εκφρασμένη σε κιλά.

"Maximum normal operating pressure": Με τον όρο "Μέγιστη κανονική πίεση λειτουργίας" για τη μεταφορά υλικών Κλάσης 7, νοείται η μέγιστη πίεση πάνω από την ατμοσφαιρική πίεση σε μέσο επίπεδο θάλασσας που μπορεί να αναπτυχθεί στο σύστημα συγκράτησης σε μία περίοδο ενός χρόνου υπό τις συνθήκες θερμοκρασίας και ηλιακής ακτινοβολίας που αντιστοιχούν σε συνθήκες περιβάλλοντος εν απουσία εξαερισμού, εξωτερικής ψύξης από βοηθητικό σύστημα ή λειτουργικούς ελέγχους κατά τη μεταφορά.

"Maximum permissible gross mass": "Μέγιστη επιτρεπόμενη μεικτή μάζα"

(a) (για όλες τις κατηγορίες IBC πέραν από εύκαμπτα IBC) σημαίνει τη μάζα του σώματος, του εξοπλισμού λειτουργίας και του δομικού εξοπλισμού και το μέγιστο επιτρεπτό φορτίο.

(b) (για δεξαμενές) σημαίνει το απόβαρο της δεξαμενής και το βαρύτερο φορτίο εγκεκριμένο για μεταφορά.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Για φορητή δεξαμενή, βλέπε Κεφάλαιο 6.7.

"Maximum permissible load": "Μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο" (για εύκαμπτα IBC) σημαίνει την μέγιστη καθαρή μάζα για την οποία το IBC είναι προορισμένο να χρησιμοποιείται και επιτρέπεται να μεταφέρει.

"Maximum working pressure (gauge pressure)": "Μέγιστη πίεση εργασίας (πίεση μετρητή)" σημαίνει την υψηλότερη από τις ακόλουθες τρεις τιμές της πίεσης:

(a) την υψηλότερη πραγματική πίεση που επιτρέπεται στη δεξαμενή κατά την πλήρωση ("μέγιστη επιτρεπόμενη πίεση πλήρωσης")

(b) την υψηλότερη πραγματική πίεση που επιτρέπεται στη δεξαμενή κατά την εκκένωση ("μέγιστη επιτρεπόμενη πίεση εκκένωσης") και

(c) την πραγματική πίεση μετρητή στην οποία υποβάλλεται η δεξαμενή από τα περιεχόμενά του (συμπεριλαμβανομένων τυχόν εξωγενών αερίων που μπορεί να περιέχει) στη μέγιστη θερμοκρασία εργασίας. Εκτός εάν οι ειδικές απαιτήσεις που περιγράφονται στο Κεφάλαιο 4.3 προβλέπουν διαφορετικά, η αριθμητική τιμή αυτής της πίεσεως εργασίας (πίεσεως μετρητή) δεν θα είναι χαμηλότερη της πίεσεως των ατμών (απολύτου πίεσεως) της ουσίας πλήρωσης στους 50 °C. Για δεξαμενές εξοπλισμένες με βαλβίδες ασφαλείας (με ή χωρίς δίσκο διάρρηξης), η μέγιστη πίεση εργασίας (πίεση μετρητή) θα είναι εντούτοις ίση με την προβλεπόμενη πίεση ανοίγματος τέτοιων βαλβίδων ασφαλείας (βλέπε επίσης "πίεση υπολογισμού", "πίεση εκκένωσης", "πίεση πληρώσεως" και "πίεση δοκιμής").

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1: Για φορητές δεξαμενές, βλέπε Κεφάλαιο 6.7.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2: Για κλειστά κρουγενικά δοχεία βλέπε ΣΗΜΕΙΩΣΗ στην 6.2.1.3.6.5.

"MEGC", βλέπε "Multiple-element gas container"

"Member of a vehicle crew": Με τον όρο «Μέλος πληρώματος οχήματος» νοείται ο οδηγός ή κάθε άλλο πρόσωπο που συνοδεύει τον οδηγό για λόγους ασφάλειας, προστασίας, εκπαίδευσης ή χειρισμού.

"MEMU", βλέπε "Mobile explosives manufacturing unit"

"Metal hydride storage system": Με τον όρο "Σύστημα αποθήκευσης μεταλλικών υδριδίων" νοείται ένα ενιαίο ολοκληρωμένο σύστημα αποθήκευσης υδρογόνου, συμπεριλαμβανομένου ενός δοχείου, μεταλλικό υδρίδιο, διάταξη εκτόνωσης της πίεσης, βαλβίδα διακοπής παροχής, εξοπλισμού λειτουργίας και εσωτερικών εξαρτημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται μόνο για τη μεταφορά του υδρογόνου.

"Metal IBC" : Με τον όρο "Μεταλλικό IBC" νοείται ένα μεταλλικό σώμα μαζί με τον κατάλληλο εξοπλισμό λειτουργίας και κατασκευής.

"Mild steel" : "Μαλακός χάλυβας" είναι ο χάλυβας με ελάχιστη αντοχή σε εφελκυσμό μεταξύ 360 N/mm² και 440 N/mm².

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Για φορητές δεξαμενές, βλέπε Κεφάλαιο 6.7.

"Mobile explosives manufacturing unit" (MEMU) : Με τον όρο "Κινητή μονάδα κατασκευής εκρηκτικών" νοείται μία μονάδα, ή ένα όχημα επί του οποίου υπάρχει μονάδα, για την κατασκευή και γόμωση εκρηκτικών από επικίνδυνα εμπορεύματα που δεν είναι εκρηκτικά. Η μονάδα αποτελείται από διάφορες δεξαμενές και δεξαμενές χύμα και εξοπλισμό κατεργασίας καθώς επίσης αντλίες και σχετικός εξοπλισμός. Το MEMU ενδέχεται να φέρει ειδικούς θαλάμους για συσκευασμένα εκρηκτικά.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ : Αν και ο ορισμός του MEMU περιλαμβάνει την έκφραση "κατασκευή και γόμωση εκρηκτικών" οι απαιτήσεις για τα MEMU εφαρμόζονται μόνο στη μεταφορά και όχι στην κατασκευή και γόμωση των εκρηκτικών.

"Multiple-element gas container (MEGC)": "Εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών- στοιχείων " σημαίνει μία μονάδα που περιέχει στοιχεία που αλληλοσυνδέονται με διανομέα και είναι τοποθετημένα σε πλαίσιο. Τα παρακάτω στοιχεία θεωρούνται στοιχεία ενός εμπορευματοκιβωτίου αερίων πολλαπλών-στοιχείων: κύλινδροι, σωλήνες, βαρέλια υπό πίεση και δέσμες κυλίνδρων, όπως επίσης δεξαμενές για τη μεταφορά αερίων όπως αυτά ορίζονται στην παράγραφο 2.2.2.1.1 με χωρητικότητα μεγαλύτερη από 450 λίτρα.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Για UN MEGCs, βλέπε Κεφάλαιο 6.7.

N

"Nominal capacity of the receptacle" : Με τον όρο "Ονομαστική χωρητικότητα δοχείου" νοείται ο ονομαστικός όγκος της επικίνδυνης ουσίας που περιέχεται σε δοχείο εκφρασμένο σε λίτρα. Για κυλίνδρους συμπιεσμένων αερίων η ονομαστική χωρητικότητα θα είναι η χωρητικότητα νερού του κυλίνδρου.

"N.O.S. entry (not otherwise specified entry)" : Με τον όρο "Καταχώρηση ε.α.ο. (εκτός άλλως ορίζεται)" νοείται μία ομαδική καταχώρηση η οποία αποδίδεται σε ουσίες, μείγματα, διαλύματα ή είδη εάν:

(a) δεν αναφέρονται ονομαστικά στον Πίνακα Α του Κεφαλαίου 3.2, και

(b) παρουσιάζουν χημικές, φυσικές και/ή επικίνδυνες ιδιότητες αναλογούσες στην Κλάση, τον κωδικό ταξινόμησης, την ομάδα συσκευασίας, την ονομασία και την περιγραφή της καταχώρησης ε.α.ο.

O

"Offshore bulk container" : Με τον όρο "εμπορευματοκιβώτιο φορτίου χύδην ανοιχτής θάλασσης" νοείται εμπορευματοκιβώτιο φορτίου χύδην σχεδιασμένο για τακτική χρήση για τη μεταφορά από, προς και μεταξύ εγκαταστάσεων ανοιχτής θάλασσας. Το εμπορευματοκιβώτιο για φορτία χύμα ανοιχτής θάλασσας έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για την έγκριση εμπορευματοκιβωτίων ανοιχτής θάλασσας που διακινούνται σε ανοιχτή θάλασσα όπως προδιαγράφονται από τον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (IMO) στο έγγραφο MSC/Circ.860.

"Open container": βλέπε "Container"

"Open cryogenic receptacle": Με τον όρο "Ανοικτό κρυογενικό δοχείο" νοείται ένα μεταφερόμενο θερμικά μονωμένο δοχείο για υγροποιημένα αέρια υπό κατάψυξη τα οποία διατηρούνται υπό ατμοσφαιρική πίεση μέσω συνεχούς εξάτμισης του υγροποιημένου αερίου υπό κατάψυξη.

"Open vehicle" : "Ανοικτό όχημα" είναι ένα όχημα του οποίου η εξέδρα δεν έχει υπερκατασκευή ή έχει απλώς πλευρικά και οπίσθια σανιδώματα.

"Outer packaging" : "Εξωτερική συσκευασία" είναι η εξωτερική προστασία της σύνθετης ή μικτής συσκευασίας μαζί με τυχόν απορροφητικά υλικά, προστατευτικά και όποια άλλα συστατικά απαραίτητα για τη συγκράτηση και προστασία εσωτερικών δοχείων ή εσωτερικών συσκευασιών.

"Overpack": "Υπερσυσκευασία" σημαίνει μία περιβάλλουσα συσκευασία που χρησιμοποιείται (από έναν μόνο αποστολέα στην περίπτωση της Κλάσης 7) για τη συγκράτηση μιας ή περισσότερων συσκευασιών, ενοποιημένων σε μία μονάδα ευκολότερης στο χειρισμό και τη στοιβασία κατά τη μεταφορά.

Παραδείγματα υπερσυσκευασιών:

(a) ένας δίσκος φόρτωσης όπως μια παλέτα, στο οποίο πολλά κόλα τοποθετούνται ή στοιβάζονται και ασφαλιζονται πάνω σε παλέτες με πλαστικούς ιμάντες, με συρρικνούμενο ή εκτεινόμενο υλικό περιτυλίγματος ή με άλλο κατάλληλο τρόπο, ή

(b) μία εξωτερική προστατευτική συσκευασία όπως κιβώτιο ή κλωβό.

P

"*Package*": "Κόλο" είναι ολόκληρο το προϊόν της λειτουργίας της επιχείρησης, που συνίσταται από συσκευασία ή μεγάλη συσκευασία ή IBC και τα περιεχόμενά της έτοιμα προς αποστολή. Ο όρος περιλαμβάνει δοχεία για αέρια όπως ορίζονται στο παρόν Τμήμα και επίσης είδη που λόγω του μεγέθους τους, βάρους ή σχήματος μπορούν να μεταφερθούν χωρίς συσκευασία, ή σε βάσεις, κλωβούς ή συσκευές χειρισμού. Εκτός από τη μεταφορά ραδιενεργού υλικού, ο όρος δεν ισχύει για εμπορεύματα που μεταφέρονται χύδην, ούτε σε ουσίες που μεταφέρονται σε δεξαμενές.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Για ραδιενεργό υλικό, βλέπε 2.2.7.2, 4.1.9.1.1 και Κεφάλαιο 6.4.

"*Packaging*": "συσκευασία" είναι ένα ή περισσότερα δοχεία και όποια άλλα συστατικά ή υλικά είναι απαραίτητα για να εκτελέσει το δοχείο τη λειτουργία συγκράτησης και άλλες λειτουργίες ασφαλείας (βλέπε επίσης "μεικτή συσκευασία", "μεικτή συσκευασία (πλαστικού υλικού)", "σύνθετη συσκευασία (γυαλί, πορσελάνη ή ψαμμάργιλος)", "εσωτερική συσκευασία", "Εμπορευματοκιβώτιο μεσαίας χωρητικότητας για φορτία χύμα (IBC)", "ενδιάμεση συσκευασία", "μεγάλη συσκευασία", "μεταλλική συσκευασία ελαφρού περιτυπώματος", "εξωτερική συσκευασία", "επιδιορθωμένες συσκευασίες", "ανακατασκευασμένη συσκευασία", "επαναχρησιμοποιούμενη συσκευασία", "Συσκευασία συλλογής" και "Αδιαπέραστη συσκευασία").

"*Packer*": Με τον όρο "Συσκευαστής" νοείται κάθε επιχείρηση που τοποθετεί επικίνδυνα εμπορεύματα σε συσκευασίες, συμπεριλαμβανόμενων μεγάλων συσκευασιών και εμπορευματοκιβωτίων μεσαίας χωρητικότητας για φορτία χύμα (IBCs) και, όπου είναι απαραίτητο, προετοιμάζει κόλα προς μεταφορά.

"*Packing group*": "Ομάδα συσκευασίας" είναι μια ομάδα στην οποία αποδίδονται κάποιες ουσίες, για λόγους συσκευασίας, σύμφωνα με το βαθμό κινδύνου τους. Οι ομάδες συσκευασίας έχουν τις ακόλουθες έννοιες που επεξηγούνται πλήρως στο Μέρος 2:

Ομάδα Συσκευασίας I : Ουσίες που παρουσιάζουν υψηλό κίνδυνο

Ομάδα Συσκευασίας II : Ουσίες που παρουσιάζουν μέτριο κίνδυνο

Ομάδα Συσκευασίας III: Ουσίες που παρουσιάζουν χαμηλό κίνδυνο

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Ορισμένα είδη που περιέχουν επικίνδυνα εμπορεύματα ταξινομούνται σε ομάδα συσκευασίας.

"*Portable tank*": "Φορητή δεξαμενή" είναι μια πολυτροπική δεξαμενή η οποία, όταν χρησιμοποιείται για τη μεταφορά αερίων όπως αυτά ορίζονται στην παράγραφο 2.2.2.1.1, έχει χωρητικότητα άνω των 450 λίτρων σύμφωνα με τους ορισμούς στο Κεφάλαιο 6.7 ή τον Κώδικα IMDG και με ένδειξη οδηγίας φορητής δεξαμενής (T-Code) στη στήλη (10) του Πίνακα Α στο Κεφάλαιο 3.2.

"*Portable tank operator*", βλέπε "Tank-container/portable tank operator",

"*Pressure drum*": Με τον όρο "Βαρέλι πίεσης" νοείται ένα συγκολλημένο, μεταφερόμενο δοχείο πίεσης με χωρητικότητα σε νερό άνω των 150 λίτρων και όχι παραπάνω από 1000 λίτρα (π.χ. κυλινδρικά δοχεία εφοδιασμένα με τσέρκια (στεφάνες) σπειροειδείς, δοχεία σε πέλματα και δοχεία σε πλαίσια).

"*Pressure receptacle*": Με τον όρο "Δοχείο πίεσης" νοούνται από κοινού κύλινδροι, σωλήνες, βαρέλια πίεσης, κλειστά κρουονικά δοχεία, συστήματα αποθήκευσης μεταλλικών υδριδίων και δέσμες κυλινδρών.

"*Pressurized gas cartridge*", βλέπε "Aerosol ή Aerosol dispenser",

"*Protected IBC*": "Προστατευόμενο IBC (για μεταλλικά IBCs)" σημαίνει ένα IBC εφοδιασμένο με πρόσθετη προστασία έναντι κρούσης, όπου η προστασία λαμβάνει τη μορφή, για παράδειγμα, μίας κατασκευής πολλαπλού στρώματος (σάντουιτς) ή διπλού τοιχώματος, ή ενός πλαισίου με ένα μεταλλικό δικτυωτό περίβλημα.

Q

"*Quality assurance*": "Διασφάλιση Ποιότητας" σημαίνει ένα συστηματικό πρόγραμμα ελέγχων και επιθεωρήσεων που εφαρμόζεται από έναν οργανισμό ή σώμα που έχει σκοπό την παροχή εμπιστοσύνης ότι οι οδηγίες ασφαλείας της παρούσας Συμφωνίας εφαρμόζονται στην πράξη.

R

"Radiation level" : Με τον όρο "Επίπεδο ακτινοβολίας" για τη μεταφορά υλικών Κλάσης 7, νοείται ο αντίστοιχος ρυθμός δόσης εκφρασμένος σε millisieverts ανά ώρα.

"Radioactive contents" : Με τον όρο "Ραδιενεργά περιεχόμενα" για τη μεταφορά υλικών Κλάσης 7, νοείται το ραδιενεργό υλικό μαζί με οποιαδήποτε μολυσμένα ή ενεργοποιημένα στερεά, υγρά και αέρια μέσα στη συσκευασία.

"Receptacle" : "Δοχείο (Κλάση 1)" περιλαμβάνει κιβώτια, φιάλες, μπιτόνια, βαρέλια, βάζα και σωλήνες, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε μέσων κλεισίματος που χρησιμοποιούνται στην εσωτερική ή ενδιάμεση συσκευασία.

"Receptacle" : "Δοχείο" είναι ένα σκεύος συγκράτησης για την υποδοχή και αποθήκευση ουσιών ή ειδών, συμπεριλαμβανομένων κάθε μέσου κλεισίματος. Αυτός ο ορισμός δεν ισχύει για περιβλήματα (βλέπε επίσης "Κρυογονικό δοχείο", "εσωτερικό δοχείο", "άκαμπτο εσωτερικό δοχείο" και "Φυσίγγιο αέρα"),

"Reconditioned packaging": Με τον όρο "Επιδιορθωμένες συσκευασίες" νοούνται ειδικότερα :

(a) μεταλλικά βαρέλια που είναι:

(i) καθαρισμένα έως τα αρχικά υλικά κατασκευής, με απομάκρυνση όλων των προηγούμενων περιεχομένων, εσωτερικής και εξωτερικής διάβρωσης και εξωτερικών επικαλύψεων και επισημάνσεων,

(ii) αποκαταστημένα στο αρχικό σχήμα και περίγραμμα, με χτυπήματα (εάν χρειαστεί) ισιωμένα και σφραγισμένα και με αντικατεστημένες όλες τις μη-ακέραιες φλάντζες και

(iii) επιθεωρημένα μετά τον καθαρισμό αλλά πριν τη βαφή, με απόρριψη των συσκευασιών με ορατούς βελονισμούς, σημαντική μείωση στο πάχος του υλικού, κόπωση του μετάλλου, κατεστραμμένα σπειρώματα ή πώματα, ή άλλα σημαντικά ελαττώματα.

(b) πλαστικά βαρέλια και μπιτόνια που είναι:

(i) καθαρισμένα έως τα αρχικά υλικά κατασκευής, με απομάκρυνση όλων των προηγούμενων περιεχομένων, εξωτερικών επικαλύψεων και επισημάνσεων

(ii) με αντικατεστημένες όλες τις μη-ακέραιες φλάντζες και

(iii) επιθεωρημένα μετά τον καθαρισμό με απόρριψη των συσκευασιών με ορατή ζημιά όπως σκισίματα, πτυχές ή ρωγμές, κατεστραμμένα σπειρώματα ή πώματα, ή άλλα σημαντικά ελαττώματα.

"Recycled plastics material" : "Ανακυκλωμένο πλαστικό υλικό" είναι το ανασυσταμένο υλικό προερχόμενο από χρησιμοποιημένες βιομηχανικές συσκευασίες που έχουν καθαριστεί και προετοιμαστεί για επεξεργασία για νέες συσκευασίες.

"Reel" : "Εξέλικτρο" (Κλάση 1) σημαίνει μια συσκευή από πλαστικό, ξύλο, ινοσανίδες, μέταλλο ή άλλο κατάλληλο υλικό που συνίσταται από μία κεντρική άτρακτο με ή χωρίς πλευρικά τοιχώματα σε κάθε άκρο της άτρακτου. Είδη και ουσίες μπορούν να περιελίσσονται πάνω στην άτρακτο και να συγκρατούνται από τα πλευρικά τοιχώματα.

"Reference steel" : "Χάλυβας αναφοράς" είναι ένα χάλυβας με αντοχή σε 370 N/mm² και επιμήκυνση στη θραύση κατά 27%.

"Remanufactured IBC", βλέπε "Intermediate bulk container (IBC)"

"Remanufactured large packaging": Με τον όρο "Ανακατασκευασμένη μεγάλη συσκευασία" νοείται μία μεγάλη συσκευασία από μέταλλο ή άκαμπτο πλαστικό η οποία:

(a) Είναι το αποτέλεσμα της παραγωγής ενός τύπου UN πρότυπο από έναν τύπο UN μη πρότυπο ή

(b) Είναι το αποτέλεσμα της μετατροπής από έναν τύπο UN πρότυπο σε έναν άλλο τύπο UN πρότυπο.

Οι ανακατασκευασμένες μεγάλες συσκευασίες υπόκεινται στις ίδιες απαιτήσεις της παρούσας Συμφωνίας που εφαρμόζονται στις νέες μεγάλες συσκευασίες ίδιου τύπου (βλ. επίσης ορισμό τύπου σχεδιασμού στην 6.6.5.1.2)

"Remanufactured packaging" : Με τον όρο "Ανακατασκευασμένη συσκευασία" νοούνται ειδικότερα

(a) μεταλλικά βαρέλια που:

(i) παράγονται ως ένας τύπος UN από έναν τύπο μη-UN σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου 6.1,

(ii) μετατρέπονται από έναν τύπο UN σ' έναν άλλο τύπο UN σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου 6.1, ή

(iii) υποβάλλονται στην αντικατάσταση ακέραιων δομικών εξαρτημάτων (τέτοιων όπως οι μη-μετακινούμενες κεφαλές).

(b) πλαστικά βαρέλια που:

(i) μετατρέπονται από έναν τύπο UN σ' έναν άλλο τύπο UN (π.χ. 1H1 σε 1H2) ή

(ii) υποβάλλονται στην αντικατάσταση ακέραιων δομικών εξαρτημάτων.

Τα ανακατασκευασμένα βαρέλια υπόκεινται στις απαιτήσεις του Κεφαλαίου 6.1 που ισχύουν για νέα βαρέλια του ίδιου τύπου.

"Repaired IBC", βλέπε *"Intermediate Bulk Container (IBC)"*.

"Reused large packaging": "Επαναχρησιμοποιούμενη μεγάλη συσκευασία" είναι μία μεγάλη συσκευασία προς επαναπλήρωση που έχει εξεταστεί και βρεθεί ελεύθερη από ελαττώματα που επηρεάζουν την ικανότητα να αντέχει στις δοκιμές απόδοσης. Ο όρος περιλαμβάνει εκείνες που ξαναγεμίζονται με τα ίδια ή παρόμοια συμβατά περιεχόμενα και μεταφέρονται σε αλυσίδες διανομής που ελέγχονται από τον αποστολέα του προϊόντος.

"Reused packaging": "Επαναχρησιμοποιούμενες συσκευασίες" είναι συσκευασίες που έχουν εξεταστεί και βρεθεί ελεύθερες από ελαττώματα που επηρεάζουν την ικανότητα να αντέχουν στις δοκιμές απόδοσης. Ο όρος περιλαμβάνει εκείνες που ξαναγεμίζονται με τα ίδια ή παρόμοια συμβατά περιεχόμενα και μεταφέρονται σε αλυσίδες διανομής που ελέγχονται από τον αποστολέα του προϊόντος.

"RID": είναι οι RID Κανονισμοί για τη Διεθνή Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων Σιδηροδρομικώς (Παράρτημα C της COTIF (Σύμβαση για τη Διεθνή Μεταφορά Σιδηροδρομικώς)).

"Rigid inner receptacle": "Άκαμπτο εσωτερικό δοχείο" (για σύνθετα IBCs) είναι ένα δοχείο που διατηρεί το γενικό σχήμα του όταν είναι κενό χωρίς τα κλεισίματά του και χωρίς εξωτερικό περιβλήμα. Οποιοδήποτε εσωτερικό δοχείο δεν είναι "άκαμπτο" θεωρείται "εύκαμπτο".

"Rigid plastics IBC": "Άκαμπτο πλαστικό IBC" σημαίνει ένα άκαμπτο πλαστικό σώμα, που μπορεί να διαθέτει δομικό εξοπλισμό μαζί με κατάλληλο εξοπλισμό λειτουργίας.

"Routine maintenance of flexible IBC's": βλέπε *"Intermediate Bulk Container (IBC)"*.

"Routine maintenance of rigid IBC's": βλέπε *"Intermediate Bulk Container (IBC)"*.

S

"Safety valve": "Βαλβίδα ασφαλείας" σημαίνει μια συσκευή με ελατήριο που ενεργοποιείται αυτόματα υπό πίεση και ο σκοπός της οποίας είναι η προστασία της δεξαμενής από μη αποδεκτή υπερβολική εσωτερική πίεση.

"SADT" βλέπε *"Self-accelerating decomposition temperature"*,

"Salvage packaging": "Συσκευασία συλλογής" σημαίνει μια ειδική συσκευασία μέσα στην οποία τοποθετούνται ελαττωματικά κόλα ή κόλα με διαρροές επικίνδυνων εμπορευμάτων ή επικίνδυνα εμπορεύματα που έχουν χυθεί ή διαρρέυσει, για λόγους μεταφοράς για ανάκτηση ή διάθεση.

"Self-accelerating decomposition temperature" (SADT): Η "θερμοκρασία αυτο-επιταχυνόμενης διάσπασης" είναι η χαμηλότερη θερμοκρασία στην οποία μπορεί να συμβεί αυτο-επιταχυνόμενη διάσπαση με μία ουσία στη συσκευασία που χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Διατάξεις για τον προσδιορισμό της SADT και τις επιπτώσεις της θερμότητας υπό περιορισμό δίνονται στο Μέρος II του Εγχειριδίου Δοκιμών και Κριτηρίων.

"Service equipment": Με τον όρο "Εξοπλισμός λειτουργίας" σημαίνει τις συσκευές πλήρωσης και εκκένωσης και, σύμφωνα με την κατηγορία του IBC, συσκευές εκτόνωσης της πίεσης ή εξαερισμού, ασφάλειας, θέρμανσης και θερμικής μόνωσης και όργανα μέτρησης

(a) της δεξαμενής νοούνται οι συσκευές πλήρωσης και εκκένωσης, εξαερισμού, ασφάλειας, θέρμανσης και θερμικής μόνωσης και όργανα μέτρησης.

(b) των στοιχείων ενός οχήματος-συστοιχίας ή ενός MEGC νοούνται οι συσκευές πλήρωσης και εκκένωσης, συμπεριλαμβανομένων των διανομέων, συσκευών ασφάλειας και οργάνων μέτρησης.

(c) ενός IBC νοούνται οι συσκευές πλήρωσης και εκκένωσης και κάθε όργανο εκτόνωσης πίεσης, εξαέρωσης, ασφάλειας, θέρμανσης και θερμικής μόνωσης και όργανα μέτρησης.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Για φορητές δεξαμενές, βλέπε Κεφάλαιο 6.7.

"Settled pressure": Με τον όρο "Παγιωμένη πίεση" νοείται η πίεση των περιεχομένων δοχείου πίεσης σε θερμική ισορροπία και ισορροπία διάχυσης.

"Sheeted container": βλέπε "Container",

"Sheeted vehicle": "Όχημα με κάλυμμα" σημαίνει ένα ανοικτό όχημα εξοπλισμένο με κάλυμμα ώστε να προστατεύονται το φορτίο.

"Shell": "Κέλυφος" είναι το περίβλημα που περιέχει την ουσία (συμπεριλαμβανομένων οπών και κλεισιμάτων)

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1: Αυτός ο ορισμός δεν ισχύει για δοχεία.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2: Για φορητές δεξαμενές, βλέπε Κεφάλαιο 6.7.

"Sift-proof packaging": "Αδιαπέραστες συσκευασίες" είναι συσκευασίες στεγανές σε ξηρό περιεχόμενο συμπεριλαμβανομένων λεπτών στερεών υλικών που παράγονται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.

"Small container" βλέπε "Container"

"Small receptacle containing gas (gas cartridge)": "Μικρό δοχείο που περιέχει αέριο(φυσίγγιο αερίου)" σημαίνει ένα μη ξαναγεμιζόμενο δοχείο που πληροί τις σχετικές απαιτήσεις της 6.2.6 και περιέχει, υπό πίεση, ένα αέριο ή μίγμα αερίων. Είναι δυνατό να φέρει και βαλβίδα.

"Solid": "Στερεό" είναι:

(a) μια ουσία με σημείο τήξης ή αρχικό σημείο τήξης άνω των 20 °C σε πίεση 101.3 kPa, ή

(b) μια ουσία που δεν είναι υγρή σύμφωνα με τη μέθοδο δοκιμής ASTM D 4359-90 ή που είναι συγκολλητική ουσία σύμφωνα με τα κριτήρια που εφαρμόζονται στη δοκιμή για τη ρευστότητα (δοκιμή διείσδυσης) όπως περιγράφεται στην 2.3.4.

"Structural equipment": "Δομικός Εξοπλισμός"

(a) για δεξαμενές ενός βυτιοφόρου ή αποσυνδεδεμένη δεξαμενή, σημαίνει τα εξωτερικά ή εσωτερικά ενισχυτικά, στερεωτικά, προστατευτικά ή σταθεροποιητικά μέλη του περιβλήματος.

(b) για δεξαμενές μιας δεξαμενής-εμπορευματοκιβωτίου, σημαίνει τα εξωτερικά ή εσωτερικά ενισχυτικά, στερεωτικά, συνδετικά, προστατευτικά ή σταθεροποιητικά μέλη του περιβλήματος.

(c) για στοιχεία ενός οχήματος μεταφοράς συστοιχίας δοχείων αερίων ή MEGC σημαίνει τα εξωτερικά ή εσωτερικά ενισχυτικά, στερεωτικά, συνδετικά, προστατευτικά ή σταθεροποιητικά μέλη του περιβλήματος ή δοχείου.

(d) για IBCs εκτός από εύκαμπτα IBCs σημαίνει τα ενισχυτικά, συνδετικά, στερεωτικά, προστατευτικά ή σταθεροποιητικά μέλη του σώματος (συμπεριλαμβανομένης της παλέτας βάσης για σύνθετα IBC με πλαστικό εσωτερικό δοχείο).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Για φορητές δεξαμενές, βλέπε Κεφάλαιο 6.7.

"Swap-body", βλέπε "Container"

T

"Tank": "Δεξαμενή" σημαίνει ένα περίβλημα, συμπεριλαμβανομένων του εξοπλισμού εξυπηρέτησης και του δομικού εξοπλισμού του. Ο όρος "δεξαμενή" όταν χρησιμοποιείται κατά μόνας, σημαίνει εμπορευματοκιβώτιο-δεξαμενή, φορητή δεξαμενή, αποσυνδεδεμένη δεξαμενή ή σταθερή δεξαμενή, όπως ορίζονται στο παρόν Μέρος, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων δεξαμενών οχήματος συστοιχίας δοχείων ή MEGCs (βλέπε επίσης

"αποσυνδεδεμένη δεξαμενή", "σταθερή δεξαμενή", "φορητή δεξαμενή" και "εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών-στοιχείων").

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Για φορητές δεξαμενές, βλέπε 6.7.4.1.

"Tank-container": Ο όρος "εμπορευματοκιβώτιο-δεξαμενή" σημαίνει είδος εξοπλισμού μεταφοράς που ανταποκρίνεται στον ορισμό του όρου "εμπορευματοκιβώτιο" και συνίσταται από ένα περίβλημα και είδη εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένου εξοπλισμού που διευκολύνει την κίνηση του εμπορευματοκιβωτίου-δεξαμενής χωρίς σημαντική αλλαγή συμπεριφοράς, που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά υγρών, αερίων, σε σκόνη ή σε κόκκους ουσιών, και η οποία όταν χρησιμοποιείται για μεταφορά αερίων όπως αυτά ορίζονται στην

παραγράφο 2.2.2.1.1, έχει χωρητικότητα πάνω από 0.45 m³ (450 λίτρα).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: IBCs που πληρούν τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου 6.5 δεν θεωρούνται εμπορευματοκιβώτια-δεξαμενές.

"Tank-container/portable tank operator": "Χειριστής εμπορευματοκιβώτιου-δεξαμενής ή φορητής δεξαμενής" σημαίνει μια επιχείρηση στην οποία το όνομα έχει ταξινομηθεί το εμπορευματοκιβώτιο- δεξαμενή ή φορητή δεξαμενή.

"Tank record" : Με τον όρο "Αρχείο δεξαμενής" νοείται ένα αρχείο που περιέχει όλες τις σημαντικές τεχνικές πληροφορίες που αφορούν μία δεξαμενή, ένα όχημα μεταφοράς συστοιχίας δοχείων αερίων ή ένα MEGC, όπως πιστοποιητικά όπως αυτά που αναφέρονται στις 6.8.2.3, 6.8.2.4 και 6.8.3.4.

"Tank swap body" : θεωρείται ένα εμπορευματοκιβώτιο-δεξαμενή.

"Tank-vehicle": Ο όρος "βυτιοφόρο όχημα" σημαίνει όχημα κατασκευασμένο για τη μεταφορά υγρών, αερίων ή ουσιών σε σκόνη ή σε κόκκους και περιλαμβάνει μία ή περισσότερες σταθερές δεξαμενές. Επί πλέον του κυρίως οχήματος, ή των κινητών μονάδων που χρησιμοποιούνται αντ' αυτού, το βυτιοφόρο περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα περιβλήματα, τα είδη εξοπλισμού τους και τα εξαρτήματα για την πρόσδεσή τους στο όχημα ή στις κινητές μονάδες. "Technical name": "Τεχνική ονομασία" είναι μία αναγνωρισμένη, αν είναι σχετική βιολογική ονομασία, ή άλλη τρέχουσα ονομασία σε επιστημονικά και τεχνικά εγχειρίδια, περιοδικά και κείμενα (βλέπε 3.1.2.8.1.1.)

"Test pressure": "πίεση δοκιμής" σημαίνει την απαιτούμενη πίεση που αναπτύσσεται κατά τη δοκιμή πίεσης κατά την αρχική ή την περιοδική επιθεώρηση (βλέπε επίσης "πίεση υπολογισμού", "πίεση εκκένωσης", "πίεση πληρώσεως" και "μέγιστη πίεση εργασίας (πίεση μετρητή)").

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Για φορητές δεξαμενές, βλέπε Κεφάλαιο 6.7.

"Through or into": Για τη μεταφορά υλικών Κλάσης 7, ο όρος "μέσω ή εντός" σημαίνει μέσω ή εντός των χωρών στις οποίες μεταφέρεται το φορτίο αλλά εξαιρεί σαφώς τις χώρες

«υπεράνω» των οποίων ένα φορτίο μεταφέρεται αεροπορικής υπό την προϋπόθεση ότι δεν υφίστανται προγραμματισμένες στάσεις στις εν λόγω χώρες.

"Transport index (TI)" : Με τον όρο "Δείκτης μεταφοράς (TI)" που καταχωρείται σε ένα κόλο, μια υπερσυσκευασία ή ένα εμπορευματοκιβώτιο, ή σε ασυσκευαστο LSA-I ή SCO-I για τη μεταφορά υλικών Κλάσης 7, νοείται ένας αριθμός ο οποίος χρησιμοποιείται ως ένδειξη ελέγχου της έκθεσης σε ακτινοβολία.

"Transport unit": Ο όρος "μονάδα μεταφοράς" σημαίνει αυτοκίνητο όχημα χωρίς προσαρτημένο ρυμουλκούμενο όχημα, ή συρμό αποτελούμενο από αυτοκίνητο όχημα και προσαρτημένο ρυμουλκούμενο όχημα.

"Tray" : Με τον όρο "Δίσκος" (Κλάση 1) νοείται φύλλο από μέταλλο, πλαστικό, ινοσανίδες, ή άλλο κατάλληλο υλικό που τοποθετείται στην εσωτερική, ενδιάμεση ή εξωτερική συσκευασία και επιτυγχάνει προσαρμογή σε τέτοια συσκευασία. Η επιφάνεια του δίσκου μπορεί να έχει τέτοιο σχήμα ούτως ώστε οι συσκευασίες ή τα είδη να μπορούν να εισαχθούν, να συγκρατώνται με ασφάλεια και να είναι διαχωρισμένα το ένα από το άλλο.

"Tube" : "Σωλήνας" (Κλάση 2) είναι ένα μεταφερόμενο δοχείο πίεσης χωρίς ραφή με χωρητικότητα σε νερό άνω των 150 λίτρων και λιγότερη των 5000 λίτρων.

U

"UIC": Με τον όρο "UIC" νοείται η Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων (International Union of Railways, UIC, 16 rue Jean Rey, F-75015 Paris, France).

"UNECE" : Με τον όρο "UNECE" νοείται η "Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών" (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE, Palais de Nations, 8-14 avenue de la Paix, CH-1211 Geneva 10, Switzerland).

"Undertaking", βλέπε "Enterprise",

"Unloader": "Εκφορτωτής" σημαίνει κάθε επιχείρηση η οποία:

(a) αφαιρεί ένα εμπορευματοκιβώτιο, ένα εμπορευματοκιβώτιο για φορτία χύδην, ένα MEGC, ένα εμπορευματοκιβώτιο - δεξαμενή ή μία φορητή δεξαμενή από ένα όχημα.

(b) εκφορτώνει συσκευασμένα επικίνδυνα εμπορεύματα, μικρά εμπορευματοκιβώτια ή φορητές δεξαμενές από ένα όχημα ή εμπορευματοκιβώτιο ή

(c) εκφορτώνει επικίνδυνα εμπορεύματα από μία δεξαμενή (βυτιοφόρο όχημα, αποσυνδεδεμένη δεξαμενή, φορητή δεξαμενή ή εμπορευματοκιβώτιο - δεξαμενή) ή από ένα όχημα μεταφοράς συστοιχίας δοχείων, από ένα MEMU ή MEGC, ή από ένα όχημα, μεγάλο εμπορευματοκιβώτιο ή μικρό εμπορευματοκιβώτιο για μεταφορά

φορτίων χύδην ή από ένα εμπορευματοκιβώτιο για φορτία χύδην.

"UN Model Regulations" : είναι οι Υποδειγματικοί Κανονισμοί που αποτελούν Παράρτημα της δέκατης έκτης αναθεωρημένης έκδοσης των Συστάσεων για τη Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων, έκδοση των Ηνωμένων Εθνών (ST/SG/AC.10/1/Rev.16).

"UN number" : "Αριθμός UN" είναι ο τετραψήφιος αριθμός αναγνώρισης της ουσίας ή του είδους σύμφωνα με τους Υποδειγματικούς Κανονισμούς του ΟΗΕ.

V

"Vacuum-operated waste tank" : "Δεξαμενή αποβλήτων λειτουργίας εν κενό" είναι μια σταθερή δεξαμενή, ή μια αποσυνδεόμενη δεξαμενή, ή μια δεξαμενή - εμπορευματοκιβώτιο, που χρησιμοποιείται πρωταρχικά για τη μεταφορά επικίνδυνων αποβλήτων, με ειδικά κατασκευαστικά στοιχεία και/ή εξοπλισμό που διευκολύνει τη φόρτωση και εκφόρτωση αποβλήτων όπως ορίζεται στο Κεφάλαιο 6.10. Μια δεξαμενή που πληροί τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου 6.7 ή 6.8 δεν θεωρείται δεξαμενή αποβλήτων λειτουργίας εν κενό.

"Vacuum valve" : "Βαλβίδα κενού" είναι μια συσκευή με ελατήριο που ενεργοποιείται αυτόματα υπό πίεση και ο σκοπός της οποίας είναι η προστασία της δεξαμενής από μη αποδεκτή υπερβολική εσωτερική πίεση.

"Vehicle" : βλέπε "Battery- vehicle", "Closed vehicle", "Open vehicle", "Sheeted vehicle", και "Tank- vehicle".

W

"Wastes" : "Απόβλητα" είναι οι ουσίες, διαλύματα, μείγματα ή είδη για τα οποία δεν προβλέπεται απευθείας χρήση αλλά τα οποία μεταφέρονται για επανεπεξεργασία, απόρριψη, εξαφάνιση με αποτέφρωση ή άλλες μεθόδους διάθεσης.

"Wooden barrel" : "Ξύλινο βαρέλι" είναι μια συσκευασία κατασκευασμένη από φυσικό ξύλο, κυκλικής διατομής, που έχει κυρτά τοιχώματα, συνίσταται από σανίδες και κεφαλές και είναι εξοπλισμένη με τσέρκια.

"Wooden IBC" : "Ξύλινο IBC" Τα ξύλινα IBC συνίστανται από ένα άκαμπτο ή πτυσσόμενο ξύλινο σώμα, μαζί με μία εσωτερική επένδυση (αλλά χωρίς εσωτερική συσκευασία) και κατάλληλο εξοπλισμό λειτουργία και δόμησης.

"Working pressure" : "Πίεση εργασίας" σημαίνει παγιομένη πίεση συμπιεσμένου αερίου σε θερμοκρασία 15 °C σε δοχείο πλήρους πίεσεως.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Για δεξαμενές, βλέπε "Maximum working pressure".

"Woven plastics" : "Υφαντά πλαστικά" (για εύκαμπτα IBC) σημαίνει ένα υλικό φτιαγμένο από τεντωμένες ταινίες ή μονονήματα από κατάλληλο πλαστικό υλικό.