

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΩΣ ΜΕΣΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕ ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΙΕΘΝΕΣ, ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΚΑΙ  
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ»

Χαιρετάκης Γιώργος – Μάριος

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως  
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος  
Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Οκτώβριος 2018

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑ COPYRIGHT**

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων : του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

## **ΔΗΛΩΣΗ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

-κ. Σαμιώτης Γεώργιος (Επιβλέπων)

-κ. Τσελέντης Βασίλειος

-κ. Τσελεπίδης Αναστάσιος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Θα ήθελα στο σημείο αυτό να ευχαριστήσω θερμά τους αξιόλογους και πλήρως καταρτισμένους καθηγητές μου, που αυτά τα δύο χρόνια όχι μόνο μου μετέφεραν σημαντικές και χρήσιμες γνώσεις για τον χώρο της ναυτιλίας, για ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων, ενδιαφερομένων μερών, λειτουργιών, θεωρητικών και πρακτικών ζητημάτων της καθημερινότητας, αλλά και για την ανθρώπινη προσέγγιση προς τον φοιτητή, την προσήνειά τους και την διαθεσιμότητά τους προς εκείνον κάθε στιγμή, τις αξίες, την εργατικότητα, την πειθαρχία και την συνέπεια με τα οποία προσπαθούν να μας εφοδιάσουν. Ιδιαίτερω, τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κύριο Σαμιώτη για την άψογη συνεργασία που είχαμε αλλά και τα δύο άλλα μέλη της Επιτροπής, που δέχθηκαν αμέσως να ενταχθούν στο στάδιο αυτό της μεταπτυχιακής μου πορείας.

Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την ναυτιλιακή εταιρεία «Sea Traders SA» και δη το Quality Department όπου πραγματοποίησα την πρακτική μου άσκηση, κατά το διάστημα Νοεμβρίου 2017 με Μαΐου 2018 για την δυνατότητα που μου έδωσε να έχω άμεση και συνεχή πρόσβαση στα αρχεία του, συνεισφέροντας έτσι στο να σχηματιστεί μια εργασία που εμπεριέχει πολλά στοιχεία από την πραγματική ζωή του ναυτιλιακού κόσμου και της αγοράς εργασίας. Τέλος, δεν θα μπορούσα να παραλείψω τους φίλους μου, αλλά και τους γονείς μου και την οικογένειά μου για την στήριξή που μου προσφέρουν απλόχερα και ακατάπαυστα, την εκτίμησή τους, την εμπιστοσύνη τους, την δοτικότητα τους και την αγάπη τους.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑ COPYRIGHT</b> .....	1
<b>ΔΗΛΩΣΗ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ</b> .....	2
<b>ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ</b> .....	3
<b>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ</b> .....	4
<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> .....	6
<b>ABSTRACT</b> .....	6
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	8
<b>ΛΕΞΙΚΟ ΒΑΣΙΚΗΣ ΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ</b> .....	10
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο</b> .....	13
<b>ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO))</b> 13	
<i>A.</i> ΔΟΜΗ .....	14
<i>B.</i> ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ .....	16
<i>Γ.</i> ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ .....	17
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο</b> .....	21
<b>ΕΛΕΓΧΟΙ - ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ (AUDITING – INSPECTIONS)</b> .....	21
<i>A.</i> ΕΙΔΗ ΕΛΕΓΧΩΝ .....	21
<i>B.</i> ΣΚΟΠΟΣ ΕΛΕΓΧΩΝ .....	22
<i>Γ.</i> ΣΤΑΔΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ .....	22
2.1. Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	23
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο</b> .....	26
<b>ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ (PORT STATE CONTROL (PSC))</b> .....	26
<i>A.</i> ΑΡΧΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΣΤΗΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ (AUSTRALIAN MARITIME SAFETY AUTHORITY (AMSA)) .....	26
<i>B.</i> ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ (PARIS ΜΟΥ) .....	27
<i>Γ.</i> ΠΡΟΦΙΛ ΒΑΘΜΟΥ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ (SHIP RISK PROFILE (SRP)) .....	30
<i>Δ.</i> ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗΣ ΤΟΚΥΟΥ (ΤΟΚΥΟ ΜΟΥ) .....	36
<b>RIGHTSHIP – ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΟΣ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ</b> .....	47
<b>ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ (CASES) ΕΛΕΓΧΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ (PSC)</b> .....	48
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο</b> .....	51
4.1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO)) .	51
4.2. ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ (MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC)) .....	52

A. ΔΟΜΗ.....	53
B. ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ MLC.....	54
Γ. DMLC PART I – DMLC PART II (DECLARATION OF MARITIME LABOUR COMPLIANCE)....	56
Δ. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ MLC.....	56
ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ (CASES) ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΣΗΜΑΙΑΣ (FSI).....	59
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο – ΑΛΛΕΣ ΚΥΡΙΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΩΔΙΚΕΣ</b> .....	64
5.1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA (SOLAS)) .....	64
5.2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS (MARPOL '73/'78)) ....	72
5.3. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΕΚΔΟΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS (STCW)) .....	75
5.4. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE (ISM Code)).....	81
5.5. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE (ISPS Code)) .....	86
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο</b> .....	90
ΣΗΜΑΙΑ ΠΛΟΙΟΥ (FLAG SHIP) ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ, ΤΙΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ .....	90
A. ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ .....	91
B. ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ – ΕΥΚΟΛΙΑΣ (FLAG OF CONVENIENCE)/ΑΝΟΙΧΤΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ (OPEN REGISTRY) .....	92
Γ. Η ΣΗΜΑΙΑ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ (LIBERIAN REGISTRY) .....	92
Δ. ΚΛΑΣΗ – ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ (AUTHORISED CLASSIFICATION SOCIETIES).....	96
ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ (CASES) ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΗΜΑΙΑΣ (FSI).....	102
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b> .....	104
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ</b> .....	107

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Είναι γεγονός πως μια από τις πιο δυναμικές και συνεχώς εξελισσόμενες αγορές είναι αυτή της ναυτιλίας, στην οποία η διαρκής ενημέρωση, εγρήγορση και η ταχύτητα στην λήψη αποφάσεων είναι θεμελιώδη χαρακτηριστικά. Ξεκινώντας από τα ιστιοφόρα με τα κουπιά των προηγούμενων αιώνων οδεύουμε πια προς τα ηλεκτρικά πλοία και το φυσικό αέριο και από τους παραδοσιακούς χάρτες έχουμε καταλήξει σε συστήματα GPS, AIS και ECDIS. Επίσης, ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στις μέρες μας, εκτός από τις αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης, στην ψυχολογική υγεία των ναυτικών ειδικότερα, καθώς η ναυτική εργασία είναι αναμφίβολα από τις πλέον σκληρές και απαιτητικές, με αρκετούς κινδύνους και πολλές φορές υπό αντίξοες συνθήκες. Ως αποτέλεσμα, η ναυτιλία καλείται τα τελευταία χρόνια να λαμβάνει καθημερινά υπόψιν της ποικίλα ζητήματα διαφορετικού χαρακτήρα και υποχρεούται να ακολουθεί και να συμμορφώνεται με συγκεκριμένες διεθνείς και εθνικές συμφωνίες και κανονισμούς. Με τον τρόπο αυτό επιθεωρούνται και πιστοποιούνται οι έννοιες της ασφάλειας, της ποιότητας, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ευημερίας των εργαζομένων στο εν λόγω τομέα, τόσο στην θάλασσα όσο και στην ξηρά. Η παρούσα εργασία έχει ως στόχο να αναδείξει με απλό και εύληπτο τρόπο, συνοπτικά, θεωρητικά αλλά και με ορισμένες πρακτικές παρατηρήσεις τις βασικές κατευθυντήριες γραμμές του θεσμικού πλαισίου πάνω στις οποίες βασίζεται η ναυτιλία σήμερα, τους κύριους δρώντες της, όπως και τους ελέγχους-επιθεωρήσεις που λαμβάνουν χώρα για την αξιοπιστία και την αξιοπλοΐα της ναυτιλίας και την διόρθωση των κακών κειμένων της.

## **ABSTRACT**

It is clear that shipping is one of the most dynamic and continually evolving markets, in which constant updates, alertness and speed towards decision making are fundamental characteristics. Starting from the sailing boats with the rows during the previous centuries we now have electric ships and natural gas and starting from the traditional maps we have ended up to GPS and AIS systems. Additionally, special attention is being drawn, nowadays, to the psychological aspect of the seafarers particularly, apart from the decent working and living conditions; it is important to bear in mind that maritime employment is undoubtedly very tough and demanding, with a lot of dangers and often under unfavorable circumstances. As a result, shipping inevitably the latest years takes into account on a daily basis various and different

issues and is obliged to follow and comply with concrete international and national agreements and regulations. This industry does this in such a way that we can inspect and certify the meaning of safety, quality, protection of the environment and welfare of those who work for shipping both on board and ashore. The present essay aims to highlight in a simple and understandable way, briefly, theoretically and also with some practical observations the main guidelines of the institutional framework in which shipping is based, the primary actors and of course the audits-inspections taking place to guarantee the reliability and the seaworthiness and the correction of the negative aspects of this sector.



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

«Η Ελλάδα παραμένει πρώτη στην εμπορική ναυτιλία παρά την κρίση», μια φράση που αποτελεί πολύ συχνά τον τίτλο εφημερίδων και εκπομπών όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και στο εξωτερικό», «Η Ελλάδα ανάμεσα στα 30 μεγαλύτερα ναυτιλιακά κράτη για το 2018, με πρώτη την Κίνα, σύμφωνα με τον νορβηγικό νηογνώμονα DNV GL» είναι μερικοί από τους τίτλους που έχουμε διαβάσει πρόσφατα στον ναυτιλιακό τύπο. Αναμφίβολα, ένας τομέας που έχει ενισχύσει σημαντικά –ίσως και σώσει- το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών αυτά τα δύσκολα χρόνια της κρίσης στην χώρα μας είναι αυτός της ναυτιλίας. Να σημειώσουμε ότι η ναυτιλία προσφέρει στο ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας είτε απευθείας (άμεση συνεισφορά – μισθοδοσίες ναυτικών και στελεχών ναυτιλιακών εταιρειών), είτε μέσω παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων και τέλος η επαγωγική συνεισφορά (δηλ. το αποτέλεσμα δραστηριοποίησης των δύο προηγούμενων κατηγοριών). Έτσι, για να μιλήσουμε και με αριθμούς, σε 12-15 δις δολάρια ετησίως ανέρχονται οι εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος στο εθνικό ΑΕΠ.

Όπως είχε γράψει και ο Κ. Καρυωτάκης στο ποιήμά του «Το Εγκώμιο της Θάλασσας» *η θάλασσα είναι η μόνη μου αγάπη. Γιατί έχει την όψη του ιδανικού. Και τ' όνομά της είναι ένα θαυμαστικό.* Από την αρχαιότητα έως σήμερα, ο δεσμός μεταξύ των Ελλήνων και της θάλασσας είναι άρρηκτος, με τους Έλληνες ναυτικούς και πλοιοκτήτες να κυριαρχούν διεθνώς στο θαλάσσιο εμπόριο και να χτίζουν έτσι μια σχέση ζωής με το υδάτινο στοιχείο. Είναι η «μόνη αγάπη» για πολλούς Έλληνες. Κάνοντας ένα ταξίδι στον χρόνο και μια ιστορική αναδρομή, εστιάζουμε στην δημιουργία της τριήρους, του πιο ενδόξου πλοίου της αρχαιότητας, κατά την κλασική εποχή, που αποτέλεσε ένα σημείο – σταθμό στις πολεμικές και πειρατικές υπηρεσίες στην θάλασσα αλλά και τον αποικισμό. Αργότερα, με την ίδρυση του Βυζαντινού κράτους, η θαλάσσια και ναυτική ισχύς του, συνυφασμένες με τον ελληνικό πληθυσμό της ενδοχώρας του Αιγαίου, διαδραμάτισαν τον δικό τους ξεχωριστό ρόλο και έγραψαν την δική τους ιστορία. Στην περίοδο της τουρκοκρατίας, η αξία του υγρού στοιχείου για τους Έλληνες ήταν τεράστια και έδρασε καταλυτικά, καθώς τους έδωσαν αίσθηση δύναμης, πνεύμα ελευθερίας και ανωτερότητας. Κατά την μετεπαναστατική περίοδο, η εμπορική ναυτιλία ήταν ο μόνος οικονομικός τομέας της χώρας που κατόρθωσε να επανακτήσει σύντομα την παλι του ζωτικότητα παρά τις καταστροφές που είχε υποστεί. Με την απελευθέρωση ιδρύθηκαν νέα ναυπηγεία σε πολλά νησιά και λιμάνια και η ναυπηγική έγινε από τις πιο σημαντικές βιομηχανίες

του νεοσύστατου κράτους. Συνεχίζοντας, μεγάλη ήταν η καταστροφή που υπέστη η ελληνική ναυτιλία στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, καθώς από τα 475 ατμόπλοια που διέθετε το 1915, επέζησαν μόλις τα 205. Στα πρώτα χρόνια του Μεσοπολέμου άρχισε η ανάρρωση της ελληνικής ναυτιλίας, με κάποια καθίζηση στην μεγάλη παγκόσμια οικονομική κρίση του 1930. Και όταν ξέσπασε ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος το 1939, το ελληνικό εμπορικό ναυτικό κατείχε σταθερά την 9<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια ναυτιλία αριθμώντας τότε 577 πλοία. Αν και η ζημία ήταν ασύλληπτη τόσο σε πλοία όσο και σε ναυτικούς (χάθηκαν 372 φορτηγά, 52 επιβατικά και 551 ιστιοφόρα) αξιοσημείωτη ήταν η συμβολή της ναυτιλίας στην ανασυγκρότηση του Ελληνικού κράτους, ιδιαίτερα μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, κυρίως σε οικονομικό επίπεδο, με την εισροή ξένου συναλλάγματος στην χώρα και την προσφορά εργασίας σε πολλούς Έλληνες. Μην ξεχνάμε πως, το 1947, οι ΗΠΑ παραχώρησαν με ευκολίες πληρωμής, 100 πλοία πολεμικής κατασκευής τύπου «Liberty», σε Έλληνες εφοπλιστές για να καλύψουν τις πολεμικές τους απώλειες. Σήμερα, η ελληνική ναυτιλία είναι ένας σημαντικός «παίκτης» της διεθνούς οικονομίας αναλογιζόμενοι μάλιστα την θέση που κατέχει ο ελληνικός εφοπλισμός όταν το 90% του όγκου του διεθνούς εμπορίου διακινείται δια θαλάσσης.

Η εργασία αυτή, θα μελετήσει την ναυτιλία, από την θεσμική της σκοπιά και συγκεκριμένα μέσω των διεθνών συμβάσεων και κωδίκων, ελέγχων και επιθεωρήσεων από τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη και τέλος του βαθμού συμμόρφωσης των πλοίων και των στόλων με τους κανόνες που έχει αποφασιστεί να ακολουθούν. Μην ξεχνάμε τον πολυδιάστατο αλλά και ενοποιητικό χαρακτήρα της ναυτιλίας, τον διεθνή αλλά και εθνικό επίσης, καθώς, λόγου χάρη, μια λήξη σε ένα πιστοποιητικό που ελέγχθηκε σε λιμάνι της Κίνας από τις τοπικές αρχές μπορεί να θέσει υπό κράτηση πλοίο Έλληνα εφοπλιστή, με προσωπικό από Ρωσία και Φιλιππίνες με σημαία Μάλτας και με επόμενη «πρόθεση» ταξιδιού τον Καναδά.

## ΛΕΞΙΚΟ ΒΑΣΙΚΗΣ ΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Access point: σημείο υποδοχής/πρόσβασης

Accident: ατύχημα

Authenticated Identification System (AIS): αυτόματα σύστημα αναγνώρισης

Auxiliary engine: βοηθητική μηχανή

Bridge: γέφυρα

Bulk carriers: τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου είναι ένα είδος πλοίου που μεταφέρει φορτία σε μεγάλες ποσότητες. Το φορτίο που μεταφέρεται στα πλοία αυτά είναι χαλαρό φορτίο, δηλαδή χωρίς ειδική συσκευασία σε αυτό και γενικά περιέχει είδη, όπως δημητριακά, μεταλλεύματα και κάρβουνα, ακόμα και τσιμέντο. Ως προς τις χωρητικότητες, ο συγκεκριμένος τύπος πλοίων μπορεί να μεταφέρει ένα μέγιστο φορτίο περίπου 4.000.000 dwt. Η κατηγορία αυτή υποδιαιρείται σε έξι επιμέρους κατηγορίες με βάση την χωρητικότητα μεταφοράς φορτίου και τα σημαντικά θαλάσσια κανάλια μέσω των οποίων μπορούν εύκολα να περάσουν (handysize – handymax, panamax, capsizes)<sup>1</sup>. Η ναυπήγησή τους ξεκίνησε μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και είχε ταχεία ανάπτυξη λόγω της αυξημένης ζήτησης σε πλοία για μεταφορά ομοειδών χύμα φορτίων.

Cargo holds: αμπάρια

Certificate of Registry: πιστοποιητικό εθνικότητας

Charts: χάρτες

Checklist: λίστα ελέγχου

Clear grounds: ξεκάθαρα στοιχεία

Company procedures: διαδικασίες εταιρείας

Corrective action: διορθωτική ενέργεια

Deficiency: ανεπάρκεια

---

<sup>1</sup>Γ.Π.Βλάχος, *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2007, Β' Έκδοση, σελ.599

Designated Person Ashore (DPA): εξουσιοδοτημένο πρόσωπο

Document of Compliance (DOC): πιστοποιητικό συμμόρφωσης

Drains: αγωγοί αποχέτευσης ή αποστράγγισης

Drill: γυμνάσιο, δοκιμή

Electronic Chart Display and Information System (ECDIS): ηλεκτρονικά συστήματα απεικόνισης χαρτών και πληροφοριών

Engine Room: μηχανοστάσιο

Feedback: ανατροφοδότηση

Fire damper: φράκτης φωτιάς

Fire door: πυρασφαλής πόρτα

Flag State Inspection (FSI): επιθεώρηση κράτους σημαίας

Gangway watch: ρολόι διαδρόμου

Hatch cover: καπάκι

Incident: Συμβάν

International Labour Organization (ILO): Διεθνής Οργανισμός Εργασίας

International Maritime Organization (IMO): Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

Key box: κουτί ασύρματου

Lifeboat: σωσίβια λέμβος

Log book: ημερολόγιο πλοίου

Main engine: κύρια μηχανή

Management review: ετήσια ανασκόπηση εταιρείας

Manholes: ανθρωποθυρίδες

Manning certificate: πιστοποιητικό πληρώματος

Manoeuvring: ελιγμός, αλλαγή κατεύθυνσης / ταχύτητας

Manual: εγχειρίδιο

MARPOL: Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα πλοία

Maritime Labour Convention (MLC): Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία

Mooring ropes : σκοινιά πρόσδεσης

Nautical publications: ναυτικές εκδόσεις (π.χ. χάρτες)

Near miss: παρολίγον ατύχημα

Non conformity: μη συμμόρφωση

Propulsion: πρόωση

Radio communication: ραδιοεπικοινωνία

Risk Assessment: εκτίμηση κινδύνου

Safety: ασφάλεια

Safety Management Certificate (SMC): πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης

Security: ασφάλεια από έκνομες ενέργειες

SOLAS : Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στην θάλασσα

Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) :

Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και

Τήρησης Φυλάκων των ναυτικών

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

### ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO))

Ήταν πάντα κοινώς αποδεκτή η άποψη πως ο καλύτερος τρόπος για να βελτιωθεί η ασφάλεια στην θάλασσα θα ήταν μέσω διεθνών κανονισμών και συμφωνιών, που θα υιοθετούνταν από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη-κράτη εξίσου επί ίσοις όροις, κάτι που πράγματι συνέβη περίπου από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Αρκετά κράτη από τότε είχαν προτείνει να εγκαθιδρυθεί για την παραπάνω αποστολή ένα διεθνές σώμα, μόνιμο, το οποίο θα ήταν υπεύθυνο για να λειτουργήσει η ναυτιλία περισσότερο αποτελεσματικά. Το 1948, στην Γενεύη σε ένα διεθνές συνέδριο υιοθετείται η σύμβαση η οποία επίσημα σχηματίζει τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και μάλιστα στην αρχή με διαφορετική ονομασία καθώς ξεκίνησε ως συμβουλευτικό όργανο. Δηλαδή, σε πρώτη φάση είχε συσταθεί ως Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός (Inter – Governmental Maritime Consultative Organization, IMCO) και στη συνέχεια, το 1982, άλλαξε η ονομασία σε Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization, IMO). Οι στόχοι του Οργανισμού, όπως αυτοί συνοψίζονται και στο Άρθρο 1 (α) της Σύμβασης είναι να παράσχουν μηχανικό εξοπλισμό για συνεργασία μεταξύ των κυβερνήσεων στο πεδίο κυβερνητικών κανονισμών και πρακτικών που σχετίζονται με τεχνικά ζητήματα όλων των ειδών, να ενθαρρύνουν και διευκολύνουν την γενική υιοθέτηση των πιο υψηλών προτύπων ως προς την θαλάσσια ασφάλεια, την αποτελεσματική πλοήγηση και την αποτροπή και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία (*“to provide machinery for cooperation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds, to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships”*). Κατά τα επόμενα έτη, και μετά από ορισμένα σοβαρά ατυχήματα που συνέβησαν (για παράδειγμα, το 1967, με το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου Torrey Canyon από το οποίο διέρευσαν χιλιάδες τόνοι πετρελαίου στο νερό), ο Οργανισμός προχώρησε άμεσα στην υιοθέτηση και εφαρμογή διαφόρων μέτρων και συμφωνιών, με σκοπό τον περιορισμό των ατυχημάτων στην θάλασσα.

## **A.ΔΟΜΗ**

Ο Οργανισμός αποτελείται από την Γενική Συνέλευση (Assembly), το Συμβούλιο (Council) και πέντε βασικές Επιτροπές (Committees). Την Επιτροπή για την Ασφάλεια στην θάλασσα (Maritime Safety Committee - MSC), την Επιτροπή για την Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee - MEPC), την Νομική Επιτροπή (Legal Committee), την Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας (Technical Cooperation Committee) και την Επιτροπή Διευκόλυνσης (Facilitation Committee). Επίσης, δευτερευόντως υπάρχουν και οι υπο – επιτροπές (Sub – Committees). Ας μιλήσουμε λίγο παραπάνω για την διάρθρωση του Οργανισμού εξετάζοντας τα παραπάνω ένα προς ένα.

Η Γεν. Συνέλευση είναι το πιο σημαντικό όργανο του Οργανισμού. Συγκροτείται από όλα τα κράτη μέλη και συνέρχεται μια φορά κάθε δύο χρόνια σε τακτικές συνεδριάσεις, εκτός και αν κριθεί απαραίτητο να γίνει και κάποια έκτακτη. Η Συνέλευση είναι υπεύθυνη να εγκρίνει το πρόγραμμα εργασίας, να ψηφίσει τον προϋπολογισμό και να καθορίσει τα οικονομικά του Οργανισμού. Επίσης, είναι αυτή που εκλέγει το Συμβούλιο.

Το Συμβούλιο εκλέγεται από την Γεν. Συνέλευση για δύο χρόνια και είναι το εκτελεστικό όργανο του Οργανισμού. Είναι υπεύθυνο, υπό την Γεν. Συνέλευση, να εποπτεύει το έργο που παράγεται, να συντονίζει τις δραστηριότητες των διαφόρων οργάνων του Οργανισμού, να υποβάλει ένα πρόχειρο σχέδιο για το πρόγραμμα εργασίας και τον προϋπολογισμό στην Γεν. Συνέλευση, να λαμβάνει και να προωθεί στην Γεν. Συνέλευση και τα κράτη μέλη προτάσεις και συστάσεις των Επιτροπών και των άλλων οργάνων και να διορίζει τον Γεν. Γραμματέα μετά από έγκριση της Γεν. Συνέλευσης. Τα μέλη του Συμβουλίου για την διετία 2018-2019 είναι χωρισμένα σε κατηγορίες:

- 1) Κατηγορία Α: Κίνα, Ελλάδα, Ιταλία, Ιαπωνία, Νορβηγία, Παναμάς, Κορέα, Ρωσία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
- 2) Κατηγορία Β: Αυστραλία, Βραζιλία, Καναδάς, Γαλλία, Γερμανία, Ινδία, Ολλανδία, Ισπανία, Σουηδία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα
- 3) Κατηγορία Γ: Μπαχάμες, Βέλγιο, Χιλή, Κύπρος, Δανία, Αίγυπτος, Ινδονησία, Τζαμάικα, Κένυα, Λιβερία, Μαλαισία, Μάλτα, Μεξικό, Μαρόκο, Περού, Φιλιππίνες, Σιγκαπούρη, Νότια Αφρική, Ταϊλάνδη, Τουρκία

Η Επιτροπή για την Ασφάλεια στην θάλασσα είναι το πιο σημαντικό τεχνικά σώμα του Οργανισμού. Συγκροτείται από όλα τα κράτη μέλη και ο σκοπός της επικεντρώνεται στην πλοήγηση, την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων, τα επικίνδυνα εμπορεύματα, την ασφάλεια στην θάλασσα, τα «ημερολόγια» των πλοίων (log-books) κλπ. Ευθύνεται, επιπλέον, για τον μηχανικό εξοπλισμό και καλείται να συζητά και να υποβάλει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την ασφάλεια για ενδεχόμενη ψήφιση από την Γεν. Συνέλευση.

Η Επιτροπή για την Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που συγκροτείται από όλα τα κράτη μέλη και έχει ως καθήκον της κάθε ζήτημα που άπτεται της αποτροπής και του ελέγχου της ρύπανσης από τα πλοία. Στην αρχή θεσπίστηκε ως δευτερεύον σώμα της Γεν. Συνέλευσης και απέκτησε ξεχωριστή θεσμική οντότητα το 1985.

Υπο – επιτροπές, η Επιτροπή για την Ασφάλεια στην θάλασσα και η Επιτροπή για την Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος επικουρούνται από τις παρακάτω υπο – επιτροπές:

<b>Υπο – επιτροπή για το ανθρώπινο στοιχείο, την εκπαίδευση και την φύλαξη (Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW))</b>
<b>Υπο – επιτροπή για την εφαρμογή των οργάνων του ΔΝΟ (Sub – Committee on Implementation of IMO Instruments (III))</b>
<b>Υπο – επιτροπή για την πλοήγηση, τις επικοινωνίες και την αναζήτηση και την διάσωση (Sub – Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR))</b>
<b>Υπο – επιτροπή για την αποφυγή της ρύπανσης και αντιμετώπισή της (Sub – Committee on Pollution Prevention and Response (PPR))</b>
<b>Υπο – επιτροπή για την σχεδίαση του πλοίου και την κατασκευή (Sub – Committee on Ship Design and Construction (SDC))</b>
<b>Υπο – επιτροπή για τα συστήματα του πλοίου και τον εξοπλισμό (Sub – Committee on Ship Systems and Equipment (SSE))</b>
<b>Υπο – επιτροπή για την μεταφορά φορτίων και κοντέινερ (Sub – Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC))</b>



Η Νομική Επιτροπή, η οποία εξ ορισμού είναι αρμόδια για όποιο νομικό θέμα προκύπτει. Συγκροτείται από όλα τα κράτη μέλη και εγκαθιδρύθηκε το 1967 ως δευτερεύον σώμα για να «απαντήσει» στα νομικά ερωτήματα μετά την καταστροφή που επέφερε το δεξαμενόπλοιο Torrey Canyon.

Η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας έχει ως κύρια αρμοδιότητά της την παρακολούθηση της εφαρμογής προγραμμάτων τεχνικής συνεργασίας όπου ο ΔΝΟ έχει εκτελεστικό ρόλο ή ρόλο συνεργάτη. Συγκροτείται από όλα τα κράτη μέλη του ΔΝΟ και συστάθηκε το 1969 ως δευτερεύον σώμα του Συμβουλίου.

Η Επιτροπή Διευκόλυνσης, αποτελείται από όλα τα κράτη μέλη και ενώ στην αρχή ήταν δευτερεύον σώμα του Συμβουλίου από το 1972 που ξεκίνησε να λειτουργεί, θεσμοθετήθηκε πλήρως το 2008 κατόπιν μιας τροποποίησης της σύμβασης του ΔΝΟ. Εστιάζει στην εξάλειψη των περιττών τυπικοτήτων (formalities) και γραφειοκρατίας κατά τις εργασίες του ΔΝΟ για την διεθνή ναυτιλία, εφαρμόζοντας όλες τις πτυχές της Σύμβασης για την Διευκόλυνση της Διεθνούς Θαλάσσιας Κυκλοφορίας του 1965.

Η Γραμματεία, με έδρα το Λονδίνο, αποτελείται από τον Γεν. Γραμματέα και διεθνές προσωπικό 300 ατόμων. Να προσθέσουμε στο σημείο αυτό ότι για την περίοδο 2004-2011, Γεν. Γραμματέας του ΔΝΟ ήταν ο Έλληνας Ευθύμιος Μητρόπουλος.

Η περιφερειακή παρουσία του ΔΝΟ εκτείνεται στην Ακτή Ελεφαντοστού, την Γκάνα, την Κένυα, τις Φιλιππίνες και το Τρινιδάδ και το Τομπάγκο, όπου έχει πέντε περιφερειακούς συντονιστές/συμβούλους για δραστηριότητες τεχνικής συνεργασίας. Σήμερα όλες οι επιτροπές του οργανισμού, ανεξάρτητα από το αντικείμενό τους, δέχονται στις συνόδους τους όλα τα κράτη – μέλη χωρίς διακρίσεις.<sup>2</sup>

## **B. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ**

Η Γεν. Συνέλευση του ΔΝΟ υιοθετεί τον στρατηγικό του σχεδιασμό (Strategic Plan) για περίοδο έξι ετών. Ο στρατηγικός σχεδιασμός για την περίοδο 2018 – 2023 (Resolution A. 1110 (30)) θέτει ως στρατηγικές κατευθύνσεις τα εξής:

A) Βελτίωση εφαρμογής (Improve implementation)

B) Ενσωμάτωση νέων και αναβαθμισμένων τεχνολογιών στο ρυθμιστικό πλαίσιο (Integrate new and advancing technologies in the regulatory framework)

---

<sup>2</sup> Γ.Π.Βλάχος, *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2007, Β' Έκδοση, σελ. 91

Γ) Απάντηση στην κλιματική αλλαγή (Respond to climate change)

Δ) Εισαγωγή στην διακυβέρνηση του ωκεανού (Engage in ocean governance)

Ε) Βελτίωση της διεθνούς διευκόλυνσης και ασφάλειας από έκνομες ενέργειες του διεθνούς εμπορίου (Enhance global facilitation and security of international trade)

ΣΤ) Εξασφάλιση αποτελεσματικότητας των κανονισμών (Ensure regulatory effectiveness)

Ζ) Εξασφάλιση οργανωτικής αποτελεσματικότητας (Ensure organizational effectiveness)

## **Γ. ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ**

Από πριν το 1958, όταν άρχισε να υπάρχει ο ΔΝΟ, είχαν ήδη υιοθετηθεί κάποιες σημαντικές διεθνές συμβάσεις, όπως η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα το 1948, η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της θάλασσας από Πετρέλαιο το 1954, και άλλες συμβάσεις που αφορούσαν τις γραμμές φόρτωσης (load lines) και την αποτροπή των συγκρούσεων (collisions) στην θάλασσα. Ο ΔΝΟ είχε την ευθύνη να εξασφαλίσει πως η πλειονότητα των συμβάσεων είχε επικαιροποιηθεί αλλά και να αναπτύξει καινούργιες. Σήμερα είναι υπεύθυνος για περισσότερες από 50 διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες και έχει υιοθετήσει αμέτρητα πρωτόκολλα και τροποποιήσεις.

### ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗΣ

Η διαδικασία της υιοθέτησης μιας σύμβασης είναι μακρά και σύνθετη και περιλαμβάνει διάφορα στάδια. Πρώτον, **η υιοθέτηση της σύμβασης (adopting a convention)**. Τα κύρια όργανα του ΔΝΟ που ασχολούνται με την υιοθέτηση των συμβάσεων είναι η Γεν. Συνέλευση και το Συμβούλιο, ενώ συμμετέχουν και οι πέντε βασικές επιτροπές. Οι εξελίξεις στον χώρο της ναυτιλίας συζητούνται από τα κράτη μέλη σε αυτές τις επιτροπές και αποφασίζεται η ανάγκη για μια νέα σύμβαση ή τροποποίηση στις παλιές. Έπειτα, **η θέση σε ισχύ (entry into force)**. Πριν την θέση της σε ισχύ, η σύμβαση πρέπει να έχει γίνει αποδεκτή και να κυρωθεί επίσημα από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών. **Υπογραφή, κύρωση, αποδοχή, έγκριση, ένταξη (signature, ratification, acceptance, approval, accession)**. Οι όροι αυτοί αναφέρονται σε μεθόδους με τις οποίες ένα κράτος εκφράζει την συναίνεσή του να

δεσμευθεί από μια σύμβαση. Η **συγκατάθεση** μπορεί να εκφράζεται με υπογραφή όταν και όπου η σύμβαση προβλέπει ότι η υπογραφή θα έχει το αποτέλεσμα αυτό ή όταν και όπου διαπιστώνεται πως τα κράτη που διαπραγματεύτηκαν συμφώνησαν ότι η υπογραφή θα πρέπει να έχει αυτό το αποτέλεσμα ή τέλος όταν και όπου η βούληση του κράτους να δώσει το αποτέλεσμα αυτό στην υπογραφή φαίνεται από την πλήρη εξουσία των αντιπροσώπων του ή εκφράστηκε κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων. Ένα κράτος μπορεί, επίσης, να υπογράψει μια σύμβαση «υπό την επιφύλαξη επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης» (subject to ratification, acceptance or approval). Σε μια τέτοια περίπτωση μια υπογραφή δεν σημαίνει την συγκατάθεση ενός κράτους να δεσμεύεται από την σύμβαση, αν και υποχρεώνει το κράτος να απέχει από που θα έβλαπταν το αντικείμενο και το σκοπό της σύμβασης μέχρι να καταστήσει ξεκάθαρο πως δεν θα γίνει συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης. Οι περισσότερες πολυμερείς συμβάσεις περιέχουν μια ρήτρα που προβλέπει ότι ένα κράτος μπορεί να εκφράσει την συγκατάθεσή του να δεσμευθεί από το όργανο με υπογραφή, υπό την προϋπόθεση επικύρωσης. Σε μια τέτοια περίπτωση, μόνο η υπογραφή δεν αρκεί για να δεσμεύσει το κράτος, αλλά πρέπει να ακολουθηθεί από την κατάθεση ενός εγγράφου επικύρωσης στον θεματοφύλακα της σύμβασης. Ως προς την ένταξη – προσχώρηση (accession) τώρα σε μια σύμβαση, οι περισσότερες πολυμερείς συμβάσεις είναι ανοικτές προς υπογραφή για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Η προσχώρηση είναι η μέθοδος που χρησιμοποιεί ένα κράτος για να γίνει συμβαλλόμενο μέρος μιας σύμβασης, την οποία δεν υπέγραψε, ενώ η σύμβαση ήταν ανοικτή προς υπογραφή. Ένα άλλο ζήτημα που τίθεται συχνά επί τάπητος είναι αυτό των τροπολογιών (amendments). Δεν υπάρχει αμφιβολία πως η τεχνολογία και οι διάφορες τεχνικές αλλάζουν πολύ γρήγορα μέρα με την μέρα στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Ως αποτέλεσμα, όχι μόνο χρειάζονται νέες συμβάσεις, αλλά είναι αναγκαίο να ενημερώνονται και οι υφιστάμενες. Για παράδειγμα, όπως θα δούμε παρακάτω, η Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα (SOLAS) έχει τροποποιηθεί επανειλημμένως για να ανταποκρίνεται στις ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις του ναυτιλιακού περιβάλλοντος.

Στις πρώτες συμβάσεις, οι τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ μόνο αφού ένα ποσοστό των συμβαλλομένων κρατών, συνήθως τα δύο τρίτα, τις είχε αποδεχθεί. Αυτό σημαίνει συνήθως πως απαιτούνται περισσότερες αποδοχές για την τροποποίηση μιας σύμβασης από ότι αρχικά απαιτήθηκε για να τεθεί σε ισχύ, ειδικά όταν ο αριθμός

των κρατών που είναι συμβαλλόμενα μέρη μιας σύμβασης είναι πολύ μεγάλος. Αυτή η απαίτηση στο ποσοστό στην πράξη οδηγούσε σε μεγάλες καθυστερήσεις στην έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων. Για να διορθωθεί η κατάσταση αυτή, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) επινόησε μια νέα διαδικασία τροποποίησης, την «σιωπηρή αποδοχή» (tacit acceptance) των τροποποιήσεων από τα κράτη.

Ειδικότερα, αντί να απαιτεί η τροποποίηση να τεθεί σε ισχύ μετά την αποδοχή της, από τα δύο τρίτα των μερών της, για παράδειγμα, η διαδικασία «σιωπηρής αποδοχής» προβλέπει ότι μια τροποποίηση θα τεθεί σε ισχύ σε συγκεκριμένη ώρα, εκτός και αν πριν από την ημερομηνία αυτή, αντιρρήσεις για την συγκεκριμένη τροποποίηση λαμβάνονται από έναν ορισμένο αριθμό των συμβαλλόμενων μερών. Η εφαρμογή (enforcement) των συμβάσεων του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού εξαρτάται από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών. Τα συμβαλλόμενα κράτη εφαρμόζουν τις διατάξεις των συμβάσεων του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) όσον αφορά τα δικά τους πλοία και καθορίζουν επίσης κυρώσεις για τις παραβιάσεις. Μπορεί όμως να έχουν ορισμένες περιορισμένες εξουσίες όσον αφορά τα πλοία άλλων κυβερνήσεων. Σε μερικές συμβάσεις, τα πιστοποιητικά πρέπει να μεταφέρονται επί του πλοίου για να αποδείξουν ότι έχουν ελεγχθεί και ότι πληρούν τα απαιτούμενα πρότυπα. Τα πιστοποιητικά αυτά αποτελούν την απόδειξη για τις αρχές των άλλων κρατών μελών ότι το τάδε ή το δείνα σκάφος έχει φθάσει στο απαιτούμενο επίπεδο, αλλά κάποιες φορές μπορεί να χρειαστεί περαιτέρω δράση. Ένας τέτοιος έλεγχος θα διεξαχθεί εντός της δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα. Ωστόσο, όταν ένα αδίκημα συμβαίνει στα διεθνή ύδατα (international waters), η ευθύνη για την υποβολή κυρώσεων εναπόκειται στο κράτος σημαίας. Σε περίπτωση που ένα αδίκημα επέρχεται στην δικαιοδοσία άλλου κράτους, το εν λόγω κράτος μπορεί είτε να κινήσει τη διαδικασία σύμφωνα με την δική του νομοθεσία είτε να παράσχει λεπτομέρειες περί του αδικήματος, στο κράτος της σημαίας, ώστε να μπορεί το τελευταίο να λάβει τα κατάλληλα μέτρα. Σχετικά με την σχέση ανάμεσα στις συμβάσεις και την ερμηνεία τους, ορισμένα θέματα καλύπτονται από περισσότερες από μια συμβάσεις. Συνεπώς τίθεται το μείζον ερώτημα, ποια κυριαρχεί. Η Σύμβαση της Βιέννης για το δίκαιο των συνθηκών (Vienna Convention on the Law of Treaties) προβλέπει στο άρθρο 30 κανόνες σχετικά με την σχέση μεταξύ διαδοχικών συμβάσεων που αφορούν το ίδιο αντικείμενο. Ένα ουσιαστικό μέρος του ναυτικού δικαίου έχει ενοποιηθεί στις διεθνείς συμβάσεις. Όμως, πρέπει να έχουμε υπόψη μας πως δεν είναι κάθε κράτος συμβαλλόμενο μέρος σε όλες τις συμβάσεις και οι υπάρχουσες συμβάσεις δεν

καλύπτουν πάντα όλα τα ζητήματα που αφορούν συγκεκριμένο θέμα. Στις περιπτώσεις αυτές, λοιπόν, είναι αναγκαίες διατάξεις σύγκρουσης νόμων προκειμένου να αποφασιστεί ποια εθνική νομοθεσία εφαρμόζεται. Αυτοί οι κανόνες σύγκρουσης νόμων μπορούν να βρεθούν είτε σε μια συνθήκη είτε στην εθνική νομοθεσία. Κλείνοντας, εξετάζοντας συνολικά την πλειονότητα των συμβάσεων που εγκρίθηκαν υπό την αιγίδα του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) ή για τις οποίες είναι υπεύθυνος, εμπίπτουν σε τρεις κύριες κατηγορίες. Η πρώτη ομάδα ασχολείται με την θαλάσσια ασφάλεια, η δεύτερη με την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και η τρίτη με την ευθύνη και την αποζημίωση, ειδικά για τις ζημιές που έχουν να κάνουν με την ρύπανση. Εκτός από αυτές τις βασικές ομάδες υπάρχουν και άλλες συμβάσεις που αφορούν την διευκόλυνση, την μέτρηση της χωρητικότητας, τις παράνομες πράξεις κατά της διάσωσης κλπ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

### ΕΛΕΓΧΟΙ - ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ (AUDITING – INSPECTIONS)

Ως σημασία, ο όρος έλεγχος (auditing), σύμφωνα με το ISO 19011:2011 – Κατευθυντήριες γραμμές για συστήματα διαχείρισης ελέγχου (Guidelines for auditing management systems) νοείται η συστηματική, ανεξάρτητη και με στοιχεία διαδικασία για να αποκτήσουμε τις αποδείξεις που απαιτεί ο έλεγχος και να τις αξιολογήσουμε αντικειμενικά με σκοπό να καθορίσουμε σε ποιον βαθμό καλύπτονται τα κριτήρια του ελέγχου (οι πολιτικές που έχουν χαραχτεί, οι διαδικασίες που ακολουθούνται, οι απαιτήσεις που καλύπτονται).

#### **A. ΕΙΔΗ ΕΛΕΓΧΩΝ**

Μπορούμε να κάνουμε την εξής κατηγοριοποίηση για να ξεχωρίσουμε τα είδη των ελέγχων που λαμβάνουν χώρα.

- 1) Έλεγχος προϊόντος (product audit): Στην κατηγορία αυτή συμπεριλαμβάνονται και οι υπηρεσίες.
- 2) Έλεγχος διαδικασιών (process audit): Στην κατηγορία αυτή ελέγχεται η συμμόρφωση με τον χρόνο, την ακρίβεια, την θερμοκρασία, την πίεση, την σύνθεση κλπ. Επίσης, εξετάζονται οι πηγές (εξοπλισμός, υλικά, ανθρώπινο δυναμικό), το περιβάλλον, οι μέθοδοι και τα μέτρα που λαμβάνονται.
- 3) Έλεγχος συστήματος (system audit): Βάση εδώ δίνεται στο σύστημα διαχείρισης. Στόχος είναι, με αντικειμενικά στοιχεία (objective evidence), να αποδειχθεί ότι τακτικές που εφαρμόζονται είναι κατάλληλες και αποτελεσματικές και έχουν αναπτυχθεί και εφαρμοστεί σύμφωνα με συγκεκριμένες απαιτήσεις.

Συνεχίζοντας, υπάρχει μία ακόμα διάκριση των ελέγχων που χρειάζεται να τονισθεί, η οποία εξαρτάται από την αλληλεξάρτηση των συμμετεχόντων. Δηλαδή:

- 1) Εσωτερικός Έλεγχος (internal audit): Γίνεται από τους εργαζομένους μιας εταιρείας. (first – party audit).
  - Το first – party audit γίνεται μέσα στον οργανισμό για να υπολογίσει τα δυνατά και τα αδύναμα σημεία του ως προς τις διαδικασίες και τις μεθόδους που έχει υιοθετήσει ή ως προς τα εξωτερικά πρότυπα που του έχουν

επιβληθεί εθελοντικά ή υποχρεωτικά. Είναι αυτονόητο πως οι επιθεωρητές που απασχολούνται στον συγκεκριμένο οργανισμό δεν πρέπει να έχουν έννομο συμφέρον για τα αποτελέσματα της επιθεώρησης του αντικειμένου που ελέγχουν.

2) Εξωτερικός Έλεγχος (external audit): Γίνεται από εξωτερικούς παράγοντες. (second – party audit / third – party audit).

- Το second – party ανήκει στους εξωτερικούς ελέγχους και γίνεται από κάποιον προμηθευτή ή πελάτη. Υπάρχει κάποιο συμβόλαιο-συμφωνία και αυτός ο τύπος ελέγχου είναι πιο επίσημος από τον προηγούμενο καθώς τα αποτελέσματα του ελέγχου μπορούν να επηρεάσουν την αγοραστική απόφαση των πελατών.

- Το third – party διεξάγεται από έναν οργανισμό ελέγχου ανεξάρτητο από σχέση πελάτη – προμηθευτή και δεν έχει κανένα απολύτως συμφέρον. Η ανεξαρτησία του ενός τέτοιου οργανισμού ελέγχου είναι ο βασικός πυλώνας του third- party ελέγχου. Τα αποτελέσματά του αφορούν την πιστοποίηση, την κατάταξη, την αναγνώριση, την ανταμοιβή, την έγκριση αλλά και τις ποινές, τα πρόστιμα προερχόμενα όλα από τον εν λόγω οργανισμό ελέγχου.

## **B. ΣΚΟΠΟΣ ΕΛΕΓΧΩΝ**

Αρχικά ένας έλεγχος γίνεται για να καταλήξει στην έκδοση (ή μη) πιστοποίησης της εταιρείας που έχει αναλάβει. Προφανώς η διαδικασία αυτή συνδυάζει αρκετά και διαφορετικά χαρακτηριστικά και απαιτεί πολύ καλή γνώση του αντικειμένου, σφαιρική ενημέρωση, αφοσίωση και αμεροληψία. Επιπροσθέτως, ένας έλεγχος στοχεύει στο να διαπιστώσει αν η επίδοση (μιας εταιρείας για παράδειγμα) δείχνει συμμόρφωση (compliance) και στην βελτίωση της πρώτης. Πολλές φορές θα χρειαστεί να γίνει περαιτέρω έλεγχος σε μετέπειτα χρόνο για να επιβεβαιωθεί ότι έχουν γίνει οι διορθωτικές ενέργειες (corrective actions) του προηγούμενου ελέγχου (follow – up audit).

## **Γ. ΣΤΑΔΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Αναφορικά με τα βήματα που απαιτούνται για να λάβει χώρα ένας έλεγχος, μπορούμε να τονίσουμε τέσσερα βασικά από την αρχή της διαδικασίας μέχρι το τέλος.

Ειδικότερα:

A) Προετοιμασία ελέγχου (audit preparation): Είναι το αρχικό στάδιο και περιλαμβάνει ό,τι χρειάζεται να γίνει από πριν, από την αναζήτηση του ελεγκτή, την κατάρτιση του προγράμματος του ελέγχου, την ημέρα, την ώρα και την μέρος, την στοχοθεσία του ελέγχου και άλλα. Το στάδιο αυτό ξεκινάει από την στιγμή που παρθεί η απόφαση για τον επικείμενο έλεγχο και σταματάει μόλις ξεκινήσει επίσημα η κανονική διαδικασία του ελέγχου, το κυρίως μέρος της,

B) Διεξαγωγή ελέγχου (audit performance): Η φάση αυτή περιλαμβάνει το κυρίως μέρος της όλης διαδικασίας, με την συλλογή των πληροφοριών – στοιχείων και τοποθετείται χρονικά από την άφιξη για τον έλεγχο μέχρι την αναχώρηση από αυτόν. Την επικοινωνία με τον επιθεωρούμενο, με άλλα μέλη, την διαπίστωση αν όλα λειτουργούν τουλάχιστον ικανοποιητικά ή όχι, συνεπώς στην δεύτερη περίπτωση είναι αναγκαίες οι διορθώσεις,

Γ) Έκθεση ελέγχου (audit reporting): Ο σκοπός της αναφοράς του ελέγχου είναι για να κοινοποιηθούν και να γίνουν ευρέως γνωστά τα αποτελέσματά του. Η έκθεση αυτή οφείλει να δώσει σωστά και ξεκάθαρα δεδομένα που θα βοηθήσουν την διοίκηση να αντιμετωπίσει σημαντικά ζητήματα οργάνωσης. Ενδέχεται, σε περίπτωση που δεν υπάρχει επιπρόσθετος έλεγχος επιβεβαίωσης, να ολοκληρωθεί η διαδικασία με την κατάθεση της έκθεσης από τον ελεγκτή.

Δ) Επιπρόσθετος έλεγχος επιβεβαίωσης και κλείσιμο (audit follow – up and closure): Σύμφωνα με τον ISO 19011, η διαδικασία του ελέγχου ολοκληρώνεται όταν επιβεβαιώνεται πως οι διορθωτικές ενέργειες έχουν γίνει κανονικά.

Σημαντικό χαρακτηριστικό του κάθε ελέγχου είναι να διατυπώνεται με σαφήνεια και διαύγεια η κάθε ερώτηση και να απευθύνεται στο κατάλληλο άτομο.

## **2.1. Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Η ναυτιλία, ειδικά τα τελευταία χρόνια, είναι ένας τομέας, που λόγω του υψηλού του ρίσκου και της δυναμικότητάς του, υπόκειται σε πολλούς ελέγχους, διαφορετικής φύσης κάθε φορά, και αυτό επιφέρει ολοένα και περισσότερες και πιο αυστηρές απαιτήσεις συμμόρφωσης τόσο του πληρώματος όσο και του πλοίου. Στην εργασία αυτή θα δώσουμε έμφαση στην δεύτερη κατηγορία ελέγχου, όπως περιγράψαμε πιο πάνω, τον εξωτερικό έλεγχο (external audit). Αρχικά, να ξεκαθαρίσουμε τους τρεις όρους που εναλλάσσονται συχνά στον ναυτιλιακό τομέα και ίσως να προκαλούν



σύγχυση, αυτόν του «επιθεωρητή» (inspector), του «ελεγκτή» (auditor) και του «επιθεωρητή της κλάσης» (surveyor). Έτσι, όταν μιλάμε για το κράτος σημαίας (flag state), σωστή είναι η χρήση του όρου «επιθεωρητή» (inspector), το ίδιο ισχύει και για τις λιμενικές αρχές (port state) που διενεργούν έλεγχο. Ο όρος «surveyor» σχετίζεται αποκλειστικά και μόνο με την κλάση – τον νηογνώμονα. Τέλος, έχουμε και τους «ελεγκτές» (auditors), οι οποίοι προέρχονται από έναν οργανισμό ελέγχου και είναι αρμόδιοι να εξετάσουν διαφορετικά ζητήματα από τους υπόλοιπους (για παράδειγμα την εφαρμογή του Κώδικα ISM μέσα στην εταιρεία).

### ***ΣΕ ΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΙΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΙΝΑΙ ΥΠΕΥΘΥΝΑ ΓΙΑ ΤΟ ΚΟΜΜΑΤΙ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ – ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ;***

Τα βασικά τμήματα (departments) που ασχολούνται με την διεξαγωγή και την ανάλυση των αποτελεσμάτων των ελέγχων και των επιθεωρήσεων είναι το τμήμα για την υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον (Health, Safety/Security, Environment - HSSE) και το τμήμα της ποιότητας (Quality). Σε αρκετές εταιρείες, τα δύο παραπάνω διαφορετικά τμήματα ενώνονται σε ένα.

Ξεκινώντας από το πρώτο τμήμα, σε γενικές γραμμές, οι κύριες αρμοδιότητές του είναι η βελτίωση του συστήματος της εταιρείας λαμβάνοντας υπόψιν τα ατυχήματα (accidents), τα διάφορα περιστατικά (incidents), τα παρολίγον ατυχήματα (near misses) και τα αποτελέσματα της αναθεώρησης της διοίκησης (management review). Είναι υπεύθυνο στο να εξασφαλίζει την εφαρμογή της πολιτικής του τμήματος αυτού τόσο πάνω στα πλοία όσο και στην εταιρεία, να επικοινωνεί με τα μέρη που λαμβάνουν μέρος σε έναν εξωτερικό έλεγχο, να διασφαλίζει ασφαλείς και πρέπουσες συνθήκες εργασίας τόσο πάνω στα πλοία όσο και στην εταιρεία, να οργανώνει τις εκπαιδεύσεις σχετικά με την ασφάλεια και την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, να παρακολουθεί τις διορθωτικές ενέργειες και τις μη συμμορφώσεις, τα συστήματα και πρότυπα πλοήγησης και άλλα.

Παρακάτω παρουσιάζονται σχηματικά τα στάδια (εξωτερικού) ελέγχου που αφορούν την σύμβαση MLC και τους Κώδικες ISM και ISPS, για τα οποία θα γίνει λόγος αναλυτικότερα στη συνέχεια της εργασίας.

Σύμβαση MLC – Κώδικας ISM – Κώδικας ISPS	
Interim	Εκδίδεται στην αρχή με διάρκεια 6 μηνών
Initial	Εκδίδεται μετά το Interim με διάρκεια 5 ετών
Intermediate	Εκδίδεται μετά το Initial με διάρκεια 2,5 ετών
Renewal	Εκδίδεται μετά το Intermediate με διάρκεια 5 ετών

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο**

### **ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ (PORT STATE CONTROL (PSC))**

Όλα τα πλοία που πλέουν σε διεθνή ύδατα είναι υποχρεωμένα ακόμα περισσότερο να συμμορφώνονται με διεθνείς κώδικες και συμβάσεις. Για τον λόγο αυτό, η συντήρηση των πλοίων θα πρέπει να βασίζεται σε συγκεκριμένα πρότυπα με την συνδυασμένη προσπάθεια των ενδιαφερομένων μερών, όπως είναι για παράδειγμα το κράτος της σημαίας, η ναυτιλιακή εταιρεία, ο καπετάνιος κλπ. Οι έλεγχοι διενεργούνται σε τακτική βάση από τις λιμενικές αρχές προς τα πλοία για αυτό και πρέπει ο καπετάνιος και το πλήρωμα να είναι έτοιμοι και να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα. Μάλιστα, ενημέρωνονται για το ποια αντικείμενα θεωρούνται τα πιο πιθανά να ελεγχθούν και να αποδειχθούν «ελαττωματικά» μέσα από το κράτος σημαίας, τις λιμενικές αρχές κλπ. (βλ. Παράρτημα Ε).

#### **A. ΑΡΧΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΣΤΗΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ (AUSTRALIAN MARITIME SAFETY AUTHORITY (AMSA))**

Η Αρχή για την Ασφάλεια της θάλασσας στην Αυστραλία αποτελεί μια θεσμοθετημένη αρχή η οποία νομοθετήθηκε υπό την πράξη «Australian Maritime Safety Authority Act 1990» (AMSA Act), με πρωταρχικό στόχο την προώθηση της ασφάλειας στην θάλασσα και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την αποτροπή της μόλυνσης που προέρχεται από τα πλοία στο θαλάσσιο περιβάλλον, την παροχή υποδομών οι οποίες θα στηρίζουν την ασφαλή πλοήγηση στα νερά της Αυστραλίας και τέλος την παροχή υπηρεσιών στην ναυτική βιομηχανία σε εμπορική βάση. Σύμφωνα με την ετήσια αναφορά των ετών 2016 – 2017 της Αρχής, βλέπουμε πως το 75% των μεγαλύτερων πλοίων χύδην φορτίου (bulk carriers) του παγκοσμίου στόλου περνούν από την Αυστραλία κάθε χρόνο. Μην ξεχνάμε πως η Αυστραλία είναι η μεγαλύτερη χώρα – νησί του κόσμου και η ακτογραμμή της αγγίζει περί τα 60.000 χιλιόμετρα.

Συνεχίζοντας, η παρούσα έκθεση παρουσιάζει ορισμένα πραγματικά περιστατικά και δεδομένα που έλαβαν χώρα κατά το χρονικό διάστημα αυτό (2016-2017) σε διάφορα λιμάνια και αγκυροβόλια της χώρας. Έτσι, ενημερωνόμαστε πως πλοίο που μετέφερε κάρβουνο (coal) τον Αύγουστο του 2016 τέθηκε υπό κράτηση για παραπάνω από δύο

μήνες εξαιτίας διαφωνιών και αντιπαραθέσεων ως προς τους μισθούς και τις συνθήκες πάνω στο πλοίο. Για να επιλυθεί το πρόβλημα αυτό, η Αρχή διαπραγματεύτηκε με τον ιδιοκτήτη του πλοίου, τον διαχειριστή του (operator), το κράτος της σημαίας και με άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, ενώ οι επιθεωρητές (surveyors) ήταν σε καθημερινή επαφή με τον καπετάνιο (master) για να επιβεβαιώνεται η ασφάλεια του πληρώματος πάνω στο πλοίο. Στο τέλος, όλοι μαζί κατόρθωσαν μια θετική έκβαση με τους ναυλωτές (charterers), επειδή ήθελαν το φορτίο, να πληρώνουν τους μισθούς και ως αποτέλεσμα η κράτηση του πλοίου άρθηκε και ήταν πια ξανά ελεύθερο για ταξίδι. Ως προς τα κριτήρια της επίδοσης (performance criterion) μαθαίνουμε πως για το έτος 2016-2017 η στόχευση (target) ήταν για όλες τις επιθεωρήσεις συνολικά ο αριθμός 7900 (εκ των οποίων ο αριθμός των επιθεωρήσεων από τις λιμενικές αρχές είχε υπολογιστεί στις 3000) και τελικά πραγματοποιήθηκαν 9403, ενώ επιθεωρήσεις από τις λιμενικές αρχές 3608. Αναφορικά με τις επιθεωρήσεις των κρατών της σημαίας η στόχευση ήταν οι 60 και τελικά έλαβαν χώρα 74. Επιπλέον, ο στόχος για τις κατά μέσο όρο ανεπάρκειες ανά επιθεώρηση είχε εκτιμηθεί να είναι το μέγιστο μέχρι 3,25 και προέκυψε να είναι 2,4 και για το ποσοστό των πλοίων υπό κράτηση μετά από επιθεώρηση των λιμενικών αρχών (PSC inspections) να είναι μέχρι 7,5%, το οποίο στο τέλος ήταν 5,5%. Κλείνοντας, για την ηλικία των πλοίων που προσεγγίζουν την Αυστραλία σε σχέση με την ηλικία των πλοίων του παγκοσμίου στόλου, η στόχευση αρχικά ήταν τα 9 έτη και πράγματι τα αποτελέσματα έδειξαν ότι ήταν 9,6 έτη. Στο σημείο αυτό να υπογραμμίσουμε πως για την Σύμβαση της Ναυτικής Εργασίας (MLC) ο στόχος ήταν να εντοπιστούν κατά μέσο όρο μέχρι 0,5 ανεπάρκειες σχετιζόμενες με την συγκεκριμένη Σύμβαση και εν τέλει αποδείχθηκε πως εντοπίστηκαν 0,31.

## **B. ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ (PARIS MOU)**

Το Μνημόνιο Κατανόησης του Παρισιού για τον έλεγχο από τις λιμενικές αρχές (PSC) είναι μια διοικητική συμφωνία ανάμεσα σε 27 ναυτιλιακές αρχές, οι οποίες παρουσιάζονται παρακάτω.

Βέλγιο	Γερμανία	Νορβηγία
Βουλγαρία	Ελλάδα	Πολωνία
Καναδάς	Ισλανδία	Πορτογαλία
Κροατία	Ιρλανδία	Ρουμανία

Κύπρος	Ιταλία	Ρωσία
Δανία	Λετονία	Σλοβενία
Εσθονία	Λιθουανία	Ισπανία
Φινλανδία	Μάλτα	Σουηδία
Γαλλία	Ολλανδία	Ηνωμένο Βασίλειο

Πηγή: ιστότοπος Paris MoU

Το πρώτο Μνημόνιο Κατανόησης που συνήφθη ήταν το 1978 αυτό της Χάγης «Hague Memorandum» ανάμεσα σε ναυτιλιακές αρχές της Δυτικής Ευρώπης. Στη συνέχεια, υπεγράφη ένα νέο Μνημόνιο Κατανόησης για τους ελέγχους από τις λιμενικές αρχές, τον Ιανουάριο του 1982 από 14 ευρωπαϊκές χώρες, το οποίο τέθηκε σε ισχύ τον Ιούλιο του ίδιου έτους. Από τότε το εν λόγω Μνημόνιο έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές προκειμένου να μπορέσει να ανταποκριθεί στις νέες απαιτήσεις περί ασφάλειας και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος αλλά και σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών. Σήμερα, το Μνημόνιο αυτό αριθμεί 27 κράτη – μέλη.

#### ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΝΟ ΜΝΗΜΟΝΙΟΥ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥ 2018 – 2023

Η βασική επιδίωξη του Μνημονίου Κατανόησης του Παρισίου είναι η ελαχιστοποίηση των εμπορικών πλοίων που δεν πληρούν επαρκώς τις προδιαγραφές για να πλέουν στην ευρύτερη περιοχή. Ως στρατηγικοί στόχοι έχουν τεθεί οι εξής:

- 1) Προκειμένου να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα του Μνημονίου, θα πρέπει
  - α) να παρακολουθείται και να ενδυναμώνεται η εργασία της Επιτροπής και των υπο – ομάδων με το να υπάρχει άμεση και επαρκής απάντηση στις εξελίξεις και τις προκλήσεις που προκύπτουν και β) να παρακολουθείται και να παρέχεται βελτίωση της επίδοσης των κρατών – μελών μέσω αναλύσεων ως προς τον μέσο όρο του δείκτη των κρατήσεων (detention rate), για παράδειγμα, και μέσω υψηλής ποιότητας, επικαιροποιημένης και διαπροσωπικής εκπαίδευσης προς τους ελεγκτές.
- 2) Προκειμένου να ενισχυθεί το προφίλ του Μνημονίου, θα πρέπει να βελτιωθεί και να διατηρηθεί ένας ζωντανός και διαφανής διάλογος με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη μέσω της δημοσιοποίησης στοιχείων, ετήσιας έκθεσης, διατήρησης ιστοτόπου.

- 3) Προκειμένου να αναπτυχθεί και να υποστηριχθεί το καθεστώς του Μνημονίου, θα πρέπει να προωθηθεί η επάρκεια και η αποδοτικότητα των επιθεωρήσεων.
- 4) Η σύναψη συνεργειών και κοινών πρωτοβουλιών με άλλα καθεστάτα ελέγχων από τις λιμενικές αρχές και συνεργασιών με διεθνείς οργανισμούς.
- 5) Η σύναψη συνεργασίας με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στην θάλασσα (European Maritime Safety Agency – EMSA).

Ως προς την επιθεώρηση από τις λιμενικές αρχές, υπάρχουν τεσσάρων ειδών επιθεωρήσεων:

A) Initial inspection: Γίνεται για να ελεγχούν τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα που υπάρχουν πάνω στο πλοίο σύμφωνα με το παράρτημα 10 του Paris MoU (βλ. πίνακάκι παρακάτω) αλλά και η συνολική κατάσταση και υγιεινή του πλοίου που συμπεριλαμβάνει την γέφυρα (navigation bridge), την διαμονή και την κουζίνα (accommodation and galley), τα καταστρώματα μαζί με το πρόστεγο (decks including forecastle), αμπάρια (cargo holds) και το μηχανοστάσιο (engine room). Επιπλέον, διαπιστώνεται το αν το πλοίο συμβαδίζει με τους κοινά αποδεκτούς κανονισμούς και πρότυπα παγκοσμίως. Διενεργείται σε κάθε πλοίο πριν αυτό τεθεί σε λειτουργία, σε κίνηση. Είναι η πιο σημαντική επιθεώρηση και περιλαμβάνει όλους τους τομείς του πλοίου, δηλαδή ναυπηγικό, μηχανολογικό, ηλεκτρολογικό, τηλεπικοινωνιακό και ναυτιλιακό.

B) More detailed inspection: Όπως φαίνεται και από την ίδια την φράση, μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση γίνεται όταν υπάρχουν ξεκάθαρα στοιχεία (clear grounds) κατά τον επιθεωρητή πως η κατάσταση του πλοίου, του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του δεν ανταποκρίνεται ουσιαδώς στους σχετικούς κανονισμούς. Για παράδειγμα, η απουσία έγκυρων πιστοποιητικών ή εγγράφων συνιστά μια ξεκάθαρη απόδειξη για πιο λεπτομερή επιθεώρηση. Άλλες περιπτώσεις, που μπορεί να οδηγήσουν στην διαδικασία αυτή, έχουν να κάνουν με τα συστήματα σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης (emergency systems), την επικοινωνία με τον ασύρματο (radio communication), την πυρασφάλεια (fire safety), τους συναγερμούς (alarms), τον εξοπλισμό πλοήγησης (navigation equipment), τα επικίνδυνα εμπορεύματα (dangerous goods), την προστασία από την μόλυνση (pollution prevention) κλπ.

Γ) Expanded inspection: Λαμβάνει χώρα όταν έχει παρέλθει η περίοδος μέσα στην οποία πρέπει να επιθεωρηθεί το πλοίο και έτσι κρίνεται επιτακτικής ανάγκης.

Δ) Concentrated Inspection Campaign: Κάθε χρόνο λαμβάνει χώρα ένας κοινός έλεγχος μεταξύ δύο συνήθως διοικητικών αρχών λιμένων ως προς ένα συγκεκριμένο αντικείμενο επιθεώρησης. Αναφέρεται εκτενέστερα παρακάτω.

## **Γ. ΠΡΟΦΙΛ ΒΑΘΜΟΥ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ (SHIP RISK PROFILE (SRP))**

Κάθε μέρα πολλά είναι τα πλοία ανά τον κόσμο που επιλέγονται για επιθεώρηση από τις λιμενικές αρχές. Για να διευκολύνεται λοιπόν το έργο τους, λειτουργεί ένας μηχανισμός, ο οποίος κατηγοριοποιεί τα πλοία και τα ξεχωρίζει ανάλογα με τον βαθμό επικινδυνότητας που έχουν για να πέρασουν από τους επιθεωρητές. Το προφίλ αυτό υπολογίζεται σε καθημερινή βάση τόσο από τις γενικές (generic) παραμέτρους όσο από τις ιστορικές (historic) παραμέτρους του πλοίου. Προκύπτουν τα πλοία με υψηλό ρίσκο «high risk», με χαμηλό ρίσκο «low risk» και τα ενδιάμεσα «standard risk».

### Γενικές Παράμετροι (Generic Parametres)

<b>HIGH RISK SHIP (HRS)</b>	
	Δεξαμενόπλοια χημικών
	Πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου
<b>Τύποι</b>	Πετρελαιοφόρα
<b>Πλοίου</b>	Πλοία χύδην φορτίου
	Επιβατηγά πλοία

<b>HIGH RISK SHIP (HRS)</b>	
<b>Ηλικία</b>	Όλοι οι τύποι πλοίου από 12 ετών και πάνω
<b>Πλοίου</b>	

<b>HIGH RISK SHIP (HRS)</b>	
<b>Λίστα</b>	Αν η σημαία ανήκει στην μαύρη λίστα
<b>σημαίας</b>	

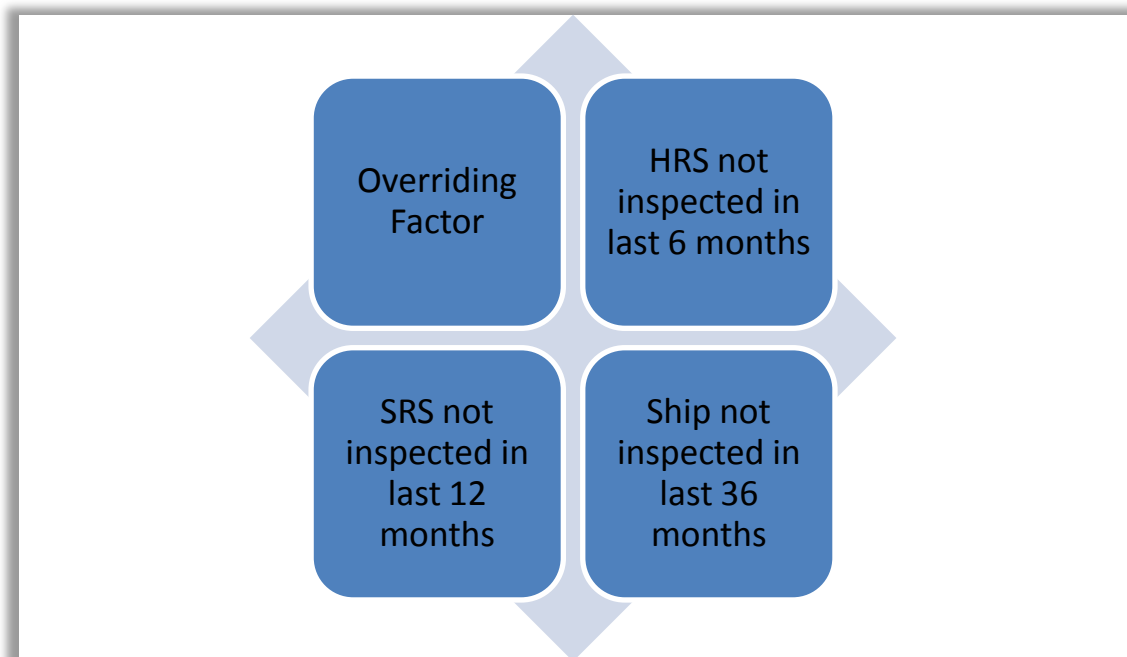
## Ιστορικές Παράμετροι (Historic Parametres)

**Αριθμός ανεπαρκειών που έχουν εντοπιστεί κατά τους τελευταίους 36 μήνες**

**Αριθμός περιπτώσεων πλοίου υπό κράτηση κατά τους τελευταίους 36 μήνες**  
**Υψηλού κινδύνου κρίνεται η περίπτωση όταν έναν πλοίο έχει τεθεί υπό κράτηση από 2 και πάνω φορές κατά τα τελευταία τρία χρόνια**

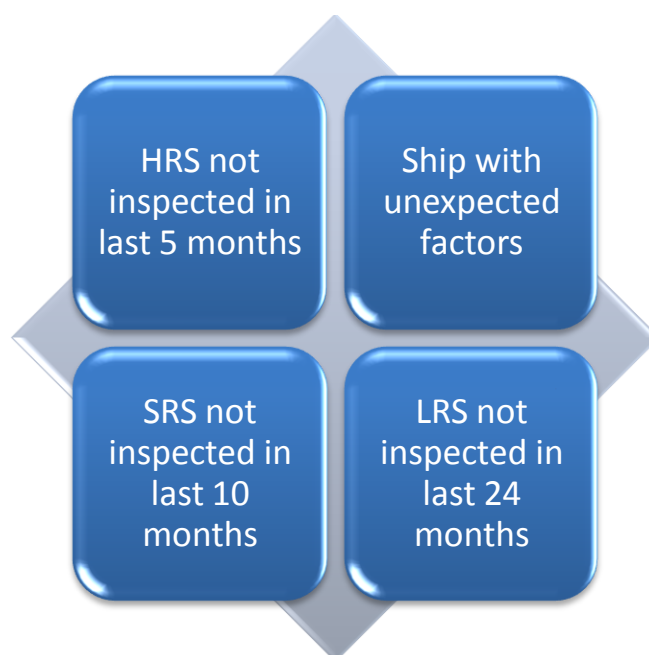
Όπως προκύπτει από τους παραπάνω πίνακες, δημιουργούνται δύο κατηγορίες οι οποίες ορίζουν περισσότερο ή λιγότερο επιτακτική την ανάγκη για επιθεώρηση του πλοίου από τις λιμενικές αρχές, κρίνουν πιο αναγκαίες ορισμένες περιπτώσεις από άλλες. Έτσι, έχουμε τα πλοία προτεραιότητας 1 και τα πλοία προτεραιότητας 2.

**Priority I** (ship must be inspected)





**Priority II** (ship may be inspected)



Χρειάζεται να τονίσουμε πως υπάρχουν δύο ειδών δεικτών που σχετίζονται με την επίδοση της εταιρείας (company performance), οι οποίοι υπολογίζονται σε καθημερινή βάση με ένα εύρος από το πολύ χαμηλό (very low) μέχρι το υψηλό (high). Πιο συγκεκριμένα, συναντάμε τον δείκτη για τις ανεπάρκειες (deficiency index) και τον δείκτη για τις κρατήσεις των πλοίων (detention index). Όσον αφορά τον πρώτο δείκτη είναι ο λόγος όλων των βαθμών από όλες τις ανεπάρκειες όλων των πλοίων του στόλου μιας εταιρείας προς τον αριθμό των επιθεωρήσεων όλων των πλοίων του στόλου της εταιρείας τους τελευταίους 36 μήνες. Συνεπώς, όπως βλέπουμε στο παράρτημα 7 του Μνημονίου Κατανόησης Paris MoU:

<b>Deficiency index</b>	<b>Deficiency points per inspection</b>
Πάνω από τον μέσο όρο	Όταν είναι πάνω από δύο (2) βαθμούς από τον μέσο όρο του Paris MoU
Ακριβώς στον μέσο όρο	Μέσος όρος Paris MoU + Δύο (2) βαθμοί
Κάτω από τον μέσο όρο	Κάτω από δύο (2) βαθμούς του μέσου όρου του Paris MoU

Όσον αφορά τον δεύτερο δείκτη είναι ο λόγος του αριθμού των κρατήσεων όλων των πλοίων του στόλου μιας εταιρείας προς τον αριθμό των επιθεωρήσεων όλων των πλοίων του στόλου της εταιρείας τους τελευταίους 36 μήνες. Συνεπώς, όπως βλέπουμε στο παράρτημα 7 του Μνημονίου Κατανόησης Paris MoU:

<b>Detention index</b>	<b>Detention rate</b>
Πάνω από τον μέσο όρο	Όταν είναι πάνω από δύο (2) βαθμούς από τον μέσο όρο του Paris MoU
Ακριβώς στον μέσο όρο	Μέσος όρος Paris MoU + Δύο (2) βαθμοί
Κάτω από τον μέσο όρο	Κάτω από δύο (2) βαθμούς του μέσου όρου του Paris MoU

Κλείνοντας, με βάση τους δύο πίνακες που προηγήθηκαν, προκύπτει και ένας τρίτος πίνακας, αυτός της επίδοσης της εταιρείας. Έτσι:

Δείκτης Κρατήσεων	Δείκτης Ανεπαρκειών	Επίδοση Εταιρείας
Πάνω από τον μέσο όρο	Πάνω από τον μέσο όρο	Πολύ χαμηλή
Πάνω από τον μέσο όρο Πάνω από τον μέσο όρο Ακριβώς στον μέσο όρο Κάτω από τον μέσο όρο	Ακριβώς στον μέσο όρο Κάτω από τον μέσο όρο Πάνω από τον μέσο όρο Πάνω από τον μέσο όρο	Χαμηλή
Ακριβώς στον μέσο όρο Ακριβώς στον μέσο όρο Κάτω από τον μέσο όρο	Ακριβώς στον μέσο όρο Κάτω από τον μέσο όρο Ακριβώς στον μέσο όρο	Μέτρια
Κάτω από τον μέσο όρο	Κάτω από τον μέσο όρο	Υψηλή

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση για το 2017 του Μνημονίου Κατανόησης του Παρισιού για τους Ελέγχους από τις Λιμενικές Αρχές (Paris MoU), παρατηρούμε ότι οι κρατήσεις πλοίων για το έτος 2017 ανήλθαν σε ένα ποσοστό της τάξης 3,82%, οι επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν με βάση το εν λόγω Μνημόνιο Κατανόησης υπολογίστηκαν στις 17.916 εκ των οποίων οι 9.287 βγήκαν με ανεπάρκειες, 685

κρατήσεις πλοίων και 33 οριστικές απαγορεύσεις πλοίων να ταξιδεύουν. Πιο συγκεκριμένα, έχει ενδιαφέρον να σταθούμε στο γεγονός ότι στην Ελλάδα έλαβαν χώρα οι 1.016 επιθεωρήσεις από τις 17.916, με ανεπάρκειες βρέθηκαν οι 567 από τις 9.287 και οι κρατήσεις πλοίων ήταν 66 από τις 685. Ρίχνοντας μια ματιά παρακάτω στην «πίτα» με τις πέντε βασικές κατηγορίες ανεπαρειών, το μεγαλύτερο ποσοστό κατέχει η ασφάλεια της πλοήγησης (Safety of Navigation) – 13,66%, ακολουθεί η πυρασφάλεια (Fire safety) -13,06%, οι συνθήκες εργασίας (Labour conditions) – 8,35%, οι συσκευές διάσωσης ζωής (Life saving appl.) – 8,06% και τέλος τα πιστοποιητικά και τα απαραίτητα έγγραφα (Certificates & docs) – 6,75%.

Χαρακτηριστικά, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε στο σημείο αυτό, όπως προκύπτει από τα στοιχεία της AMSA για το έτος 2017 – 2018, πως ενώ οι αφίξεις στα λιμάνια της Αυστραλίας έχουν μειωθεί μέσα στο έτος αυτό, το ποσοστό των κρατήσεων (detention rate) έχει αυξηθεί. Για παράδειγμα, αναφερόμενοι στην σημαία της Λιβερίας που εξετάσαμε προηγουμένως, το 2017 οι αφίξεις (arrivals) ήταν 3060 και το ποσοστό των κρατήσεων στο 6,3 %, ενώ το 2018 οι αφίξεις ήταν 2588 με ποσοστό κρατήσεων 10,8%. (βλ. Παράρτημα ΣΤ)

Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο στην διαδικασία της επιθεώρησης από τις λιμενικές αρχές είναι η κωδικοποίηση - αρίθμηση του κάθε αντικειμένου που επιθεωρείται αλλά και των διορθωτικών ενεργειών/δράσεων που πρέπει να ληφθούν. Ας δούμε ορισμένα παραδείγματα από τα στοιχεία που έχει διαθέσιμα το Paris MoU.

#### ΑΡΙΘΜΗΣΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

<b>ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΙΟΘΕΤΗΣΗ</b>	
<i>ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΛΟΙΟΥ</i>	
<b>01106</b>	Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (DOC/ISM)
<b>01107</b>	Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (SMC/ISM)
<i>ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ</i>	
<b>01218</b>	Ιατρικό πιστοποιητικό
<b>01220</b>	Σύμβαση εργασίας ναυτικού
<b>01305</b>	Βιβλία καταχώρησης στοιχείων («Ημερολόγια») – Υποχρεωτικές καταγραφές
<b>01307</b>	Μέγιστο ωρών εργασίας – ελάχιστο ωρών ανάπαυσης
<b>ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΛΟΙΟΥ</b>	
<b>02117</b>	Διάβρωση στο κατάστρωμα
<b>02120</b>	Σήμανση του αριθμού IMO

<b>ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ</b>	
<b>04103</b>	Φωτισμός για έκτακτη ανάγκη και μπαταρίες
<b>04109</b>	Γυμνάσια για φωτιά
<b>ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ</b>	
<b>05115</b>	Βιβλίο καταγραφής για ραδιοεπικοινωνία («Ημερολόγιο»)
<b>05116</b>	Λειτουργία/Συντήρηση
<b>ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑ</b>	
<b>07106</b>	Ανίχνευση φωτιάς
<b>07116</b>	Εξαερισμός
<b>ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΙ</b>	
<b>08101</b>	Γενικός συναγερμός
<b>08106</b>	Συναγερμός συστήματος αδρανούς αερίου (inert gas)
<b>ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ</b>	
<i>ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ</i>	
<b>09112</b>	Ιατρικός εξοπλισμός
<b>09114</b>	Υπνοδομάτιο
<i>ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ</i>	
<b>09224</b>	Στοιβάσια φορτίου
<b>09232</b>	Καθαριότητα μηχανοστασίου
<b>ΑΣΦΑΛΗΣ ΠΛΟΗΓΗΣΗ</b>	
<b>10112</b>	Ηλεκτρονικοί Χάρτες (ECDIS)
<b>10127</b>	Σχεδιασμός Ταξιδιού (Voyage Plan)
<b>ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟ ΦΟΡΤΙΟ</b>	
<b>12105</b>	Έλεγχος θερμοκρασίας
<b>12108</b>	Προσωπική προστασία
<b>ΠΡΩΩΣΗ ΚΑΙ ΒΟΗΘΗΤΙΚΗ ΜΗΧΑΝΗ</b>	
<b>13101</b>	Κύρια μηχανή
<b>13102</b>	Βοηθητική μηχανή
<b>ISM</b>	
<b>15150</b>	ISM
<b>ISPS</b>	
<b>16103</b>	Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου (ΣΑΠ)
<b>16106</b>	Γυμνάσια για ασφάλεια από έκνομες ενέργειες
<b>MLC</b>	

<b>ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΕ ΠΛΟΙΟ</b>	
<b>18101</b>	Ελάχιστο όριο ηλικίας
<b>18102</b>	Νυχτερινή εργασία
<b>ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ</b>	
<b>18201</b>	Ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης
<b>18203</b>	Μισθοί
<b>ΔΙΑΜΟΝΗ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ, ΣΙΤΙΣΗ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ</b>	
<b>18301</b>	Θόρυβος
<b>18316</b>	Νερό

Πηγή: ιστότοπος Paris MoU

<b>ΑΡΙΘΜΗΣΗ ΔΡΑΣΗΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ</b>	
10	Η ανεπάρκεια έχει αποκατασταθεί (rectified)
15	Η ανεπάρκεια να αποκατασταθεί στο επόμενο λιμάνι (at next port)
16	Η ανεπάρκεια να αποκατασταθεί μέσα στις επόμενες δύο εβδομάδες (within 14 days)
17	Η ανεπάρκεια να αποκατασταθεί πριν την αναχώρησή του πλοίου από το λιμάνι (before departure)
21	Η διορθωτική ενέργεια που σχετίζεται με Κώδικα ISM πρέπει να έχει συντελεστεί μέσα σε τρεις μήνες (within 3 months)

Πηγή: ιστότοπος Paris MoU

#### **Δ. ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗΣ ΤΟΚΥΟΥ (ΤΟΚΥΟ ΜΟΥ)**

Ένα ακόμα πολύ γνωστό Μνημόνιο Κατανόησης είναι αυτό του Τόκυο, το οποίο υπεγράφη στην πρωτεύουσα της Ιαπωνίας το 1993 και τέθηκε σε εφαρμογή έναν χρόνο αργότερα, το 1994. Τώρα αριθμεί 20 μέλη και ο κύριος στόχος του Μνημονίου αυτού είναι να εγκαθιδρύσει ένα αποτελεσματικό και αποδοτικό καθεστώς ελέγχου από τις λιμενικές αρχές στην περιοχή της Ασίας – Ειρηνικού (Asia – Pacific) μέσω της συνεργασίας των μελών του, της εναρμόνισης των δραστηριοτήτων τους με απώτερο σκοπό να μειωθεί ο αριθμός των πλοίων που δεν πληροί τα πρότυπα των ημερών μας, να προωθηθεί η θαλάσσια ασφάλεια και η θαλάσσια ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, να προστατευθεί το θαλάσσιο περιβάλλον και τέλος να

διαφυλαχτούν οι αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών πάνω στο πλοίο.

Αυστραλία	Ιαπωνία	Νησιά Μάρσαλ	Ταϊλάνδη
Βανουάτου	Ινδονησία	Παπούα Νέα Γουινέα	Φιλιππίνες
Βιετνάμ	Κορέα	Περού	Φίτζι
Καναδάς	Μαλαισία	Ρωσία	Χιλή
Κίνα	Νέα Ζηλανδία	Σιγκαπούρη	Χονγκ Κονγκ

Όπως διαβάζουμε στην ετήσια αναφορά του Tokyo MoU για το 2017, στο συνέδριο που έλαβε χώρα το ίδιο έτος στο Βανκούβερ του Καναδά αποφασίστηκε για την κοινή καμπάνια επιθεώρησης (concentrated inspection campaign, CIC) μαζί με το Paris MoU, να έρθει ξανά στο φως το ζήτημα της ασφαλούς πλοήγησης (safety of navigation), όπως είχε συμβεί και το 2008, διότι υπάρχουν από τότε αρκετές καινούργιες απαιτήσεις και προαπαιτούμενα, όπως για παράδειγμα το σύστημα ECDIS και ο αριθμός των ανεπαρκειών αναφορικά με το εν λόγω ζήτημα παραμένει υψηλός. Στο σημείο αυτό να επισημάνουμε πως η κοινή καμπάνια επιθεώρησης, που γίνεται κάθε χρόνο και διαρκεί τρεις μήνες (Σεπτέμβριο με Νοέμβριο), στοχεύει στην εξέταση συγκεκριμένων κομματιών και γίνεται μαζί με τις συνήθειες επιθεωρήσεις των λιμενικών αρχών. Το 2017, εξετάστηκε βασικά ο εξοπλισμός πλοήγησης (navigation equipment), έλαβαν χώρα 4.288 επιθεωρήσεις (οι 883 αφορούσαν πλοία χύδην φορτίου με 28 κρατήσεις) και τα περισσότερα πλοία που τέθηκαν υπό κράτηση έφεραν την σημαία του Παναμά. Τα κύρια μέρη ήταν α) το σύστημα ECDIS, αν είχαν επικαιροποιηθεί οι ηλεκτρονικοί χάρτες του και αν υπήρχε ο κατάλληλος υποστηρικτικός εξοπλισμός, β) ο εξοπλισμός πλοήγησης αν ήταν σε συμφωνία με τις πιστοποιήσεις που εφαρμόζονται για την ασφάλεια και τέλος γ) ο σχεδιασμός της διαδρομής για ολόκληρο το ταξίδι (passage plan).

<b>ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΣΤΟ CIC ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΠΛΟΗΓΗΣΗ &amp; ΤΟ ECDIS</b>
1) Is ship's navigation equipment in accordance with its applicable safety certificate?
2) Does the ECDIS have the appropriate up-to-date electronic charts for the intended voyage and is there a suitable back – up arrangement?

3) Is there evidence that all watchkeeping officers comply with STCW requirements for ECDIS?
4) Can watchkeeping officers demonstrate familiarization with ECDIS?
5) Does the passage plan cover the whole voyage?
6) Does all crew know and respect the official working language as established and recorded in the ship's logbook?
7) Is the ship detained as a result of this CIC?

Αναλυτικότερα, για το (5) του παραπάνω πίνακα και τον σχεδιασμό της διαδρομής για ολόκληρο το ταξίδι, ο επιθεωρητής καλείται να εξακριβώσει την κατάσταση του πλοίου, την σταθερότητά του, τον εξοπλισμό του, αν το φορτίο που μεταφέρεται έχει κάποια ειδικά χαρακτηριστικά (είναι π.χ. επικίνδυνο) και την τοποθέτησή του, αν ο σχεδιασμός του ταξιδιού έχει γίνει και εγκριθεί από τον καπετάνιο, αν η διαδρομή που θα ακολουθηθεί έχει εντοπιστεί και μαρκαριστεί στους χάρτες και άλλα.

Για την φετινή κοινή καμπάνια επιθεώρησης (2018) ο θεματικός άξονας που ελέγχεται είναι σχετικά με την ρύπανση του αέρα και τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (air pollution and ghg emissions). Στόχοι του συγκεκριμένου CIC είναι να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL μέσα στην βιομηχανία της ναυτιλίας, να ενημερωθούν τα πληρώματα και οι πλοιοκτήτες για το πόσο σημαντικό είναι να τηρούνται οι διατάξεις του παραρτήματος αυτού και να αποφεύγεται η ρύπανση και τέλος να υπογραμμιστεί η ευθύνη που φέρει το καθεστώς του ελέγχου των λιμενικών αρχών (PSC regime) κατά την διαδικασία συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παραρτήματος της σύμβασης.

<b>ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΣΤΟ CIC ΓΙΑ ΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6 ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ MARPOL</b>
1) Do bunker delivery notes indicate that fuel oils delivered and used on board is not exceeding the maximum allowed sulphur content, as appropriate?
2) Are alternative arrangements (e.g. scrubbers) installed on board according to regulation 4.1 approved by the flag State?
3) Do ships which are using separate fuel oils to comply with the maximum sulphur content of 0.10% m/m in fuel oil and entering or leaving SOx emission control areas, record detailed information showing that the ship has

completed/initiated the change-over in the logbook prescribed by the Administration?
4) Does the ship keep on board a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)?
5) Was the ship detained as a result of the Inspection Campaign?

Πηγαίνοντας αρκετά χρόνια πίσω, το 2007, θα παρατηρήσουμε πως στο CIC που είχε γίνει τότε για τον Κώδικα ISM οι συμμετέχοντες ήταν περισσότεροι (Paris MOU, Tokyo MOU, Indian Ocean MOU, Mediterranean MOU, Black Sea MOU, Latin American and the USCG). Τότε οι επιθεωρητές είχαν χωρίσει την κοινή καμπάνια επιθεώρησης σε δύο μέρη, το πρώτο μέρος αφορούσε την εξέταση των εγγράφων και των πιστοποιητικών ISM και το δεύτερο την εξακρίβωση αν οι ναυτικοί πάνω στο πλοίο ήταν σε θέση να κατανοήσουν και να εφαρμόσουν αποτελεσματικά διάφορες διαδικασίες ασφαλούς ασφαλούς διαχείρισης με σκοπό να καταλήξουν στην επαρκή εφαρμογή του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης πάνω στο πλοίο.

<b>ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΣΤΟ CIC ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ISM</b>
1) Is the Safety Management documentation (certificates, manuals) on board?
2) Is there any evidence that the master has carried out the review of the SMS?
3) Have the procedures for establishing and maintaining contact with shore management in an emergency been tested?
4) Have the procedures to report non – conformities, accidents and hazardous situations been followed?
5) Is relevant documentation regarding the SMS in a working language or language understood by the crew?

**ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΝ CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN**

- 2018 MARPOL Annex VI
- 2017 Safety of Navigation
- 2016 MLC 2006 (βλ. Παράρτημα Γ)
- 2015 Entry into Enclosed Spaces
- 2014 Hours of Rest (STCW)



- 2013 Propulsion and auxiliary machinery
- 2012 Fire Safety Systems
- 2011 Structural safety and Load Lines
- 2010 Tanker damage stability
- 2009 Lifesavings: Lifeboat launching arrangements
- 2008 Safety of Navigation: Solas chapter V
- 2007 Implementation of the International Safety Management Code (ISM-Code)
- 2006 MARPOL 73/78 Annex I
- 2005 Global Maritime Distress Safety System (GMDSS)
- 2004 Labour and live circumstances: Working and living conditions
- 2003 Operational Compliance on board passenger ships
- 2002 International Safety Management Code (ISM-Code).

Βασικός σκοπός των επιθεωρήσεων PSC είναι να επιβεβαιωθεί το αν τα ξένα πλοία που επισκέπτονται το λιμάνι όπου θα λάβει χώρα το PSC συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα των Συμβάσεων και να ελεγχθεί η παρούσα κατάστασή τους προκειμένου, αν χρειαστεί, να εντοπιστούν οι ανεπάρκειες και να διορθωθούν όσο το δυνατόν πιο άμεσα. Φυσικά και υπάρχουν παράγοντες που θέτουν ένα πλοίο σε υψηλότερη προτεραιότητα (high priority) από ένα άλλο συνεπώς και είναι πιο πιθανό (έως σίγουρο) να επιθεωρηθεί σε επόμενο λιμάνι. Έτσι, οι πιθανότητες αυξάνονται αν έχει μεσολαβήσει διάστημα μεγαλύτερο των έξι μηνών από το τελευταίο PSC, αν το πλοίο έχει υποστεί σύγκρουση (collision), γείωση (grounding) ή προσάραξη (stranding) πριν την άφιξη στο λιμάνι της επιθεώρησης, αν έχει ανασταλεί η λειτουργία του νηογνώμονα κατά τους τελευταίους έξι μήνες, αν έχουν αποβληθεί επικίνδυνες βλαβερές ουσίες τυχαία στην θάλασσα, αν κάποιο από τα μέλη του πληρώματος έχει διαμαρτυρηθεί για τις συνθήκες ασφάλειας, διαβίωσης ή εργασίας πάνω στο πλοίο, όπως επίσης αν το πλοίο έχει τεθεί υπό κράτηση (been detained) και τελικά αφεθεί να πλεύσει από προηγούμενο λιμάνι. Στο σημείο αυτό να τονίσουμε πως υπάρχουν εταιρείες που έχουν εκδώσει εγκυκλίους (Circulars) προς ενημέρωση των καπετάνιων που αναφέρονται στην διαδικασία των επιθεωρήσεων PSC και στα βήματα από την αρχή μέχρι το τέλος στοχεύοντας σε πιο καλή προετοιμασία των πλοίων. Πιο συγκεκριμένα, οι κύριοι άξονες στους οποίους βασίζεται η επιθεώρηση είναι το να εξεταστούν τα πιστοποιητικά (certificates) του πλοίου, η συνολική

κατάστασή του, ο εξοπλισμός του και το πλήρωμά του και τέλος επιμέρους θέματα προς διερεύνηση που χρειάζονται οι ελεγκτές να δουν, όπως ζητήματα ασφάλειας και περιβάλλοντος. Γίνεται εύκολα κατανοητό ότι η παραπάνω διαδικασία προϋποθέτει ότι έχουν διενεργηθεί μια σειρά από ενέργειες εκ μέρους του γραφείου και του πλοίου, όπως για παράδειγμα το να βρίσκονται διαθέσιμα και ανανεωμένα όλα τα έγγραφα πάνω στο πλοίο και το πλήρωμα να γνωρίζει επαρκώς τα καθήκοντά του. Στο τέλος, πριν την καταληκτική συνάντηση (closing meeting) είναι σημαντικό να συζητηθούν τα ευρήματα της επιθεώρησης, η οποία θα τελειώσει όταν συμπληρωθεί η αναφορά (report) και οι ελεγκτές δεν βρίσκονται πια πάνω στο πλοίο. Ο επιθεωρητής παραδίδει την αναφορά στον καπετάνιο, η οποία θα ανήκει είτε στην φόρμα Α (Form A) σε περίπτωση που δεν βρεθούν ανεπάρκειες, είτε στην φόρμα Β (Form B) όταν βρεθούν. Όλες οι αναφορές αυτές θα πρέπει να διατηρούνται πάνω στο πλοίο για τουλάχιστον 2 χρόνια.<sup>3</sup>

*Λίστα με τα πιο βασικά Πιστοποιητικά και Έγγραφα που απαιτείται να βρίσκονται πάνω στο πλοίο (βλ. Παράρτημα Α)*

<b>International Tonnage Certificate (1969)</b> (Ο συνολικός (gross) και ο καθαρός (net) όγκος (tonnage) καταγράφονται εδώ)	<i>Tonnage 1969, Article 7</i>
<b>International Load Line Certificate</b> (Για γραμμή φόρτωσης)	<i>LL 1966, Article 16</i>
<b>Ship Construction File</b>	<i>SOLAS 1974, Regulation II-1/3-10</i>
<b>Stability Information</b>	<i>SOLAS 1974, Regulation II-1/5 and II-1/5-1</i>
<b>Onboard training and drills record</b> (Ειδική αναφορά για fire drills)	<i>SOLAS 1974, Regulation II-2/15.2.2.5</i>
<b>Muster list and emergency instructions</b>	<i>SOLAS 1974, Regulation III/8 and III/37</i>
<b>Radio record</b>	<i>SOLAS 1974, Regulation IV/17</i>
<b>Minimum safe manning document</b>	<i>SOLAS 1974, Regulation V/14.2</i>
<b>Voyage data recorder system – certificate of compliance</b>	<i>SOLAS 1974, Regulation V/18.8</i>

<sup>3</sup> Peter Kidman, *Port State Control, A guide for cargo ships*, Intercargo, 2001, pg.23

<b>AIS test report (Automatic Identification System)</b> (Ετήσιος έλεγχος)	<i>SOLAS 1974, Regulation V/18.9</i>
<b>Nautical charts and nautical publications</b>	<i>SOLAS 1974, Regulations V/19.2.1.4 and V/27</i>
<b>Cargo Securing Manual</b>	<i>SOLAS 1974, Regulations VI/5.6 and VII/5</i>
<b>Safety Management Certificate</b> (προορίζεται για το πλοίο)	<i>SOLAS 1974, Regulation IX/4, ISM Code, par.13</i>
<b>Document of Compliance</b> (προορίζεται για το γραφείο/εταιρεία)	<i>SOLAS 1974, Regulation IX/4, ISM Code, par.13</i>
<b>Continuous Synopsis Record (CSR)</b>	<i>SOLAS 1974, Regulation XI-1/5</i>
<b>Ship Security Plan and associated records</b>	<i>SOLAS 1974, Regulation XI-2/9, ISPS Code, part A, sections 9 and 10</i>
<b>International Ship Security Certificate (ISSC) or Interim International Ship Security Certificate (SOLAS chapter XI-2 και μέρος A από τον Κώδικα ISPS)</b>	<i>SOLAS 1974, Regulation XI-2 / 9.1.1; ISPS Code, part A</i>
<b>Oil Record Book</b> (για κάθε πλοίο με ολική χωρητικότητα άνω των 400 τόνων)	<i>MARPOL Annex I, Regulations 17 and 36</i>
<b>Shipboard Oil Pollution Emergency Plan</b> (για κάθε πλοίο με ολική χωρητικότητα άνω των 400 τόνων)	<i>MARPOL Annex, Regulation 37</i>
<b>Garbage Management Plan</b> (για κάθε πλοίο με ολική χωρητικότητα άνω των 100 τόνων και κάθε πλοίο που έχει πιστοποιηθεί για να μεταφέρει πάνω από 15 άτομα)	<i>MARPOL Annex V, Regulation 10</i>
<b>Certificates for masters, officers or ratings</b>	<i>STCW 1978, Article VI</i>
<b>Records of daily hours of rest</b>	<i>STCW Code</i>
<b>International Ballast Water</b>	<i>BWM 2004, Regulation E-2</i>

<b>Management Certificate</b>	
-------------------------------	--

Ενδιαφέρον έχει να δούμε σχηματικά ποια είναι τα ζητήματα που επιθεωρούνται σε γενικές γραμμές από τις λιμενικές αρχές κάθε φορά και πάνω σε ποιους άξονες βασίζονται κατανοώντας έτσι πόσο διευρυμένη και σύνθετη διαδικασία είναι τελικά η επιθεώρηση, η οποία ολοκληρώνεται μετά από αρκετές ώρες.

<b>CERTIFICATES (valid on board)</b>
--------------------------------------

D.O.C., S.M.C., ISSC, MLC, REGISTRY CERTIFICATE, SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE, SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE, LOAD LINE CERTIFICATE, CLASS CERTIFICATE, TONNAGE CERTIFICATE, SOPEP, OIL RECORD BOOK, MINIMUM MANNING CERTIFICATE, STABILITY MANUAL, GRAIN LOADING CERTIFICATE
---

<b>OFFICERS CERTIFICATES (valid on board and as per STCW)</b>
---

MASTER, CHIEF OFFICER, CHIEF ENGINEER, 2 <sup>nd</sup> ENGINEER, OTHER OFFICERS, MEDICAL EXAMINATION FOR EACH CREW MEMBER
--

**CHARTS AND PUBLICATIONS (updated and of last edition)**

CHARTS OF PRESENT OPERATING AREA OF LAST EDITION,  
MARPOL CONVENTION,  
SOLAS CONVENTION CONSOLIDATED EDITION,  
LOAD LINE CONVENTION,  
STCW CONVENTION,  
IMDG CODE,  
INTERNATIONAL MEDICAL GUIDE,  
CURRENT CHART CATALOGUE,  
VOYAGE PLANNING COMPLETED

**RADIO INSPECTION (working properly)**

NAVTEX,  
RADAR (S),  
RADIO LOG BOOK UPDATED,  
THREE TWO-WAY VHF RADIOS

**NAVIGATION EQUIPMENT (working properly)**

MAGNETIC COMPASS CONDITION,  
NAVIGATION LIGHTS,  
WEATHER REPORTS FILED & SIGNED,  
DAYLIGHT SIGNAL,  
BRIDGE NAVIGATIONAL WATCH ALARM SYSTEM (BNWAS),  
E.C.D.I.S.,  
VDR

**LIFE BOATS – RESCUE BOAT (working properly)**

LIFE BOATS DAVITS IN SATISFACTORY CONDITION,  
REQUIRED MARKINGS ON THE OUTSIDE THE L/B,  
EMBARKATION LIGHTS,  
PROPER FIRE EXTINGUISHERS AVAILABLE,

LIFEBOAT COMPASS,  
RESCUE BOAT ENGINE,  
RESCUE BOAT EQUIPMENT,  
WAS THE LIFEBOAT LOWERED AND MANOEUVRED OVER THE LAST 3 MONTHS?

**LIFE SAVING EQUIPMENT (working properly)**

IMMERSION SUITS STORED PROPERLY,  
ARE REQUIRED LIFE JACKETS ON BOARD,  
ARE LIFE JACKETS LIGHTS BATTERIES NOT EXPIRED,  
IS EMERGENCY LIGHTING WORKING PROPERLY,  
EMERGENCY FIRE PUMP WORKING PROPERLY,  
ARE FIRE CONTROL PLANS PROPERLY POSTED,  
ARE ALL VENTILATION SYSTEMS WORKING PROPERLY,  
ARE ALL CREW MEMBERS FAMILIAR WITH THE EMERGENCY PROCEDURES,

**MARPOL (working properly)**

IS THE OIL RECORD BOOK FILLED OUT PROPERLY,

**LOAD LINE (working properly)**

HAS WATER BALLAST REPORT BEEN COMPLETED,  
IS STABILITY INFORMATION AVAILABLE,

**MLC (working properly)**

MLC CERTIFICATE AVAILABLE ON BOARD,  
DMLC PART I AND DMLC PART II ATTACHED TO MLC CERTIFICATE,  
SEAFARERS MEDICAL CERTIFICATES IN ORDER,  
ARE ACCOMMODATION SPACES CLEAN AND IN GOOD CONDITION,  
ARE ACCOMMODATION SPACES SUFFICIENTLY HEATED AND/OR AIR CONDITIONED

ARE ACCOMMODATION SPACES AND CABINS PROVIDED WITH SUFFICIENT NATURAL AND ARTIFICIAL LIGHT AND PROPERLY VENTILATED

ARE FOOD STORAGE SPACES IN GOOD CONDITION

ARE THERE ANY ON BOARD COMPLAINTS

Εμβαθύνοντας στην ανάλυσή μας, έχει σημασία να σταθούμε στον οδηγό που έχει κοινοποιήσει η σημαία της Λιβερίας ως προς την προσέγγιση και συμπεριφορά του καπετάνιου και του πληρώματος έναντι του επιθεωρητή για να καταλήξουν από κοινού σε μια επιθεώρηση με θετικά αποτελέσματα (βλ. Παράρτημα Δ). Υψιστής σημασία είναι ο επαγγελματισμός που θα επιδείξουν από την πρώτη κιόλας στιγμή, καθώς η αρχική εντύπωση προδιαθέτει ευμενώς τον επιθεωρητή. Το γραφείο του καπετάνιου πρέπει να είναι τακτοποιημένο και όλα τα στοιχεία που θα εξεταστούν καλά οργανωμένα και διαθέσιμα, για να μπορεί να υποδεχθεί την επιθεώρηση. Η ενδυμασία πρέπει να είναι επίσημη και οι χώροι του πλοίου καθαροί. Μετά την υποδοχή γίνονται οι κατάλληλες συστάσεις των αξιωματούχων / προσωπικού που θα συνδράμουν στην διαδικασία της επιθεώρησης και εξηγείται από τον επιθεωρητή η διαδικασία που θα ακολουθηθεί. Ο καπετάνιος καλείται να ενημερώσει τον επιθεωρητή για όποιο πρόβλημα υπάρχει την δεδομένη χρονική στιγμή πάνω στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των διορθωτικών ενεργειών που γίνονται και των επισκευών. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει εκ προθέσεως να διαστρεβλώνει κάποια κατάσταση στον επιθεωρητή. Βασικό κρίνεται για τον καπετάνιο να είναι καλός και προσεκτικός ακροατής, αλλά και να διατυπώνει ερωτήματα σε περίπτωση που δεν κατανοεί κάτι για αποσαφήνιση. Αν τυχόν το πλοίο τεθεί υπό κράτηση, ο καπετάνιος οφείλει άμεσα να ειδοποιήσει την εταιρεία και κατ' επέκταση την σημαία.

Ενδεικτικά, η σημαία της Λιβερίας, έχει φτιάξει μια λίστα ελέγχου (checklist) προετοιμάζοντας έτσι το πλοίο για το τι έπεται σε έναν έλεγχο PSC και ποια σημεία να προσέξει ιδιαίτερω.

<b>ΕΙΔΟΣ</b>	<b>ΣΥΝΗΘΗΣ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΓΙΑ ΠΙΘΑΝΗ ΚΡΑΤΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ</b>	<b>ΝΑΙ / ΟΧΙ</b>	<b>ΣΧΟΛΙΑ</b>
Μη επαρκείς ώρες ανάπαυσης και πιθανή κόπωση (Insufficient hours of rest and possible fatigue)	Οι ώρες ανάπαυσης συμμορφώνονται με τις τις απαιτήσεις της σύμβασης STCW;	ΝΑΙ – ΟΧΙ	
Τρόφιμα (provisions)	Επαρκούν τα τρόφιμα για το ταξίδι που πρόκειται να γίνει;	ΝΑΙ – ΟΧΙ	
Απουσία στοιχείων σχετικά με τα γυμνάσια (drills)	Γίνονται τον κατάλληλο χρόνο όπως έχει οριστεί;	ΝΑΙ - ΟΧΙ	

**RIGHTSHIP – ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ  
ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ  
ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΟΣ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ**

Στο ίδιο περίπου μήκος κύματος ως προς τις επιθεωρήσεις, εκπροσωπώντας τα συμφέροντα των ναυλωτών όμως, κινείται και η Rightship, ο πιο σημαντικός οργανισμός στον κόσμο που ασχολείται με την διαχείριση κινδύνου (risk management) και την μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (environmental assessment), με γραφεία στο Λονδίνο, την Μελβούρνη και το Χιούστον. Ως κύριο στόχο, ο οργανισμός αυτός έχει, αφενός την προσπάθεια να μειώσει τον αριθμό των πλοίων με χαμηλά επίπεδα απόδοσης και συμμόρφωσης και αφετέρου την μέτρηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που εκπέμπουν τα πλοία. Στην πράξη, το πρώτο επιτυγχάνεται μέσω της κλίμακα των αστεριών από το 1 έως το 5 και τις ανάλογες αυξομειώσεις και το δεύτερο μέσω της κλίμακας από το A έως το G.



Ως εξωτερικός παράγοντας (third party), η Rightship διενεργεί, κάτοπιν αιτήματος της εκάστοτε ναυτιλιακής εταιρείας, επιθεώρηση (vetting) σε πλοία της τελευταίας διαθέτοντας δικό της προσωπικό και άξονες επιθεώρησης. Αναλυτικότερα, ελέγχεται πολυεπίπεδα από την αρχειοθέτηση που γίνεται πάνω στο πλοίο (αν, για παράδειγμα, υπάρχει διαθέσιμη «on board» το πιστοποιητικό της Σύμβασης για τη Ναυτική Εργασία), το αν υπήρχαν ανεπάρκειες τόσο από επιθεωρήσεις των λιμενικών αρχών όσο και του κράτους σημαίας τους τελευταίους έξι μήνες και αν αυτές έχουν καλυφθεί, έχουν «κλείσει», πόσες είναι οι εθνικότητες που εργάζονται στο πλοίο και ποια η γλώσσα εργασίας, την αποτελεσματική εφαρμογή του Κώδικα ISM. Όσον αφορά στο τελευταίο, γίνεται έλεγχος στους δώδεκα μήνες που προηγήθηκαν, την ανατροφοδότηση (feedback) από την εταιρεία, τις διαδικασίες της εταιρείας (company procedures) σχετικά με το πώς διαχειρίζεται τις ανεπάρκειες, αν υπάρχει πρόγραμμα για τα γυμνάσια και τις ασκήσεις, αν τα νέα μέλη του πληρώματος λαμβάνουν την απαραίτητη εξοικείωση (familiarization) με το πλοίο μέσω εκπαίδευσης, την κουλτούρα (safety culture) για την ασφάλεια στο πλοίο (για παράδειγμα, αν είναι προστατευτικός ο ρουχισμός σε μια επικίνδυνη εργασία). Συνεχίζοντας, η ομάδα της επιθεώρησης θα παρατηρήσει την κατασκευαστική κατάσταση του πλοίου, πώς είναι δομικά, από τις σεντίνες, τα «καπάκια», τον εξαερισμό, τα fire dampers, τα drains, τα manholes, την άγκυρα, τον φωτισμό, τα mooring ropes, τις μηχανές, την κύρια μηχανή (main engine) και την βοηθητική (auxiliary engine) κλπ. Επιπλέον, ιδιαίτερη σημασία δίνεται στην γέφυρα (bridge), αν λειτουργεί κανονικά ο εξοπλισμός της γέφυρας και της επικοινωνίας, αν έχουν επικαιροποιηθεί οι χάρτες για το προσεχές ταξίδι, αν έχει εγκατασταθεί στο πλοίο το ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης χαρτών και πληροφοριών.

## **ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ (CASES) ΕΛΕΓΧΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ (PSC)**

Ας δούμε τώρα ενδεικτικά ορισμένες περιπτώσεις επιθεωρήσεων PSC στις οποίες βρέθηκαν ανεπάρκειες (deficiencies) και μάλιστα σε μερικές περιπτώσεις το πλοίο τέθηκε υπό κράτηση (detention). Οι περιπτώσεις αυτές επιλέχθηκαν, καθώς προέρχονται από πραγματικά δεδομένα της αγοράς εργασίας που απασχόλησαν ναυτιλιακή εταιρεία κατά την προηγούμενη περίοδο και στα οποία υπήρχε άμεση πρόσβαση.

## 1<sup>η</sup> περίπτωση

### Λιμάνι San Antonio, Χιλή

Στην προκειμένη περίπτωση εντοπίστηκαν οκτώ deficiencies, τα οποία οδήγησαν σε detention το πλοίο. Για παράδειγμα, τα γυμνάσια (drills), σύμφωνα με την σύμβαση SOLAS για την «κατάβαση» των rescue boats στο νερό πρέπει να γίνονται άνα τρεις μήνες και όχι σε μεγαλύτερο διάστημα από αυτό και επιπλέον να καταχωρείται στο σχετικό ημερολόγιο του πλοίου (log book).

## 2<sup>η</sup> περίπτωση

### Λιμάνι Port Hedland, Αυστραλία

Στην προκειμένη περίπτωση εντοπίστηκαν τρία deficiencies. Για παράδειγμα, η «κατάβαση» των lifeboat και rescue boat στο νερό για να ελεγχθούν δεν είχε γίνει τους προηγούμενους τρεις μήνες (απαίτηση της σύμβασης SOLAS). Αιτία η αποτυχία συμμόρφωσης με κανόνες και κανονισμούς. Στο σημείο αυτό, να διευκρινίσουμε πως ο καπετάνιος από την στιγμή που φτάνει στο λιμάνι μπορεί να ζητήσει άδεια (permission) από τις λιμενικές αρχές για να ελέγξει σε τι κατάσταση βρίσκονται οι βάρκες που είναι πάνω στο πλοίο. Ενδέχεται όμως κάτι τέτοιο να μην το επιτρέψουν οι καιρικές συνθήκες, πράγμα που συνέβη και στην περίπτωση αυτή. Συνεπώς, ως διορθωτική ενέργεια το πλοίο δεσμεύτηκε να ζητήσει εκ νέου άδεια στο επόμενο λιμάνι που θα προσεγγίσει.

Ως δεύτερη καταγράφηκε η απουσία εν πλω δύο ναυτικών εκδόσεων πλοήγησης (nautical publications) NP32A και NP32B που ήταν υποχρεωτικό να υπάρχουν για το προβλεπόμενο ταξίδι. Αμέσως, το γραφείο επικαιροποίησε και έστειλε ηλεκτρονικά πάνω στο πλοίο τις δύο αυτές ναυτικές εκδόσεις πλοήγησης, όπως επίσης ενημέρωσε για το γεγονός αυτό και την Αρχή για την Ασφάλεια στην θάλασσα της Αυστραλίας (AMSA) από όπου το αίτημα έγινε δεκτό.

Ως τρίτη ανεπάρκεια εντοπίστηκε από τον επιθεωρητή το ότι δεν λειτουργούσε επαρκώς σε κάποιο σημείο ο εξαερισμός στο μηχανοστάσιο λόγω του ότι ένα εξάρτημα παρέμενε ανοικτό. Αιτία η μη επαρκής εξέταση του σημείου αυτού. Ως

διορθωτική ενέργεια το κατεστραμμένο εξάρτημα αλλάχθηκε και αντικαταστάθηκε με ένα καινούργιο για να κλείνει κανονικά.

### 3<sup>η</sup> περίπτωση

#### Λιμάνι Hon Gai, Βιετνάμ

Ως ανεπάρκεια εντοπίστηκε πως ένα key box είχε καταστραφεί. Ως διορθωτική ενέργεια η βλάβη στο key box επιδιορθώθηκε εκείνη την στιγμή. Επίσης, δεύτερη ανεπάρκεια που βρέθηκε ήταν η διαβρωμένη βρύση του νιπτήρα στην τουαλέτα του ιατρείου. Η βρύση αυτή αντικαταστάθηκε.

Πηγή: αρχεία ναυτιλιακής εταιρείας Sea Traders SA

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο**

### **4.1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO))**

Το έτος 1919, ιδρύεται ένας αυτόνομος διεθνής διακρατικός οργανισμός, ως εξειδικευμένη οργάνωση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας. Το καταστατικό συνετάχθη μεταξύ Ιανουαρίου και Απριλίου 1919, από την Επιτροπή Εργασίας του Συνεδρίου για την Ειρήνη που έλαβε χώρα πρώτα στο Παρίσι και έπειτα στις Βερσαλλίες. Η Επιτροπή αυτή περιελάμβανε εκπροσώπους από εννέα χώρες: Βέλγιο, Τσεχοσλοβακία, Κούβα, Γαλλία, Ιταλία, Ιαπωνία, Πολωνία, Ηνωμένο Βασίλειο και Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Οι κινητήριες δυνάμεις που οδήγησαν στην δημιουργία του Διεθνή Οργανισμού Εργασίας σχετιζόνταν με ανθρωπιστικά, πολιτικά, οικονομικά ζητήματα και ζητήματα ασφάλειας. Με έδρα την Γενεύη, αποτέλεσε παράρτημα της Κοινωνίας των Εθνών και η δικαιολογητική βάση της ίδρυσής της αναπτύχθηκε στο πρόλογο του σχετικού τμήματος της περίφημης Συνθήκης των Βερσαλλιών που επεδίωκε την αποκατάσταση της παγκόσμιας ειρήνης με βάση την κοινωνική δικαιοσύνη. Η σύστασή της υπήρξε στην ουσία αποτέλεσμα μακρών και επίμονων προσπαθειών ιδεολόγων και ανθρωπιστών της διεθνούς κοινωνίας των αρχών του 19<sup>ου</sup> αιώνα που επιζητούσαν την προστασία της εργασίας μέσα από διακανονισμούς, καθώς και την άρση των αδικιών και στερήσεων που τελούσαν έναντι μισθού οι εργαζόμενοι. Αυτοί προσβλέποντας την ανάγκη μιας στενής διεθνούς συνεργασίας με κοινή κοινωνική πολιτική θεωρούσαν την ίδρυση αυτή ως την σημαντικότερη διεκδίκηση των διαφόρων εργατικών οργανώσεων κυρίως των βιομηχανικών χωρών, ειδικότερα μετά τη βιομηχανική επανάσταση. Το πρώτο διεθνές συνέδριο για την Εργασία έλαβε χώρα στην Ουάσινγκτον το 1919 υιοθετώντας έξι Διεθνείς Συμβάσεις Εργασίας που αναφέρονταν στις ώρες εργασίας στην βιομηχανία, ανεργία, προστασία της μητρότητας, ελάχιστο όριο ηλικίας και νυχτερινή εργασία για τους νέους στην βιομηχανία. Όπως προκύπτει, ο χώρος της ναυτιλίας συνδέεται στενά με τα ψηφίσματα και τις αποφάσεις του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας και έχει ενδιαφέρον να υπογραμμίσουμε πως από τα πρώτα κιόλας ψηφίσματα που υιοθετήθηκαν στο διεθνές συνέδριο εργασίας αφορούσαν το ελάχιστο ηλικίας για την εργασία των παιδιών στην θάλασσα

Στον ιστότοπο του Διεθνή Οργανισμού Εργασίας εντοπίζουμε την ειδική αναφορά που γίνεται στα διεθνή πρότυπα εργασίας για τους ναυτικούς (International Labour Standards on Seafarers). Για να προστατεύσει τους ναυτικούς παγκοσμίως και την συνεισφορά αυτών στο παγκόσμιο εμπόριο, ο Οργανισμός έχει υιοθετήσει ανά τα χρόνια 41 συμβάσεις και σχετικές συστάσεις με γνώμονα την αξιοπρεπή εργασία συμπεριλαμβάνοντας τις ελάχιστες απαιτήσεις για εργασίας πάνω στο πλοίο, όπως το ελάχιστο όριο ηλικίας και την καλή φυσική και πνευματική κατάσταση, τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης, τους μισθούς, τις άδειες, τον επαναπατρισμό, την διαμονή, την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη κλπ. Τον Φεβρουάριο του 2006, στο 94<sup>ο</sup> διεθνές συνέδριο εργασίας (International Labour Conference (ILC)) υιοθετήθηκε η Σύμβαση για την Ναυτική Εργασία (Maritime Labour Convention (MLC)), η οποία αναθεώρησε και ενοποίησε 37 συμβάσεις και σχετικές συστάσεις. Έτσι, σε ένα μόνο όργανο, κατοχυρώνονται πια τα δικαιώματα των 1.5 εκατομμυρίων ναυτικών παγκοσμίως.

#### **4.2. ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ (MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC))**

Η Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία 2006 είναι μια διεθνής συμφωνία της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (International Labour Organisation – ILO) θέτοντας σε προτεραιότητα τα δικαιώματα των ναυτικών σε αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας. Μερικές φορές καλείται και ως «Χάρτα των Δικαιωμάτων» των ναυτικών (the seafarers' Bill of Rights). Απευθύνεται σε όλους τους ναυτικούς και σε όλα τα είδη πλοίων με εξαίρεση τα πολεμικά πλοία (warships). Κατά κύριο λόγο, οι επιθεωρήσεις και οι πιστοποιήσεις της MLC αφορούν πλοία με χωρητικότητα άνω των πεντακοσίων τόνων που πραγματοποιούν διεθνή ταξίδια και που μετακινούνται από ένα λιμάνι χώρας σε λιμάνι άλλης χώρας. Στην περίπτωση κατά την οποία ένα πλοίο έχει χωρητικότητα κάτω των πεντακοσίων τόνων, λαμβάνουν χώρα δύο επιθεωρήσεις για την MLC μέσα σε διάστημα πέντε ετών και χωρίς την έκδοση πιστοποιητικού Maritime Labour Certificate και DMLC (Declaration of Maritime Labour Compliance) Part I και Part II, αρκεί μόνο μια αναφορά επιθεώρησης (inspection report). Το 2014 γίνονται ορισμένες τροποποιήσεις (για την οικονομική ασφάλεια των ναυτικών) και έναν χρόνο νωρίτερα, το 2013, η Σύμβαση αυτή μετατρέπεται σε

δεσμευτικό δίκαιο σε τριάντα χώρες. Μέχρι τον Ιούλιο του 2017, συνολικά ογδόντα τέσσερις χώρες έχουν υπογράψει την Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία 2006, δηλαδή ποσοστό μεγαλύτερο του 90% του παγκοσμίου στόλου και κάθε χώρα από αυτές πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα πλοία που υψώνουν την σημαία της φέρουν πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας. Πάνω από 100 σελίδες όπου μνημονεύονται ζητήματα σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών συμπεριλαμβανομένων των ωρών εργασίας και ανάπαυσης, επαναπατρισμού, ετήσιας άδειας, πληρωμής μισθών, διαμονής, ψυχαγωγίας, σίτισης, υγείας, ιατρικής περίθαλψης και κοινωνικής πρόνοιας. Κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα σε έναν ασφαλή χώρο εργασίας που να συμμορφώνεται με πρότυπα ασφαλείας, όπως και σε δίκαιους όρους απασχόλησης. Η διάρκεια του κάθε πιστοποιητικού MLC είναι στα 5 έτη και ανανεώνεται.

## **A. ΔΟΜΗ**

Στη συνέχεια, μελετώντας εκτενέστερα την Σύμβαση μπορούμε να υπογραμμίσουμε και να σταθούμε σε ορισμένα στοιχεία που την δομούν για την κατανοήσουμε επαρκώς. Αρχικά, η Σύμβαση διαρθρώνεται σε τρία διαφορετικά μέρη: 1) τα Άρθρα, 2) τους Κανονισμούς και 3) τον Κώδικα. Τα δύο πρώτα συνιστούν τον πυρήνα των δικαιωμάτων, των αρχών και των βασικών υποχρεώσεων των Μελών που έχουν επικυρώσει την Σύμβαση. Μπορεί να γίνει η όποια τροποποίηση κάτοπιν σύγκλισης συνέλευσης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 19. Από την άλλη, στον Κώδικα περιλαμβάνονται στοιχεία εφαρμογής των παραπάνω και χωρίζεται σε δύο μέρη, Α και Β (Το μέρος Α είναι υποχρεωτικής εφαρμογής ενώ το μέρος Β προαιρετικής). Ενδεικτικά να αναφέρουμε ότι στο άρθρο 3 γίνεται λόγος για τα θεμελιώδη δικαιώματα και αρχές που αφορούν την ελευθερία του συνέρχεσθαι και την αποτελεσματική αναγνώριση του δικαιώματος της συλλογικής διαπραγμάτευσης, την εξάλειψη όλων των μορφών αναγκαστικής ή υποχρεωτικής εργασίας, την αποτελεσματική κατάργηση της παιδικής εργασίας και την εξάλειψη των διακρίσεων σε σχέση με την απασχόληση και την εργασία. Επίσης, στο άρθρο 8 σημειώνεται ότι για να ισχύει η επικύρωση της παρούσας Σύμβασης και αυτή να είναι δεσμευτική πρέπει να κοινοποιηθεί στον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας για καταχώρηση και κατόπιν ο Γενικός Διευθυντής του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας με την σειρά του είναι υποχρεωμένος να γνωστοποιεί σε όλα τα Μέλη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας την καταχώρηση όλων των επικυρώσεων, αποδοχών και

καταγγελιών ως προς την Σύμβαση. Οι Κανονισμοί και ο Κώδικας οργανώνονται σε πέντε γενικούς τίτλους οι οποίοι είναι οι εξής: 1) Ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία των ναυτικών εν πλω (minimum requirements for seafarers to work on a ship), 2) συνθήκες απασχόλησης (conditions of employment), 3) διαμονή, εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, σίτιση και τροφοδοσία (accommodation, recreational facilities, food and catering), 4) προστασία της υγείας, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, κοινωνική προστασία (health protection, medical care, welfare and social security protection) και τέλος 5) συμμόρφωση και εφαρμογή (compliance and enforcement).

Ως προς τις ευθύνες της επιθεώρησης του κράτους σημαίας (flag state inspection) και του συστήματος πιστοποίησης των πλοίων, αρκεί μόνο να αναζητήσει κάποιος τα παραρτήματα (appendices) του τελευταίου γενικού τίτλου (Title 5). Για παράδειγμα, στο παράρτημα A5 – I καταγράφονται τα ζητήματα του flag state inspection και το σύστημα πιστοποίησης και στο παράρτημα A5 – II απαριθμούνται τα πιστοποιητικά (certificates) που είναι απαραίτητα κατά την επιθεώρηση. Αυτά είναι τα εξής: 1) Maritime Labour Certificate, 2) Interim Maritime Labour Certificate, 3) Declaration of Maritime Labour Certificate (DMLC (two parts – Part I και Part II)). Για το (3) να σημειωθεί πως το Part I από το DMLC πρέπει να συμπληρωθεί από την σημαία και το Part II από την ναυτιλιακή εταιρεία.

## **B. ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ MLC**

Πρακτικά μπορούμε να διαπεράσουμε την MLC εμμένοντας σε κάποιες διατάξεις της οι οποίες σε περίπτωση που δεν τηρηθούν πιστά είναι πολύ πιθανό το πλοίο και κατ' επέκταση η εταιρεία να ζημιωθεί με μια ποινή σε κόστος ωρών, ημερών και/ή χρηματικό. Έτσι, λαμβάνοντας υπόψιν το ελάχιστο της ηλικίας που επιτρέπεται να εργάζεται ένας ναυτικός (minimum age) διακρίνουμε ότι κανείς κάτω των 16 ετών δεν επιτρέπεται να εργάζεται πάνω στο πλοίο (ο μάγειρες δεν πρέπει να είναι κάτω των 18 ετών). Κάτω των 18 ετών δεν επιτρέπεται να εργάζεται ναυτικός κατά την διάρκεια της νύχτας, εκτός και αν πρόκειται για εκπαιδευτικούς λόγους και δεν είναι επιβλαβές για την υγεία του. Για το ιατρικό πιστοποιητικό (medical certificate), αυτό πρέπει να διατίθεται από τον κάθε ναυτικό προτού αρχίσει να εργάζεται στο πλοίο, να είναι έγκυρο και να διαβεβαιώνει πως το άτομο είναι σε θέση φυσικά και πνευματικά να φέρει εις πέρας τα καθήκοντά του. Το πιστοποιητικό αυτό χρειάζεται να αναφέρει ότι η ακοή και η όραση του ναυτικού είναι σε ικανοποιητικό επίπεδο και ότι δεν

πάσχει από κάποια ασθένεια, η οποία ενδέχεται να επιδεινωθεί με την απασχόληση στην θάλασσα, εν πλω. Η εγκυρότητα του πιστοποιητικού διαρκεί το μέγιστο 2 έτη με εξαίρεση του ναυτικού κάτω των 18 ετών που το πιστοποιητικό τους έχει διάρκεια για έναν χρόνο. Σε έκτακτες περιπτώσεις, υπάρχει η δυνατότητα να δοθεί μια παράταση (dispensation) στον ναυτικό με το που αρχίσει να εργάζεται στο πλοίο για να προσκομίσει το ιατρικό πιστοποιητικό στο επόμενο λιμάνι χωρίς όμως να παρέλθει διάστημα μεγαλύτερο των τριών μηνών. Το κάθε πλοίο πρέπει να κατέχει ένα ημερολόγιο καταγραφής ιατρικών περιστατικών (medical log) και να διαθέτει έναν ιατρικό εξοπλισμό (medical equipment) με βάση τις απαιτήσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας (WHO). Εν συνεχεία, ως προς την μισθοδοσία των ναυτικών (wages and payment of wages) σημειώνεται ρητά πως αυτή πρέπει να γίνεται με το συνολικό πόσο σε μηνιαία βάση και επιπλέον πληρώνονται οι πρόσθετες ώρες που εργάστηκε ο ναυτικός πέραν των οκτώ ωρών (overtime). Σχετικά με τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης (hours of work and hours of rest) προβλέπονται τα παρακάτω: όχι λιγότερο από 10 ώρες την ημέρα για ανάπαυση και όχι περισσότερο από 14 ώρες την ημέρα για απασχόληση. Στο σημείο αυτό, τονίζεται πως πρέπει να παραχωρείται επαρκής και ικανοποιητικός χρόνος για τα γεύματα των ναυτικών και να εξασφαλίζεται ένα διάλειμμα μιας ώρας για το βασικό γεύμα της ημέρας, όπως και 15 λεπτά ξεκούρασης ανά δύο ώρες συνεχόμενης εργασίας. Στην MLC εντοπίζουμε σχετικές προβλέψεις ακόμα και για τα υπνοδωμάτια (sleeping rooms) του πλοίου, τον τρόπο κατασκευής τους, τις διαστάσεις, την άνεση, τον φωτισμό, τον εξαερισμό, την θέρμανση, την αποχέτευση, την ηχομόνωση κλπ. Δηλώνεται ξεκάθαρα πως τα υπνοδωμάτια πρέπει να κατασκευάζονται πάνω από την γραμμή φόρτωσης (load-line) και ανάλογα με τον όγκο του πλοίου αντίστοιχα να είναι και τα τετραγωνικά μέτρα, δηλαδή για κάτω από 3.000 τόνους, το δάπεδο του υπνοδωματίου πρέπει να ανέρχεται στα 4.5 τετραγωνικά μέτρα, αν είναι μεταξύ 3.000 – 10.000 τόνων στα 5.5 τετραγωνικά μέτρα και για πάνω από 10.000 τόνους στα 7 τετραγωνικά μέτρα. Για την τραπεζαρία (mess room) γράφεται πως θα πρέπει να βρίσκεται όσο το δυνατόν πιο κοντά στο μαγειρείο διαθέτοντας επαρκή αριθμό καθισμάτων και τραπέζων και για την τουαλέτα πως θα πρέπει να υπάρχει μια ανά 6 ναυτικούς με νιπτήρα, μπανιέρα και λεκάνη. Στην περίπτωση που ένα πλοίο φέρει από 15 ναυτικούς και πάνω και το ταξίδι διαρκεί το λιγότερο τρεις ημέρες πρέπει να έχει ειδικό χώρο για ιατρικούς λόγους (hospital accommodation), εύκολα προσβάσιμο και παντός καιρού. Επιπροσθέτως, γίνεται λόγος για τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας (collective



bargaining agreement) πρέπει να υπογράφονται και από τον ναυτικό αλλά και από την εταιρεία-γραφείο (εφοπλιστής/πλοιοκτήτης), ένα αντίγραφο να είναι οπωσδήποτε διαθέσιμο πάνω στο πλοίο και να εμπεριέχει ενδεικτικά τα κάτωθι στοιχεία: 1) το ονοματεπώνυμο του ναυτικού, την ημερομηνία γέννησης ή την ηλικία του, τον τόπο γέννησης, 2) το όνομα και την διεύθυνση της εταιρείας – γραφείου (εφοπλιστή/πλοιοκτήτη), 3) το όνομα του τόπου και την ημερομηνία που τέθηκε σε εφαρμογή η συλλογική σύμβαση εργασίας, 4) το ύψος της αμοιβής του ναυτικού και τον τρόπο υπολογισμού της, 5) την ολοκλήρωση της συμφωνίας και τους όρους της κλπ.

## **Γ. DMLC PART I – DMLC PART II (DECLARATION OF MARITIME LABOUR COMPLIANCE)**

Το πρώτο μέρος της Διακήρυξης της Ναυτικής Εργασίας ορίζει τι απαιτεί το κάθε κράτος σημαίας να έχει φροντίσει η εταιρεία, ενώ το δεύτερο μέρος της είναι η απάντηση της εταιρείας ως προς το πρώτο μέρος σε κάθε αντικείμενο με τις ενέργειες που έχει κάνει για να βρίσκεται σε συμμόρφωση. Κατόπιν, ο επιθεωρητής είναι εκείνος που θα επιβεβαιώσει αν όλες οι διαδικασίες ακολουθούνται σωστά και συμμορφώνονται και θα προχωρήσει στην έκδοση του πιστοποιητικού της Ναυτικής Εργασίας. Σε περίπτωση αλλαγής του ονόματος του πλοίου ή του πλοιοκτήτη-εφοπλιστή ή των στοιχείων επικοινωνίας, μόνο οι σελίδες του DMLC Part II που επηρεάζονται πρέπει να υποβληθούν εκ νέου στην σημαία και τότε εκείνη θα εκδώσει ένα τροποποιημένο DMLC Part II με τα νέα στοιχεία, χωρίς όμως να αλλάζει η αρχική ημερομηνία έκδοσης του DMLC (βλ. Παράρτημα Β).

## **Δ. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ MLC**

Αρχικά, ο βασικός δρών που διεξάγει την επιθεώρηση για τα ζητήματα της Σύμβασης MLC είναι είτε ο εκπρόσωπος της σημαίας είτε ο εκπρόσωπος της κλάσης (RO), κατόπιν συνεννόησης με τον τοπικό πράκτορα στο κάθε μέρος (local agent). Για τον λόγο αυτό, η εταιρεία καλείται να επικοινωνήσει σε πρώτο στάδιο τόσο με την σημαία όσο και με τον τοπικό πράκτορα για να προγραμματίσουν από κοινού την επιθεώρηση. Εξαιρούνται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες ένα πλοίο βρίσκεται για δεξαμενισμό (dry-dock) ή είναι παροπλισμένο (lay-up). Τα στοιχεία που πρέπει να αναγράφονται είναι η ημερομηνία και η τοποθεσία όπου η επιθεώρηση θα λάβει χώρα, η στοχοθεσία και το πεδίο εφαρμογής, ο εκτιμώμενος χρόνος και η διάρκεια που απαιτείται για την κάθε δραστηριότητα, ανασκόπηση του ιστορικού του πλοίου

από προηγούμενες επιθεωρήσεις της σημαίας και των λιμενικών αρχών (flag state inspections – port state inspections), αν έχουν «κλείσει» ή όχι προηγούμενες ανέπαρκειες (deficiencies).

#### ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ MLC

Στην αρχή λαμβάνει χώρα μια εναρκτήρια συνάντηση (opening meeting) μεταξύ καπετάνιου (Master) και επιθεωρητή και στην agenda συμπεριλαμβάνεται η κοινή αποδοχή της γλώσσας εργασίας, εισαγωγή και σύσταση των μελών της ομάδας επιθεώρησης, επεξήγηση του πεδίου εφαρμογής και των απαιτήσεων της επιθεώρησης, σχεδιασμός του προγράμματος επιθέωσης και διαβεβαίωση πως θα υπάρξει επαρκής χρόνος για να ολοκληρωθεί η επιθεώρηση, συμφωνία ως προς το ποιοι ναυτικοί θα συνοδεύσουν τον επιθεωρητή πάνω στο πλοίο, επιβεβαίωση της λίστας του πληρώματος (crew list), διασφάλιση της εμπιστευτικότητας για τα ευρήματα της επιθεώρησης εκ μέρους του επιθεωρητή, επιβεβαίωση της εφαρμογής όποιων διορθωτικών ενεργειών (corrective actions) από την προηγούμενη επιθέωση, προγραμματισμός για την καταληκτική συνάντηση (closing meeting). Πρακτικά, η επιθεώρηση θα αφορά την εξέταση των στοιχείων – δεδομένων για την αξιοπρεπή εργασία εν πλω, διαχειριστικών ζητημάτων όπως για παράδειγμα την πληρωμή των ναυτικών, το κατώτατο όριο ηλικίας για απασχόληση, το ιατρικό πιστοποιητικό, τις ώρες της ανάπαυσης, ζητημάτων ασφαλείας και υγείας, διαμονής, ψυχαγωγικών εγκαταστάσεων και σίτισης. Επίσης, εξετάζονται ενδελεχώς τεχνικά θέματα περί μηχανής, εξοπλισμού κλπ. Στη συνέχεια, γίνεται μια συνολική ενημέρωση – απολογισμός (debriefing) με σκοπό την συλλογή συμπερασμάτων και συστάσεων και τέλος διενεργείται η καταληκτική συνάντηση βασικά μεταξύ του καπετάνιου και του επιθεωρητή.

#### ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΩΝ (RECTIFICATION)

Πρωταρχικό μέλημα των επιθεωρούμενων είναι να ελαχιστοποιηθεί η πιθανότητα ο επιθεωρητής να βρει πως κάτι δεν λειτουργεί σωστά πάνω στο πλοίο και έτσι να το καταγράψει ως αστοχία – ανέπαρκεια (deficiency). Όπως προκύπτει και λογικά, το πιστοποιητικό Maritime Labour Certificate δεν εκδίδεται μέχρι να διορθωθούν οι αστοχίες - ανεπάρκειες που πιθανώς να έχουν βρεθεί και να προχωρήσει η εταιρεία-γραφείο στις κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες (corrective actions). Υπάρχει η περίπτωση η σημαία να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου από το λιμάνι αν έχει

διαπιστωθεί κάποιο σοβαρό «ελάττωμα» το οποίο να απειλεί σημαντικά την ασφάλεια και δεν έχει «κλείσει» το ίδιο χρονικό διάστημα ή δεν έχουν γίνει οι κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες. Δίνεται χρονικό περιθώριο 3 μηνών για να εφαρμοστούν οι απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες. Μην ξεχνάμε ότι ενδέχεται σε περίπτωση που οποιοδήποτε αποδεκτό πλάνο διορθωτικών ενεργειών για σοβαρές ανεπάρκειες δεν εφαρμοστεί, τα μέτρα συμμόρφωσης στο DMLC Part II δεν εφαρμόζονται πάνω στο πλοίο ή γενικά το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης, να πιστοποιητικό MLC να ανακληθεί (withdrawal).

#### ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ

- 1) **Interim Maritime Labour Certificate:** Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται σε κάθε νεότευκτο πλοίο, σε πλοίο που αλλάζει σημαία ή διαχείριση και αποδεικνύει πως το πλοίο αυτό πληροί τα ελάχιστα κριτήρια αξιοπλοΐας για περίοδο όχι μεγαλύτερη των έξι μηνών (δεν μπορεί να παραταθεί).
- 2) **Additional Maritime Labour Certificate:** Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται για να επιβεβαιωθεί η εφαρμογή των απαραίτητων διορθωτικών ενεργειών. Πρόσθετη επιθεώρηση γίνεται όταν η σημαία λαμβάνει κάποια διαμαρτυρία (complaint) περί μη συμμόρφωσης με την Σύμβαση ή όταν απαγορευτεί ο απόπλους του πλοίου μετά από λεπτομερή επιθεώρηση (detailed inspection) των λιμενικών αρχών (port state)
- 3) **Internal Maritime Labour Certificate:** Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται μέσα σε χρονικό διάστημα 12 μηνών για να εξακριβωθεί η διαρκής συμμόρφωση και η συνεχής βελτίωση. Μπορεί στο συγκεκριμένο στάδιο, η επιθεώρηση αυτή να γίνει σε συνδυασμό με τον εσωτερικό έλεγχο της εταιρείας για τον Κώδικα ISM (Company's Internal ISM Audit).
- 4) **Intermediate Maritime Labour Certificate:** Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται μεταξύ της δεύτερης και τρίτης ημερομηνίας εορτασμού (anniversary date) του πιστοποιητικού και πρέπει η αντίστοιχη επιθεώρηση να γίνεται σε διάστημα 3 μηνών πριν την λήξη του πιστοποιητικού. Για παράδειγμα, επιθεώρηση λαμβάνει χώρα στις 25 Ιουνίου 2010 στην Σιγκαπούρη και το πιστοποιητικό εκδίδεται στα κεντρικά γραφεία της σημαίας στις ΗΠΑ στις 25 Ιουλίου 2010. Εν τέλει, λαμβάνεται υπόψιν η ημερομηνία και η τοποθεσία της επιθεώρησης και έτσι προκύπτει ότι το πιστοποιητικό είναι έγκυρο μέχρι τις 24 Ιουνίου 2015.

5) **Renewal Maritime Labour Certificate:** εκδίδεται ανά 5 χρόνια.

## ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ (CASES) ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΣΗΜΑΙΑΣ (FSI)

Σύμφωνα με στοιχεία που συναντάμε στην σημαία της Λιβερίας, οι πιο συχνές ανεπάρκειες ανά κατηγορία καταγράφονται ως εξής (οι οποίες πιθανώς να οδηγήσουν το πλοίο υπό κράτηση):

-*Ιατρικό Πιστοποιητικό:* Το ιατρικό πιστοποιητικό να μην είναι υπογεγραμμένο

-*Συμβάσεις εργασίας ναυτικών:* Να μην υπάρχουν διαθέσιμες πάνω στο πλοίο οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας ή να λείπουν στοιχεία από αυτές, όπως για παράδειγμα το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας του εφοπλιστή/πλοιοκτήτη

-*Πληρωμή μισθών:* Να μην δίνονται οι μισθοί στην ώρα τους, δηλαδή κάθε μήνα

-*Ωρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης:* Να μην έχει γίνει η καταγραφή των ωρών εργασίας και των ωρών ανάπαυσης

-*Διαμονή και υποδομές ψυχαγωγίας:* Έλλειψη καθαριότητας, όχι συχνή επιθεώρηση

-*Σίτιση (νερό, φαγητό):* Μη επαρκής η ποσότητα νερού και φαγητού για το προγραμματισμένο ταξίδι

-*Διαδικασία για διατύπωση παραπόνων πάνω στο πλοίο (On-board complaint procedures):* Μη εξοικείωση των ναυτικών με την εν λόγω διαδικασία

Δραστηριότητες που μπορεί να οδηγήσουν σε τραυματισμό ή θάνατο

DESCRIPTION	NUMBER	
	DEATH	INJURY
Working on pipelines or equipment containing hot gases / liquids	0	0
Working on chemicals	0	2
Working on electrical equipment	0	2
Working on auxiliary equipment (non-electrical)	1	10
Working on/lighting Boiler or Main Engine	1	4

Climbing up / down	1	14
Walking on same level	0	13
Carrying / lifting / lowering	0	14
De-rusting	0	2
Painting	0	0
Overhauling machinery	0	14
Mooring/anchoring/line handling operations	0	16
Inspection / Working inside Hold / Tank	1	9
Securing cargo	0	4
Working Aloft (Relating to Rigging of a vessel)	0	0
Working Aloft (Other)	2	6
Working over side	1	4
Hot work / welding	0	0
Working in galley	0	3
Bunkering	0	0
Operating Hatch Covers	1	2
Cargo operations / preparation	1	10
Embarking/Disembarking vessel	1	3
Transfer of person by boat / transfer basket	0	0
Securing Gangway	0	2
Ashore (Recreational)	1	3
Ashore (Other)	0	3
Watchkeeping	1	0
Responding to vessel emergency/casualty (Not fire)	0	2
Fire fighting	0	0
Launching/Lowering/Working with Survival Craft	1	2
No Activity Being Conducted	30	23
Cleaning/Taking Inventory	0	0
Drill/Inspection	0	0
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>167</b>

Πηγή: ιστότοπος σημαίας Λιβερίας

### MLC INSPECTION CHECKLIST

Επιγραμματικά, τα στοιχεία που επιθεωρούνται για να αποδειχθεί η συμμόρφωση ή μη με την Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας χωρίζονται σε αρκετές και διαφορετικές κατηγορίες. Έτσι, με μια απάντηση “ΝΑΙ” ή “ΟΧΙ” ελέγχονται, μεταξύ άλλων, τα παρακάτω:

Ως προς τα έγγραφα πάνω στο πλοίο: Υπήρχαν διαθέσιμα πάνω στο πλοίο τα reports από την τελευταία επιθεώρηση;	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Ως προς τις Συμβάσεις Εργασίας των ναυτικών: Είναι υπογεγραμμένες τόσο από τους ναυτικούς όσο και από τον εφοπλιστή/πλοιοκτήτη; Είναι στα Αγγλικά;	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Ως προς τους μισθούς των ναυτικών: Έχει γίνει η πληρωμή τους την κατάλληλη στιγμή;	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Ως προς την εκπαίδευση των ναυτικών: Υπάρχουν καταγεγραμμένα στοιχεία που να την αποδεικνύουν;	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Ως προς το ιατρικό πιστοποιητικό: Έχει εκδοθεί από πιστοποιημένο ιατρό;	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Ως προς τις ώρες εργασίας και τις ώρες ανάπαυσης των ναυτικών: Υπάρχουν καταγεγραμμένα στοιχεία που να είναι υπογεγραμμένα από τον καπετάνιο και τους ναυτικούς;	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Ως προς τον επαναπατρισμό των ναυτικών: Τα έξοδα για αυτόν έχουν καλυφθεί από τον εφοπλιστή/πλοιοκτήτη;	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Ως προς την διαμονή των ναυτικών: Είναι καθαροί οι χώροι διαβίωσης; Υπάρχει ζεστό και κρύο νερό; Γίνεται συντήρηση για την θέρμανση και τον εξαερισμό;	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Ως προς την σίτιση των ναυτικών: Τα ψυγεία έχουν την κατάλληλη θερμοκρασία; Η τροφή είναι σε καλή ποιότητα και επαρκή ποσότητα;	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Ως προς την ιατρική φροντίδα: Ο ιατρικός εξοπλισμός λειτουργεί κανονικά;	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Ως προς την προστασία της υγείας και της ασφάλειας και την αποτροπή ατυχήματος: Διεξάγονται και αρχειοθετούνται οι αξιολογήσεις κινδύνου (Risk Assessment);	ΝΑΙ	ΟΧΙ

Ως προς τα παράπονα των ναυτικών: Είναι γνωστή η διαδικασία σε εκείνους;	ΝΑΙ	ΟΧΙ
--	-----	-----

Πηγή: Ετήσια έκθεση της Σημαίας της Λιβερίας για τις επιθεωρήσεις 01/01/2016-31/12/2016

Σε πρόσφατο άρθρο μάλιστα του ελληνικού portal για την ναυτιλία, «e-Nautilia», γίνεται λόγος για τον μεγάλο φόρτο εργασίας των ναυτικών, το στρες και την υγεία τους. Πιο συγκεκριμένα, το άρθρο εστιάζεται στην υπερβολική εργασία σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις που υπάρχουν τα οποία οδηγούν μεταξύ άλλων σε άγχος και αρτηριακή πίεση. Μελέτες έχουν δείξει πως οι εργαζόμενοι οι οποίοι εργάζονται βαριά και με υπερωρίες ανέφεραν ότι αισθάνονται συναισθηματικά και ψυχολογικά μια δυσφορία την στιγμή που υπάρχει μια μείωση των γενικών επιπέδων ευημερίας τους. Με την σειρά του το στρες καταλήγει σε υψηλή αρτηριακή πίεση άρα με υψηλότερα ποσοστά καρδιαγγειακών παθήσεων. Η χρόνια βαριά εργασία μπορεί να σχετιστεί με υψηλότερους κινδύνους για καρδιακές προσβολές και άλλα προβλήματα υγείας της καρδιάς.

Έχει ενδιαφέρον να παρακολουθήσουμε τον αριθμό των μερών που εμπλέκονται απλά και μόνο για το πόσιμο νερό (drinking/potable water) όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 3 με τίτλο για την διαμονή, τις υποδομές για ψυχαγωγία, την σίτιση και την τροφοδοσία. Το καθαρό νερό είναι σημαντικό για την υγεία. Έτσι, το κάθε κράτος παγκοσμίως έχει θεσπίσει τους δικούς του κανονισμούς για να εξασφαλίσει καθαρό πόσιμο νερό για τον πληθυσμό του. Τα πλοία, στην περίπτωσή μας, είναι εξοπλισμένα με δύο ή τρία διαφορετικά συστήματα νερού: πόσιμο νερό - μη πόσιμο νερό, νερό για οποιαδήποτε άλλη λειτουργική διαδικασία και νερό για πυρόσβεση. Στον όρο αυτόν συμπεριλαμβάνεται το νερό που προορίζεται για πόση και για μαγειρική, αλλά και το νερό για την προσωπική καθαριότητα, την καθαριότητα των ρούχων κλπ. Αξίζει να σταθούμε ότι στο ζήτημα του νερού έχουν ασχοληθεί διάφορες πλευρές, εκτός από την σύμβαση MLC, ήδη από το 1970. Τότε, ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO), στην σύμβαση με αριθμό 133, επεξηγεί τα ελάχιστα κριτήρια για την διαμονή του πληρώματος σε εμπορικά πλοία, όπου τα άτομα που βρίσκονται πάνω στο πλοίο πρέπει να έχουν μόνιμη πρόσβαση σε κρύο πόσιμο νερό. Στη συνέχεια, επί του θέματος έχει τοποθετηθεί και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (WHO) με τις κατευθυντήριες γραμμές του για την ποιότητα του πόσιμου νερού (WHO Guidelines for drinking – water quality) με τις οποίες παρέχει πληροφορίες για τις φυσικές και χημικές όψεις του νερού. Τέλος, αμέτοχος δεν έχει

μείνει και ο Διεθνής Οργανισμός Τυποποίησης (ISO), ο οποίος έχει δημοσιεύσει σημαντικά διεθνή πρότυπα για να περιγράψει τις τεχνικές όψεις κατασκευών για ασφαλές πόσιμο νερό.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο – ΑΛΛΕΣ ΚΥΡΙΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΩΔΙΚΕΣ**

### **5.1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA (SOLAS))**

Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα θεωρείται η πιο σημαντική από όλες τις Συνθήκες – Συμφωνίες που αφορούν την ασφάλεια (safety) των πλοίων. Η πρώτη έκδοση υιοθετήθηκε το 1914, ως «απάντηση» στο ναυάγιο του Τιτανικού, η δεύτερη το 1929, η τρίτη το 1948 και η τέταρτη το 1960. Η έκδοση του 1974 περιλαμβάνει την διαδικασία της «σιωπηρής αποδοχής» (tacit acceptance procedure) – η οποία προβλέπει ότι μια τροποποίηση θα τεθεί σε ισχύ σε καθορισμένη ημερομηνία, εκτός και αν πριν την ημερομηνία αυτή, υπάρξουν αντιρρήσεις για την τροποποίηση από έναν ορισμένο αριθμό συμβαλλόμενων μερών.

Εμβαθύνοντας στην παρούσα Σύμβαση, κατανοούμε ότι δημιουργήθηκε για να συγκεκριμενοποιήσει τα ελάχιστα πρότυπα κατασκευής, εξοπλισμού και λειτουργίας του πλοίου, συμβατά με την ασφάλεια. Οι σημαίες φέρουν την ευθύνη να εξασφαλίσουν πως τα πλοία συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις τους και ένας αριθμός πιστοποιητικών προβλέπεται ήδη στην Σύμβαση. Η Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα χωρίζεται σε 14 κεφάλαια (Chapters).

- 1) Γενικές Διατάξεις (General Provisions): Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει κανονισμούς σχετικά με τις έρευνες που διεξάγονται στο πλοίο και την έκδοση εγγράφων, τα οποία πιστοποιούν ότι το πλοίο είναι ευθυγραμμισμένο με τις απαιτήσεις της συγκεκριμένης Σύμβασης. Επίσης, υπάρχουν συγκεκριμένες διατάξεις για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια.
- 2) Κατασκευή – Υποδιαίρεση και σταθερότητα, μηχανικές και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις (Construction – Subvision and stability, machinery and electrical installations): Το κεφάλαιο αυτό έχει να κάνει με την σταθερότητα (stability) του πλοίου, την αντοχή και ακεραιότητά του και τα μηχανικά και ηλεκτρικά του μέρη τα οποία πρέπει να ακολουθούν ειδικά πρότυπα ασφαλείας.

- 3) Πυροπροστασία, ανίχνευση φωτιάς και κατάσβεσή της (Fire protection, fire detection and fire extinction): Στο κεφάλαιο αυτό συναντάμε λεπτομερείς διατάξεις πυρασφάλειας για τα πλοία και ειδικά μέτρα, όπως η ύπαρξη ζωνών, η περιορισμένη χρήση καύσιμων υλικών, η προστασία των μέσων διαφυγής, η άμεση διαθεσιμότητα των πυροσβεστικών συσκευών κλπ.
- 4) Συσκευές διάσωσης ζωής και διαρρυθμίσεις (Life – saving appliances and arrangements): Στο κεφάλαιο αυτό υπάρχουν απαιτήσεις για τις συσκευές διάσωσης ζωής και την διαρρύθμιση, συμπεριλαμβανομένων των life boats, rescue boats και life jackets σύμφωνα με τον κάθε τύπο πλοίου. Στο σημείο αυτό πληροφορούμαστε πώς υπάρχει και ένας Διεθνής Κώδικας για τις συσκευές διάσωσης ζωής (International Life – Saving Appliance Code -LSA), υποχρεωτικής εφαρμογής.
- 5) Ραδιοεπικοινωνίες (Radiocommunications): Το εν λόγω κεφάλαιο ενσωματώνει το Παγκόσμιο Ναυτικό Σύστημα Ανάγκης/Κινδύνου και Ασφάλειας (Global Maritime Distress and Safety System – GMDSS). Για παράδειγμα πως θα συντονιστεί και θα επιτευχθεί η δορυφορική θέση σε μια έκτακτη περίπτωση, σε περίπτωση ατυχήματος.
- 6) Ασφάλεια πλοήγησης (Safety of navigation): Στο κεφάλαιο αυτό βρίσκουμε διατάξεις για τις υπηρεσίες ασφαλούς πλοήγησης του πλοίου, ζητήματα μετεωρολογίας, υπηρεσίες διάσωσης, όπως επίσης και την υποχρέωση που καθιερώνει για το κάθε πλοίο να φέρει voyage data recorders (VDRs) automatic ship identification systems (AIS).
- 7) Μεταφορά φορτίων (Carriage of Cargoes): Εδώ τίθεται έντονα το θέμα των φορτίων που ενδέχεται να είναι επικίνδυνα για το πλήρωμα και το πλοίο και έτσι απαιτούν ειδικά μέτρα ασφαλείας από την αρχή. Περιλαμβάνονται προϋποθέσεις για την στοιβασία και την ασφάλεια του φορτίου.
- 8) Μεταφορά επικίνδυνων αγαθών (Carriage of dangerous goods): Οι κανονισμοί στο κεφάλαιο αυτό χωρίζονται σε τρία μέρη. Α) Μεταφορά επικίνδυνων αγαθών σε συσκευασίες-πακέτα. Περιλαμβάνεται η ταξινόμηση, η τοποθέτηση, τα έγγραφα και η στοιβασία των επικίνδυνων αγαθών. Υποχρεωτική είναι η χρήση του Διεθνούς Κώδικα για τα επικίνδυνα αγαθά δια θαλάσσης (International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code), που αναπτύχθηκε από τον ΔΝΟ. Επίσης, στην κατηγορία αυτή ενσωματώνεται και η μεταφορά επικίνδυνων αγαθών σε στερεή μορφή χύδην όπου

περιλαμβάνεται η στοιβασία, τα έγγραφα και η αναφορά περιστατικών που πιθανώς να προκύψουν. Β) Αναφέρεται στην κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν υγρά χημικά χύδην και είναι υποχρεωμένα να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα Χύδην Χημικών (International Bulk Chemical Code – IBC Code). Γ) Αναφέρεται στην κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένα καύσιμα και είναι υποχρεωμένα να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα Μεταφορέα Καυσίμων (International Gas Carrier Code – IGC Code). Δ) Στο σημείο αυτό αναφέρονται ειδικές απαιτήσεις για την μεταφορά ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και υψηλού επιπέδου ραδιενεργών αποβλήτων και τέτοιου είδους πλοία πρέπει να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα για την ασφαλή μεταφορά ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και υψηλού επιπέδου ραδιενεργών αποβλήτων πάνω στο πλοίο (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High- Level Radioactive Wastes on Board Ships- INF Code).

- 9) Πυρηνοκίνητο πλοίο (Nuclear Ship): Στο κεφάλαιο αυτό δίνονται οι βασικές απαιτήσεις για τα πλοία με πυρηνική ενέργεια και γίνεται αναφορά στον λεπτομερή και περιεκτικό Κώδικα για την Ασφάλεια των πυρηνοκίνητων εμπορικών πλοίων (Code of Safety for Nuclear Merchant Ships) που υιοθετήθηκε από τον ΔΝΟ το 1981.
- 10) Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων (Management for the Safe Operation of Ships): Το κεφάλαιο αυτό καθιστά υποχρεωτικό τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management - ISM Code), ο οποίος επιβάλλει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης που θα καθιερωθεί από τον πλοιοκτήτη ή την εταιρεία.
- 11) Μέτρα ασφαλείας για τα ταχύπλοα σκάφη (Safety measures high – speed craft):

Η παρούσα Σύμβαση δίνει έμφαση στο κομμάτι της ασφάλειας, όπως γίνεται αντιληπτό και στα επιμέρους ζητήματα που άπτονται αυτής. Για παράδειγμα, γίνεται εκτενής αναφορά στην αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου η οποία πρέπει να διενεργείται από άτομα με κατάλληλα προσόντα για την εκτίμηση της ασφάλειας του

πλοίου, κάτι που διασφαλίζει ο Υπεύθυνος Ασφάλειας της Εταιρείας (DPA). Η αξιολόγηση ασφάλειας του πλοίου, η οποία θα τεκμηριώνεται, θα επανεξετάζεται και θα φυλάσσεται από την εταιρεία, περιλαμβάνει επιτόπια επιθεώρηση ασφάλειας και τα ακόλουθα στοιχεία τουλάχιστον: α) προσδιορισμό υφιστάμενων μέτρων, διαδικασιών και λειτουργιών ασφαλείας, β) προσδιορισμό πιθανών απειλών για τις βασικές λειτουργίες του πλοίου και της πιθανότητας να λάβουν χώρα, προκειμένου να ορίζονται και να κατατάσσονται κατά σειρά προτεραιότητας μέτρα ασφαλείας και γ) προσδιορισμό των αδυναμιών, συμπεριλαμβανομένου και του ανθρώπινου παράγοντα (human factor) στην υποδομή, τις πολιτικές και τις διαδικασίες. Εν συνεχεία, σε κάθε πλοίο θα πρέπει να υπάρχει ένα Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου το οποίο καλύπτει θέματα, μεταξύ άλλων, που αφορούν τα μέτρα για την πρόληψη όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών που έχουν σχεδιαστεί για να χρησιμοποιούνται κατά προσώπων, πλοίων, λιμένων και η μεταφορά των οποίων πάνω στο πλοίο απαγορεύεται, διαδικασίες εκκένωσης σε περίπτωση που απειλείται ή παραβιάζεται η ασφάλεια, καθήκοντα του προσωπικού του πλοίου το οποίο είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια και άλλου προσωπικού του πλοίου σε σχέση με πτυχές της ασφάλειας, διαδικασίες εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων σχετιζόμενων με το σχέδιο, προσδιορισμό των θέσεων όπου υπάρχουν σημεία ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού του πλοίου και τέλος διαδικασίες, οδηγίες και κατευθύνσεις σχετικά με την χρήση του συστήματος προειδοποίησης ασφαλείας του πλοίου. Τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν επίπεδα ασφαλείας και παρέχουν καθοδήγηση, ούτως ώστε να διασφαλίζεται η προστασία από συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Τα υψηλότερα επίπεδα ασφαλείας υποδεικνύουν μεγαλύτερη πιθανότητα να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Στους παράγοντες που πρέπει να εξετάζονται για τον ορισμό του ενδεδειγμένου επιπέδου ασφαλείας περιλαμβάνονται:

- Ο βαθμός αξιοπιστίας της πληροφορίας περί απειλής
- Ο βαθμός επιβεβαίωσης της πληροφορίας περί απειλής
- Ο βαθμός προσδιορισμού ή αμεσότητας της πληροφορίας περί απειλής
- Οι δυναμικές συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια

## ΑΡΧΕΙΑ

Στο Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως διαβάζουμε πως όσον αφορά στα αρχεία, η Σύμβαση προβλέπει ποια αρχεία για ποιες δραστηριότητες πρέπει να τηρούνται πάνω στο πλοίο και αυτές είναι η εκπαίδευση, τα γυμνάσια και οι ασκήσεις, απειλές για την ασφάλεια και συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια, παραβιάσεις ασφαλείας, αλλαγές στο επίπεδο της ασφαλείας, εσωτερικοί έλεγχοι και επανεξετάσεις των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων, συντήρηση και δοκιμές οποιουδήποτε εξοπλισμού ασφαλείας πάνω στο πλοίο και άλλα. Τα αρχεία αυτά πρέπει να τηρούνται στη γλώσσα ή τις γλώσσες εργασίας του πλοίου, αλλιώς θα πρέπει να περιλαμβάνεται μετάφραση και σε ηλεκτρονική μορφή.

Όπως και σε κάθε συμφωνία, έτσι και στην Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα κατά καιρούς γίνονται διάφορες αλλαγές, τροποποιήσεις (amendments), επικαιροποιήσεις ακόμα και καταργήσεις. Για παράδειγμα, πριν τέσσερα χρόνια, το 2014, σύμφωνα με ψήφισμα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, εισήχθη κανονισμός (Regulation 7) για τα όργανα μέτρησης της ατμόσφαιρας σε κλειστούς χώρους (enclosed spaces) (atmosphere testing instrument for enclosed spaces). Έτσι, θα πρέπει το κάθε πλοίο να είναι σε θέση να μετράει τις συγκεντρώσεις οξυγόνου, εύφλεκτων αερίων ή ατμών, υδρογόνου σουλφιδίων και μονοξειδίου του άνθρακα πριν από την είσοδο σε κλειστούς χώρους.

## **ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΟ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΣΤΕΡΙΑ ΓΙΑ ΟΛΟ ΤΟ ΕΥΡΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΩΝ ΣΥΝΟΛΙΚΑ (DESIGNATED PERSON ASHORE (DPA))**

Σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα (SOLAS), στο ειδικό σημείο για την έννοια, τον ρόλο και την λειτουργία του Υπευθύνου Ασφάλειας της Εταιρίας, παρατηρούμε πως εκείνος διορίζεται από την εταιρεία και δύναται να ενεργεί για ένα ή περισσότερα πλοία, ανάλογα με τον αριθμό ή τους τύπους των πλοίων που διαχειρίζεται η εταιρεία, υπό την προϋπόθεση ότι προσδιορίζεται σαφώς για ποια πλοία είναι υπεύθυνος. Τα καθήκοντα και οι ευθύνες της θέσης αυτής περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τα εξής:

-προειδοποιεί σχετικά με τον βαθμό των απειλών τις οποίες μπορεί να αντιμετωπίσει το πλοίο, με την χρήση κατάλληλων αξιολογήσεων ασφαλείας και άλλων σχετικών πληροφοριών

-διασφαλίζει την διενέργεια αξιολογήσεων ασφάλειας του πλοίου

-διασφαλίζει ότι εκπονείται, υποβάλλεται προς έγκριση και αργότερα τίθεται σε εφαρμογή και διατηρείται το Σχέδιο Ασφάλειας του πλοίου

-διασφαλίζει την τροποποίηση του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, αν κρίνεται σκόπιμο, για την διόρθωση ελλείψεων και την τήρηση των σχετικών με την ασφάλεια απαιτήσεων του συγκεκριμένου πλοίου

-προγραμματίζει εσωτερικούς ελέγχους και επανεξετάσεις των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων

-αξιολογεί τις εκθέσεις των επιθεωρήσεων των λιμενικών αρχών και άλλων επιθεωρήσεων από τρίτα μέρη

-διασφαλίζει την άμεση κάλυψη και αντιμετώπιση των ελλείψεων και των μη συμμορφώσεων που προσδιορίζονται κατά την διάρκεια εσωτερικών ελέγχων, περιοδικών επανεξετάσεων, επιθεωρήσεων ασφαλείας και διαπιστώσεων συμμόρφωσης

-συμβάλλει στην αύξηση της ευαισθητοποίησης και επαγρύπνησης σχετικά με την ασφάλεια

-διασφαλίζει την επαρκή εκπαίδευση του προσωπικού που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια του πλοίου

-διασφαλίζει την αποτελεσματική επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ του αξιωματικού ασφαλείας του πλοίου και των σχετικών υπευθύνων ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων

-διασφαλίζει την συνεκτικότητα μεταξύ απαιτήσεων ασφαλείας και απαιτήσεων προστασίας

-είναι μέλος της ομάδας που είναι υπεύθυνη να ανταποκρίνεται σε μια κατάσταση εκτάκτου ανάγκης (Emergency Response Team)

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ (συνήθως ο ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ (CHIEF OFFICER) )

Σε κάθε πλοίο διορίζεται αξιωματικός ασφάλειας πλοίου, ο οποίος είναι υπεύθυνος για τα ακόλουθα:

- για την διενέργεια τακτικών επιθεωρήσεων ασφάλειας του πλοίου, ότως ώστε να διασφαλίζεται ότι λαμβάνονται ενδεδειγμένα μέτρα ασφάλειας
- για την διατήρηση και εποπτεία της εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε τροποποιήσεων του σχεδίου
- για τον συντονισμό των σχετικών με την ασφάλεια πτυχών του χειρισμού του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου με άλλο προσωπικό του πλοίου και με τους υπεύθυνους ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων
- για την υποβολή προτάσεων για τροποποιήσεις του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου
- για την αναφορά στον υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας τυχόν ελλείψεων και μη συμμορφώσεων που προσδιορίζονται κατά την διάρκεια εσωτερικών ελέγχων, περιοδικών επανεξετάσεων, επιθεωρήσεων ασφάλειας και διαπιστώσεων συμμόρφωσης, καθώς και την εφαρμογή διορθωτικών δράσεων
- για την αύξηση της ευαισθητοποίησης και της επαγρύπνησης επί του πλοίου σχετικά με την ασφάλεια
- για την διασφάλιση επαρκούς εκπαίδευσης του προσωπικού του πλοίου, όποτε και όπως κρίνεται σκόπιμο
- για την αναφορά όλων των συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια
- για τον συντονισμό της εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου με τον υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας και τον σχετικό υπεύθυνο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης
- για την διασφάλιση της σωστής λειτουργίας, υποβολής σε δοκιμές και συντήρησης του εξοπλισμού ασφάλειας, αν υπάρχει

## ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, στο χωρίο για τις επιθεωρήσεις και τις πιστοποιήσεις εντοπίζουμε ότι σε κάθε πλοίο εφαρμόζεται μια αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία και περιλαμβάνει μια πλήρη επιθεώρηση του συστήματος ασφάλειάς του και κάθε συναφούς εξοπλισμού ασφάλειας. Αυτή η επιθεώρηση θα είναι τέτοια ώστε να βεβαιώνεται ότι το σύστημα ασφάλειας και οποιοσδήποτε συναφής εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου συμμορφώνεται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις της Σύμβασης, ότι η κατάστασή τους είναι καθ' όλα ικανοποιητική και ότι είναι κατάλληλα για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται το πλοίο. Στη συνέχεια, θα διενεργηθούν περιοδικές επιθεωρήσεις κατά διαστήματα, που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη και με σκοπό να διαπιστωθούν εκ νέου τα προαναφερθέντα. Πρέπει τουλάχιστον να διεξάγεται μια ενδιάμεση επιθεώρηση, η οποία θα πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης επετείου έκδοσης του πιστοποιητικού και θα στοχεύει στο να επιβεβαιωθούν για ακόμα μια φορά οι λόγοι διεξαγωγής των προηγούμενων επιθεωρήσεων. Μετά την αρχική ή περιοδική επιθεώρηση εκδίδεται το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας του Πλοίου, είτε από την σημαία ή από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας εκ μέρους της σημαίας. Στο σημείο αυτό είναι απαραίτητο να πούμε ότι αν ένα πλοίο, κατά τον χρόνο λήξης της ισχύος του πιστοποιητικού του, δεν βρίσκεται σε λιμένα όπου πρόκειται να επιθεωρηθεί, η σημαία μπορεί να παρατείνει την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού, αλλά η παράταση αυτή θα χορηγείται μόνο για τον σκοπό διευκόλυνσης του πλοίου να συμπληρώσει το ταξίδι του στον λιμένα όπου πρόκειται να επιθεωρηθεί και αυτό μόνο σε περιπτώσεις που κρίνεται πρέπον και λογικό.

## ΠΕΡΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ΑΟΑ)

Ενδέχεται, πολλές φορές, εκ μέρους της σημαίας να δρα ένας αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας (ΑΟΑ) με αρμοδιότητες την έγκριση σχεδίων ασφάλειας πλοίων ή την τροποποίηση αυτών, την επιθεώρηση και πιστοποίηση της συμμόρφωσης των πλοίων με τις απαιτήσεις της Σύμβασης αυτής και την διενέργεια αξιολογήσεων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων. Μπορεί, επίσης, να παρέχει συμβουλές ή στήριξη σε εταιρείες ή λιμενικές εγκαταστάσεις σχετικά με ζητήματα ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων αξιολογήσεων ασφάλειας πλοίων, σχεδίων ασφάλειας πλοίων, αξιολογήσεων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και σχεδίων



ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων. Ένας όμως ένας ΑΟΑ έχει συμμετάσχει στην διενέργεια αξιολόγησης ή στην εκπόνηση σχεδίου ασφάλειας πλοίου, τότε δεν πρέπει να του ανατίθεται η έγκριση της εν λόγω αξιολόγησης ή σχεδίου ασφάλειας πλοίου. Ένας ΑΟΑ, για να φανεί αν είναι ικανός για το έργο που καλείται να φέρει εις πέρας, πρέπει να μπορεί να επιδεικνύει εμπειρογνωμοσύνη σε σχετικές πτυχές ασφάλειας, ικανή γνώση των λειτουργιών του πλοίου και του λιμένα, καθώς και γνώση του σχεδιασμού και της κατασκευής του πλοίου, αν παρέχει υπηρεσίες που αφορούν πλοία, ή του σχεδιασμού και της κατασκευής του λιμένα και αν παρέχει υπηρεσίες που αφορούν λιμενικές εγκαταστάσεις, ικανότητα αξιολόγησης των πιθανών κινδύνων για την ασφάλεια.

## **5.2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS (MARPOL '73/'78))**

Η Διεθνής Σύμβαση για την αποφυγή της ρύπανσης από τα πλοία είναι η κύρια συμφωνία παγκοσμίως που καλύπτει την αποφυγή της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία λόγω λειτουργίας τους ή ατυχημάτων. Υιοθετήθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό το 1973 χωρίς όμως να τεθεί ποτέ σε εφαρμογή. Αντιθέτως, αντ' αυτού τέθηκε σε εφαρμογή το 1983 το Πρωτόκολλο που υιοθετήθηκε το 1978. Το 1997, ένα νέο Πρωτόκολλο υιοθετήθηκε για να τροποποιήσει την Σύμβαση και προστέθηκε ένα ακόμα παράρτημα, που τέθηκε σε ισχύ το 2005. Η παρούσα Σύμβαση περιλαμβάνει κανονισμούς που στοχεύουν στην αποτροπή και την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης από πλοία, τόσο της λειτουργικής όσο και της ατυχηματικής, και δομείται σε έξι τεχνικά παραρτήματα. Ας δούμε την διάρθρωση εκτενέστερα.

Παράρτημα I: Κανονισμοί για την αποφυγή της ρύπανσης από πετρέλαιο (Regulations for the Prevention of Pollution by Oil) – σε εφαρμογή 02/10/1983:  
Καλύπτει την αποτροπή της μόλυνσης από πετρέλαιο είτε λόγω λειτουργίας είτε λόγω ατυχήματος.

Παράρτημα II: Κανονισμοί για τον έλεγχο της μόλυνσης από χύδην επιβλαβείς υγρές ουσίες (Regulation for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk) - σε εφαρμογή 02/10/1983: Στο εν λόγω παράρτημα περιλαμβάνονται περίπου 250 ουσίες και η απόρριψη των υπολειμμάτων τους επιτρέπεται μόνο στις εγκαταστάσεις παραλαβής μέχρι να τηρηθούν συγκεκριμένες συγκεντρώσεις και συνθήκες. Σε κάθε περίπτωση, δεν επιτρέπεται η απόρριψη υπολειμμάτων που περιέχουν επιβλαβείς ουσίες εντός 12 μιλίων από την πλησιέστερη γη.

Παράρτημα III: Πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης σε συσκευασμένη μορφή (Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form) – σε εφαρμογή 01/07/1992: Στο σημείο αυτό περιέχονται γενικές απαιτήσεις για την έκδοση λεπτομερών προτύπων ως προς την συσκευασία, την σήμανση, την επισήμανση, την ταξινόμηση, την στοιβασία, τους περιορισμούς των ποσοτήτων, τις εξαιρέσεις και τις κοινοποιήσεις. Για τον λόγο αυτό υπάρχει και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (IMDG Code).

Παράρτημα IV: Πρόληψη της ρύπανσης από τα λύματα των πλοίων (Prevention of Pollution by Sewage from Ships) – σε εφαρμογή 27/09/2003: Εδώ περιέχονται απαιτήσεις αναφορικά με τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα λύματα και απαγορεύεται η διοχέτευσή τους στην θάλασσα εκτός και αν το πλοίο έχει θέσει σε λειτουργία εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων. Τα λύματα που δεν καταστρέφονται πρέπει να απορρίπτονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη γη.

Παράρτημα V: Πρόληψη της ρύπανσης από τα σκουπίδια των πλοίων (Prevention of Pollution by Garbage from Ships) – σε εφαρμογή 31/12/1988: Το παρόν παράρτημα αντιμετωπίζει τους διαφορετικούς τύπους σκουπιδιών και καθορίζει τις αποστάσεις από την στεριά και τον τρόπο με τον οποίον μπορούν να διατεθούν. Το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό του παραρτήματος είναι η πλήρης απαγόρευση της διάθεσης στην θάλασσα όλων των μορφών πλαστικών.

Παράρτημα VI: Πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία (Prevention of Air Pollution from Ships) – σε εφαρμογή 19/05/2005: Το τελευταίο παράρτημα της Σύμβασης καθορίζει τα όρια στις εκπομπές οξειδίων του θείου και οξειδίων του αζώτου από τις εξατμίσεις των πλοίων και απαγορεύει σκόπιμες εκπομπές ουσιών

που καταστρέφουν την στιβάδα του όζοντος. Οι καθορισμένες περιοχές ελέγχου εκπομπών θέτουν αυστηρότερα πρότυπα για SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> και σωματίδια. Ένα κεφάλαιο που εγκρίθηκε το 2011 καλύπτει υποχρεωτικά τεχνικά και λειτουργικά μέτρα ενεργειακής απόδοσης με στόχο την μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία.

Όπως και σε κάθε συμφωνία, έτσι και στην Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή της ρύπανσης από πλοία κατά καιρούς γίνονται διάφορες αλλαγές, τροποποιήσεις (amendments), επικαιροποιήσεις ακόμα και καταργήσεις. Για παράδειγμα, φέτος, το 2018, σε ψήφισμα που εκδόθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό γίνεται λόγος για το θείο (sulphur) και την περιεκτικότητά του στα καύσιμα, η οποία δεν πρέπει να ξεπερνά το 0,5% m/m. Ειδικότερα, αν το πλοίο πρόκειται να περάσει μέσα από περιοχή όπου ελέγχεται η εκπομπή ρύπων (Emission Control Area – ECA), τότε το ποσοστό περιεκτικότητας σε θείο δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,10% m/m. Έναν χρόνο νωρίτερα, το 2017, εκδόθηκε σχετικό ψήφισμα για τις κατευθυντήριες γραμμές του έτους (guidelines) που αφορούσαν την Σύμβαση και ανάμεσά τους ήταν η διαχείριση των απορριμάτων (Garbage Management) και δη η ελαχιστοποίηση των αποβλήτων (waste minimization) με ξεκάθαρο προσανατολισμό όσο το δυνατόν πιο λίγα υλικά πάνω στο πλοίο που ενδέχεται να γίνουν απορρίματα στο τέλος, την επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (reuse – recycle), την αποφυγή χρήσης πλαστικού κλπ. Επιπροσθέτως, έμφαση δίνεται στην αποθήκευση (storage) των αποβλήτων πάνω στο πλοίο (shipboard), πριν αυτά δοθούν στις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων και μάλιστα δηλώνεται ρητά πως η αποθήκευση πρέπει να γίνεται με έναν τρόπο ούτως ώστε να αποφεύγονται κίνδυνοι για την υγεία και την ασφάλεια, όπως σε επαρκή χώρο και με κατάλληλο εξοπλισμό, με συμπιεστές (compactors) πιθανώς σε περιορισμένους χώρους. Κατά την διαδικασία της καύσης (incineration), η οποία είναι μια αποδεκτή μέθοδος μείωσης της ανάγκης για αποθήκευση των αποβλήτων, αυτή πρέπει να συμβαίνει με ειδικά μηχανήματα πάνω στο πλοίο και συνήθως όχι μέσα σε λιμάνι, εκτός και αν έχει προηγηθεί ειδική άδεια για αυτό. Όπως γίνεται ευκόλως αντιληπτό, η διαδικασία της διαλογής, αποθήκευσης διανομής των απορριμάτων καθίσταται ιδιαίτερα σύνθετη βασισμένη σε διάφορους παράγοντες όπως τον τύπο των απορριμάτων, το είδος του πλοίου και τον σχεδιασμό του, τον αριθμό του πληρώματος πάνω στο πλοίο, την χρονική διάρκεια κάθε ταξιδιού και τον εκτιμώμενο χρόνο παραμονής στο κάθε λιμάνι. Στις εφαρμογές

αυτές που έχουμε αναφέρει, καταλυτικός θα είναι ο ρόλος που θα διαδραματίσει η τεχνολογία, όπως και η εκπαίδευση και κατ' επέκταση η ενημέρωση τόσο του προσωπικού στην θάλασσα όσο και στη στεριά.

### **5.3. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΕΚΔΟΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS (STCW))**

Η διεθνής σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών υιοθετήθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό το 1978, τέθηκε σε εφαρμογή έξι χρόνια αργότερα, το 1984 και υπέστη αρκετές τροποποιήσεις το 1995 και στη συνέχεια το 2010, εφόσον αποδείχθηκε πως με την πρώτη της μορφή δεν είχαν πετύχει οι αρχικοί στόχοι της διεθνώς. Η εν λόγω σύμβαση ενσωματώθηκε για πρώτη φορά στο δίκαιο της Ένωσης με την οδηγία 94/58/ΕΚ του Συμβουλίου το 1994 σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών. Οι κανόνες της Ένωσης σχετικά με την εκπαίδευση και πιστοποίηση των ναυτικών προσαρμόστηκαν αργότερα σύμφωνα με τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις της σύμβασης STCW, και θεσπίστηκε κοινός μηχανισμός της Ένωσης για την αναγνώριση των συστημάτων εκπαίδευσης και πιστοποίησης των ναυτικών τρίτων χωρών. Οι κανόνες αυτοί, ως αποτέλεσμα αναδιατύπωσης, περιλαμβάνονται στην οδηγία 2008/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Η διάσκεψη που έλαβε χώρα το 2010 στην Μανίλα έφερε σημαντικές τροποποιήσεις στην σύμβαση («Τροποποιήσεις της Μανίλας», “Manila amendments”), και συγκεκριμένα όσον αφορά την πρόληψη δόλιων πρακτικών σε σχέση με τα πιστοποιητικά, τον τομέα των ιατρικών προτύπων, την εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων σε σχέση με την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία και την εκπαίδευση σε τεχνολογικά θέματα. Οι τροποποιήσεις της Μανίλας, που τέθηκαν σε εφαρμογή το 2012, εισήγαγαν επίσης απαιτήσεις για ειδικευμένους ναυτικούς και θέσπισαν νέες επαγγελματικές ειδικότητες, όπως των ηλεκτροτεχνικών εξοπλισμών. Νέες απαιτήσεις εγκρίθηκαν και για τους ηλεκτρονικούς χάρτες και τα συστήματα πληροφοριών (ECDIS). Επίσης, αποσκοπούσαν στην θέσπιση

αντικειμενικών ορίων στις εξαιρέσεις από τις ελάχιστες ώρες ανάπαυσης (resting hours) για το προσωπικό τήρησης φυλακών και τους ναυτικούς που τους έχουν ανατεθεί καθήκοντα που σχετίζονται με την ασφάλεια, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες (security), την επίθεση από πειρατές και την πρόληψη της ρύπανσης, με σκοπό την πρόληψη της κόπωσης.

Σύμφωνα με την σύμβαση STCW, τα μέρη είναι υποχρεωμένα να τηρούν μητρώα με όλα τα πιστοποιητικά και όλες τις θεωρήσεις και τις σχετικές επανεπικυρώσεις ή οποιαδήποτε άλλα μέτρα που τα επηρεάζουν. Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να τηρούν μητρώο των πιστοποιητικών και θεωρήσεων που εκδίδουν. Η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας του ΔΝΟ, σημείωσε ότι απαιτούνται διευκρινίσεις σχετικά με την εφαρμογή των τροποποιήσεων της Μανίλας. Για παράδειγμα, γίνεται αναφορά για την ισχύ κάθε πιστοποιητικού που επικυρώνεται εκ νέου δεν θα πρέπει να παρατείνεται πέραν της 1<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 2017 για ναυτικούς με πιστοποιητικά που εκδόθηκαν σύμφωνα με την σύμβαση STCW που ίσχυαν αμέσως πριν από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2012, και οι οποίοι δεν έχουν εκπληρώσει τις απαιτήσεις των τροποποιήσεων της Μανίλας, και για ναυτικούς που έχουν αρχίσει εγκεκριμένη θαλάσσια υπηρεσία, εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης και κατάρτισης ή εγκεκριμένο κύκλο κατάρτισης πριν από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2013.

Τα κεφάλαια που συνθέτουν την παρούσα σύμβαση είναι οκτώ και είναι τα παρακάτω:

- 1) Γενικές διατάξεις (General provisions)
- 2) Τμήμα για τον καπετάνιο και το κατάστρωμα (Master and Deck department)
- 3) Τμήμα μηχανών (Engine department)
- 4) Ραδιοεπικοινωνίες και προσωπικό ασυρμάτων (Radiocommunication and radio personnel)
- 5) Ειδικές απαιτήσεις εκπαίδευσης για το προσωπικό σε ορισμένους τύπους πλοίων (Special training requirements for personnel on certain types of ships)
- 6) Λειτουργίες έκτακτης ανάγκης, ασφάλειας, ιατρικής φροντίδας και επιβίωσης (Emergency, occupational safety, medical care and survival functions)
- 7) Εναλλακτική πιστοποίηση (Alternative certification)
- 8) Φύλαξη – βάρδιες (Watchkeeping)

Ειδικότερα, ας κατανοήσουμε εις βάθος τις διατάξεις της σύμβασης STCW με βάση τις διατάξεις της. Αρχικά, ως προς την δομή της (layout) υπάρχουν τα Άρθρα (Articles) όπου ορίζονται οι νομικές ευθύνες των μερών, το Παράρτημα (Annex) όπου δίνονται οι τεχνικές λεπτομέρειες για την εφαρμογή των νομικών ευθυνών και ο Κώδικας STCW (STCW Code) όπου συγκεκριμενοποιούνται εις βάθος οι τεχνικές λεπτομέρειες του παραρτήματος και χωρίζεται σε δύο μέρη, το Α και το Β. Εδώ στο σημείο Α βρίσκουμε τα υποχρεωτικά πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης των φυλακών και στο σημείο Β κάποιες κατευθυντήριες γραμμές που προτείνονται για τα παραπάνω θέματα. Όσον αφορά για παράδειγμα το παράρτημα, στην αρχή γίνεται λόγος ότι κάθε υποψήφιος για την αποκτήση πιστοποιητικού πρέπει να είναι τουλάχιστον 18 ετών, να έχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον 12 μηνών, η οποία αποτελεί μέρος ενός αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος που περιλαμβάνει εκπαίδευση επί του πλοίου η οποία να ικανοποιεί τις απαιτήσεις της σύμβασης STCW και να περιέχεται σε αναγνωρισμένο μητρώο εκπαίδευσης, ή να έχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον 36 μηνών, να έχει εκπληρώσει κατά την διάρκεια της απαιτούμενης θαλάσσιας υπηρεσίας καθήκοντα φυλακής γέφυρας υπό την επίβλεψη του πλοιάρχου ή ενός διπλωματούχου αξιωματικού για περίοδο τουλάχιστον έξι μηνών, να ανταποκρίνεται στις εφαρμοστέες απαιτήσεις των κανονισμών του κεφαλαίου της σύμβασης STCW για την εκτέλεση καθηκόντων ραδιοεπικοινωνίας κλπ.

<b>Ο υπεύθυνος για θέματα ασφάλειας και ρύπανσης</b>	
Βασική εκπαίδευση για ασφάλεια:	Ανανέωση κάθε 5 χρόνια
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Τεχνικές επιβίωσης</li> <li>-Αποφυγή της φωτιάς και πυρόσβεση</li> <li>-Στοιχειώδεις πρώτες βοήθειες</li> <li>-Προσωπική ασφάλεια και κοινωνική ευθύνη</li> </ul>	

Η υιοθέτηση των τροποποιήσεων της Σύμβασης έφερε και την υιοθέτηση δώδεκα επιπλέον αποφάσεων, προτρεπτικού χαρακτήρα που μπορούν να βοηθήσουν και να κατευθύνουν τα κράτη – μέλη προς την πιο εύκολη υλοποίηση των υποχρεωτικών διατάξεων. Μεταξύ άλλων, με την απόφαση 4 οι κυβερνήσεις καλούνται να λάβουν μέτρα για την εξασφάλιση επαρκούς εκπαίδευσης και πιστοποίησης για τους

χειριστές ραδιοεπικοινωνιών GMDSS πριν από την 1<sup>η</sup> Φεβρουαρίου 1999, με την απόφαση 9 καλούνται ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO), ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) και ο Διεθνής Οργανισμός Υγείας (WHO) να καθορίσουν διεθνή Πρότυπα Υγειονομικής Καταλληλότητας για τους ναυτικούς και τέλος με την απόφαση 12 τονίζεται η βαρύνουσα σημασία κι προτείνεται η χρήση των πηγών και των εξειδικευμένων γνώσεων που παρέχονται μέσω του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου (WMU).<sup>4</sup>

Για πρώτη φορά εισέρχεται ο όρος του «προσομοιωτή» (simulator) και η μόνη εκπαίδευση προσομοίωσης που γίνεται, σύμφωνα με την σύμβαση STCW, αφορά την χρήση των ραντάρ και ARPA (Automatic Radar Plotting Aid). Παράλληλα, η σύμβαση αυτή προβλέπει ως υποχρέωση τους προσομοιωτές για εκπαίδευση αναφορικά με την απεικόνιση των ηλεκτρονικών χαρτών και των πληροφοριακών συστημάτων (“electronic chart display and information systems”, ECDIS). Υποχρεωτική, επίσης, κατά την σύμβαση STCW είναι η πολύ καλή γνώση, τόσο προφορικά όσο και γραπτά, των Αγγλικών από όλους τους αξιωματούχους. Δεδομένου του γεγονότος ότι η εξ’ αποστάσεως μάθηση έχει γίνει κομμάτι της καθημερινότητάς μας, έτσι το “distance learning / e-learning” υφίσταται και στον ναυτιλιακό τομέα και επιτρέπεται να γίνεται χρήση της από τους ναυτικούς. Στη συνέχεια, διατρέχοντάς την, εντοπίζουμε ότι η σύμβαση συνδέεται και με τον Κώδικα ISM, καθώς η εταιρεία θα πρέπει να διαβεβαιώνει ότι ο καπετάνιος διαθέτει τα απαραίτητα προσόντα και εξοικείωση με το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης της εταιρείας και οι ναυτικοί γνωρίζουν με ακρίβεια τα καθήκοντά τους. Ως προς την ιατρική κατάσταση και καταλληλότητα των ναυτικών (medical fitness), τα πράγματα μετά τις τροποποιήσεις της Μανίλας έχουν γίνει πιο εξειδικευμένα και αυστηρά. Ενώ μέχρι τότε ήταν μονάχα υποχρεωτικό ο ναυτικός να είναι λογικά σε καλή κατάσταση υγείας, τώρα πια υπάρχουν ελάχιστες απαιτήσεις και πρότυπα που το διασφαλίζουν αυτό. Για παράδειγμα, ο ναυτικός έχει την φυσική ικανότητα να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της βασικής εκπαίδευσης, είναι κατάλληλος ως προς την ακοή και την ομιλία για να επικοινωνεί αποτελεσματικά και να διακρίνει τους συναγερμούς, πάσχει μήπως από κάποια πάθηση – ασθένεια η οποία πιθανώς να επιδεινωθεί από τις υπηρεσίες που προσφέρει στην θάλασσα και να τεθεί σε κίνδυνο η υγεία και η

---

<sup>4</sup> Γ.Π.Βλάχος, *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2007, Β’ Έκδοση, σελ.110-112

ασφάλεια άλλων μελών του πληρώματος. Είναι υψίστης σημασίας πάνω στο πλοίο να υπάρχουν σε γνήσια μορφή το εθνικό πιστοποιητικό ικανοτήτων και η θεώρηση (national certificate of competence and endorsement), πιστοποιητικά και αποδεικτικά στοιχεία για όσους έχουν καθήκοντα ασφάλειας και αποφυγής της ρύπανσης (certificates and documentary evidence covering specific safety or pollution prevention duties), θεωρήσεις αναγνώρισης (endorsements of recognition) και τέλος τα ιατρικά πιστοποιητικά μαζί με δεδομένα για εμβολιασμούς (medical certificate with vaccination records). Τα τελευταία έχουν ισχύ για δύο έτη, εκτός και αν πρόκειται για ναυτικό κάτω των 18 ετών όπου η ισχύς είναι για ένα έτος. Η σύμβαση STCW υποχρεώνει την ναυτιλία να πραγματοποιεί, εκτός των άλλων, εκπαιδεύσεις για την εξοικείωση με την ασφάλεια, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες και με το πλοίο (safety, security and ship – board familiarization training). Ειδικότερα, η βασική εξοικείωση με την ασφάλεια (basic safety familiarization) που καλείται να αποκτήσει ο κάθε καινούργιος ναυτικός σχετίζεται με τις οδηγίες που πρέπει να ακολουθηθούν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και περιλαμβάνει επικοινωνία με άλλα άτομα πάνω στο πλοίο γύρω από ζητήματα ασφαλείας, κατανόηση συμβόλων, σημάνσεων, συναγερμών ασφαλείας, ταυτοποίηση των σταθμών συγκέντρωσης και επιβίβασης, εντοπισμό των life jacket και χρήση των πυροσβεστήρων. Η βασική εξοικείωση με την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες (basic security familiarization) είναι μια πρόσφατη απαίτηση για όλο το πλήρωμα σε συμμόρφωση με τις διατάξεις του Κώδικα ISPS και όπως γίνεται εύκολα κατανοητό έχει να κάνει με την πειρατεία και με την ένοπλη ληστεία, απειλή ή επίθεση. Τέλος, η βασική εξοικείωση με το πλοίο (basic ship-board familiarization) δίνει την ευκαιρία για να εκπαιδευτεί ο ναυτικός γύρω από τον συγκεκριμένο εξοπλισμό που θα χρησιμοποιεί, αλλά και από την προετοιμασία των καθηκόντων του. Ένα άλλο ζήτημα που διατυπώνεται στην σύμβαση STCW είναι αυτό της κατανάλωσης αλκοόλ και φαρμάκων - ναρκωτικών ουσιών (alcohol and drug consumption), τα οποία μπορούν να προκαλέσουν βλάβη στον ναυτικό. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί πως ο ναυτικός βρέθηκε υπό την επήρεια, τότε είναι σχεδόν σίγουρο πως θα λήξει η συνεργασία του με την εταιρεία και θα απολυθεί.

Έτσι, όταν λαμβάνει χώρα ένας έλεγχος από τις λιμενικές αρχές, αρχικά θα εξεταστούν όλα τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα των μελών του πληρώματος πάνω στο πλοίο, μετά θα πρέπει να επιβεβαιωθεί ότι ο αριθμός του πληρώματος συμφωνεί



με το αντίστοιχο πιστοποιητικό (safe manning certificate) και τέλος θα πρέπει να ελεγχθεί ότι οι διαδικασίες της βάρδιας (watchkeeping) τηρούνται, συμπεριλαμβανομένων και των ωρών ανάπαυσης. Ως προς τις ποινές (penalties), όπως είναι εύληπτο βασίζονται στην ακύρωση πιστοποιητικών, την επιβολή προστίμων αλλά ακόμα και την ίδια απώλεια εργασίας. Η παρούσα σύμβαση διακρίνει τρεις κατηγορίες στις οποίες οι ποινές εφαρμόζονται: 1) Στην εταιρεία ή στον καπετάνιο: αν βρεθεί κάποιος ναυτικός να μην κατέχει πιστοποιητικό όπως απαιτείται από την σύμβαση, 2) στον καπετάνιο: αν βρεθεί να επιτρέπει σε έναν ναυτικό, αδικαιολόγητα, χωρίς έγκυρο πιστοποιητικό, να επιτελεί ένα έργο το οποίο απαιτεί το κατάλληλο πιστοποιητικό, 3) σε οποιοδήποτε άτομο: όποιο άτομο από τους εργαζομένους φέρει πλαστό πιστοποιητικό. Ειδική κατηγορία αποτελούν οι φύλακες (watch-keeping personnel) για τους οποίους προβλέπονται ως ελάχιστες ώρες ανάπαυσης οι δέκα, με σκοπό να αποφεύγεται η κόπωση και φυσικά κρίνεται απαραίτητο τα δεδομένα των ωρών αυτών να καταγράφονται σωστά και υπογεγραμμένα. Οι τροποποιήσεις της Μανίλας δημιούργησαν κάποιες πρόσθετες απαιτήσεις σχετικά με την ικανότητα (competence) των ναυτικών, όπως την εφαρμογή των ηγετικών ικανοτήτων τους και την επίδειξη ομαδικού πνεύματος, την συνεισφορά στην ασφάλεια του πληρώματος και του πλοίου, την χρήση του ηλεκτρονικού εξοπλισμού πλοήγησης,

Ο παρακάτω πίνακας απεικονίζει τα απαιτούμενα της σύμβασης STCW σήμερα.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΤΙΤΛΟΣ STCW	ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ 2010
Main Certificate	Certificate of competency Certificate of proficiency Endorsement Medical fitness	New certificates New certificates No change Revised
Catering	Certificate of qualification as cook	ILO requirement
Basic safety training evidence	Personal survival techniques Fire fighting Elementary first aid Personal safety and social	No change No change No change No change

	responsibility	
Familiarization	Ship specific familiarization	No change
	Security familiarization	New requirement
Personnel assigned with other safety or security functions	Proficiency in survival craft and rescue boat	Five year refresher
	Fast rescue boat	Five year refresher
	Medical first aid	Guidance update
	Medical care	Guidance update
	Ship security officer	New requirement
	Security awareness or security training	New requirement
ARPA, RADAR, GMDSS	ARPA (if fitted)	No change
	Radar	No change
	GMDSS	No change
Training	Training record book	No change

#### **5.4. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE (ISM Code))**

Κάνοντας μια ιστορική αναδρομή θα διαπιστώσουμε πως η «γέννηση» του ISM Code χρονολογείται περίπου κατά την δεκαετία του 1980 όταν τα συστήματα για την ασφαλή πλοήγηση των πλοίων ήταν σε άσχημη κατάσταση. Πιο συγκεκριμένα, ο Κώδικας άρχισε να αποκτά σάρκα και οστά με το ψήφισμα (resolution) A.647 (16) του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για την διαχείριση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων και την αποφυγή της ρύπανσης (Guidelines on Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention). Η κύρια στόχευση ήταν και είναι το να δοθεί ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διοίκηση και διαχείριση του πλοίου αλλά και για την προστασία του περιβάλλοντος. Τέθηκε σε ισχύ σε δύο διαφορετικές φάσεις, με την πρώτη, το 1998, να αφορά τα επιβατηγά πλοία, τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου άνω των πεντακοσίων τόνων και με την δεύτερη, το 2002,

όλα τα υπόλοιπα εμπορικά-φορτηγά πλοία άνω των πεντακοσίων τόνων. Στόχος του συγκεκριμένου Κώδικα, όπως προείπαμε, είναι η δημιουργία και η λειτουργία ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου μέσω δύο σημαντικών πιστοποιητικών που εκδίδονται και αυτά είναι τα παρακάτω: 1) Document of Compliance (DOC- αφορά το γραφείο/εταιρεία, αντίγραφο στο πλοίο) και 2) Safety Management Certificate (SMC- αφορά το πλοίο, αντίγραφο στο γραφείο/εταιρεία). Τα πιστοποιητικά αυτά, να τονίσουμε, πως εκδίδονται είτε από την σημαία είτε από τον νηογνώμονα κατόπιν εξουσιοδότησης της σημαίας. Ειδικότερα, όσον αφορά το DOC αυτό διαρκεί 5 χρόνια<sup>5</sup>, εκδίδεται μια φορά και στην πορεία ανανεώνεται (annual verification) για ένα συγκεκριμένο είδος πλοίου, δηλαδή αν μια εταιρεία διαθέτει στον στόλο της δέκα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και δέκα δεξαμενόπλοια τότε θα υπάρξουν δύο DOC, ένα για το κάθε είδος. Υπάρχουν διάφοροι τύποι DOC: A) Interim DOC (διάρκειας 12 μηνών), το οποίο εκδίδεται για μια νεοϊδρυθείσα εταιρεία ή όταν εισάγεται ένα νέο είδος πλοίου στην εταιρεία, προηγείται ένας αρχικός έλεγχος (initial audit) και η εταιρεία πρέπει να υποβάλλει ένα σχέδιο εφαρμογής του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (SMS implementation plan), B) Short Term DOC (διάρκειας 5 μηνών), το οποίο εκδίδεται ως αποδεικτικό στοιχείο με το πέρας του κάθε ελέγχου (initial, annual, renewal), αν βρεθεί κατά την διαδικασία του ελέγχου κάποια μείζονα μη συμμόρφωση (Major Non Conformity), τότε το DOC αποσύρεται και τέλος υπάρχει το πρωτότυπο DOC στο γραφείο και ένα αντίγραφο του πάνω στο πλοίο. Στη συνέχεια, αναφορικά με το SMC (το οποίο είναι και αυτό διάρκειας 5 ετών) υπάρχει αντίστοιχα το A) Interim SMC (διάρκειας 6 μηνών), το οποίο εκδίδεται μαζί με το DOC, για ένα νεόκτιστο πλοίο που θα προστεθεί στον ήδη υπάρχοντα στόλο, σε περίπτωση που αλλάζει η εταιρεία διαχείρισης ή η σημαία και B) Short Term SMC (διάρκειας 5 μηνών), το οποίο εκδίδεται ως αποδεικτικό στοιχείο με το πέρας του κάθε ελέγχου (initial, annual, renewal), αν βρεθεί κατά την διαδικασία του ελέγχου κάποια μείζονα μη συμμόρφωση (Major Non Conformity), τότε το SMC αποσύρεται και τέλος υπάρχει το πρωτότυπο SMC πάνω στο πλοίο και ένα αντίγραφο του στο γραφείο.

---

<sup>5</sup> Peter Kidman, Phil Anderson and North of England P & I Association, *A Seafarer's Guide to ISM*, North of England P & I Association, UK, 2008, Second Edition, pg.14-15

## ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (SAFETY MANAGEMENT SYSTEM – SMS)

Σημαντική όψη του Κώδικα ISM αποτελεί το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management System - SMS), το οποίο υλοποιείται από την ναυτιλιακή εταιρεία με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας του πλοίου και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Μέσα σε αυτό καταγράφονται όλες οι πολιτικές, πρακτικές, διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν όπως, για παράδειγμα, το τι συμβαίνει σε μια κατάσταση εκτάκτου ανάγκης. Τα κύρια σημεία στα οποία πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή έτσι ώστε να είναι επιτυχής η εφαρμογή του ΣΑΔ είναι η κατάλληλη εκπαίδευση για το ΣΑΔ, αυτό να είναι μην είναι μακροσκελές και πολύπλοκο, να υποστηρίζεται από την Διοίκηση και να αντιμετωπίζεται η διαφορά στην κουλτούρα μεταξύ του πληρώματος πάνω στο πλοίο. Η φιλοσοφία του ΣΑΔ βασίζεται στην έγγραφη αναφορά ατελειών-ανεπαρκειών κατά την διαχείριση όσον αφορά είτε την εκτέλεση των διαδικασιών στο γραφείο είτε κυρίως στο πλοίο. Οι ατέλειες – ανεπάρκειες αυτές και η μη συμμόρφωση ονομάζονται «deficiencies» και «non – conformities» αντίστοιχα και προβλέπονται ειδικές διαδικασίες και προληπτικά μέτρα για την διόρθωσή τους. Οι λόγοι που οδηγούν στην έκδοση «μη συμμόρφωσης» (NCR) μπορεί να οφείλονται στην αποτυχία συμμόρφωσης του πλοίου με κανόνες και κανονισμούς ή στην αποτυχία τήρησης των διαδικασιών της εκάστοτε ναυτιλιακής εταιρείας, σε μη επαρκή και ακατάλληλη συντήρηση ή εποπτεία, σε προσωπική αμέλεια από το πλήρωμα/υπαλλήλους εταιρείας και σε πάνω σε ένα τέτοιο έγγραφο πρέπει να αναγράφεται η περιγραφή της «μη συμμόρφωσης», η έρευνα που έγινε (investigation) και η αίτια που την προκάλεσε (root cause), προτεινόμενες διορθωτικές ενέργειες (suggested corrective actions), καθώς και τελικά τι αποφασίστηκε να γίνει στο τέλος. Τα ατυχήματα (accidents) και τα περιστατικά (incidents), όπως και τα near misses (παρολίγον ατύχημα) πρέπει να αναφέρονται χωρίς τον φόβο της τιμωρίας. Σε κάθε περίπτωση χρειάζεται να είναι σε θέση το γραφείο να αποδείξει ότι το ΣΑΔ λειτουργεί. Το σύστημα λειτουργεί εφόσον οι διαχειριστικές ατέλειες εντοπίζονται εγκαίρως, αναφέρονται εγγράφως, αντιμετωπίζονται μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα και βασικά δεν συμβαίνουν ξανά.

Η συμμόρφωση με τον Κώδικα ISM μπορεί να επιτευχθεί αμεσότερα και πιο αποτελεσματικά με την μείωση του διοικητικού κόστους μέσω της χρήσης της τεχνολογίας και του HY, με την διαρκή εκπαίδευση και ενημέρωση των ναυτικών για

τα εγχειρίδια του Κώδικα ISM κλπ. Ενδεικτικά, για να μιλήσουμε και με αριθμούς, οι εταιρείες καταβάλλουν κατά μέσο όρο 8.500 – 9.000 δολάρια ανά πλοίο για την αρχική εφαρμογή του Κώδικα ISM και πάνω από το 50% των ναυτικών εκπαιδεύονται κάθε χρόνο σχετικά με θέματα που άπτονται του Κώδικα ISM (Η εκπαίδευση περίπου διαρκεί 2,5 μέρες και γίνεται είτε εν πλω από επιθεωρητές είτε στην στεριά από εκπαιδευτικά κέντρα). Αναμφίβολα, ακόμα και σήμερα υπάρχουν ερωτηματικά ως προς τον συστηματικό χαρακτήρα των εκπαιδεύσεων γύρω από τον Κώδικα ISM, την παρακολούθηση της συμμόρφωσης σε αυτόν, τον βαθμό εμπλοκής ειδικών στην ενσωμάτωσή του, αλλά σίγουρα βρίσκεται σε ένα πολύ ικανοποιητικό και φιλόδοξο επίπεδο γενικής εφαρμογής. Δεν μπορούμε να παραβλέψουμε το γεγονός ότι έχει βελτιωθεί αισθητά η επικοινωνία μεταξύ του γραφείου και του πλοίου και κατ' επέκταση έχει μειωθεί ο αριθμός των προσωπικών ατυχημάτων και των καταστροφών στο φορτίο-εμπόρευμα και έχει γίνει η θαλάσσια μεταφορά περισσότερο φιλική προς το περιβάλλον. Σύμφωνα με μελέτη του ΔΝΟ, αναφορικά με την συνολική επίδραση του Κώδικα προέκυψε πως το 95% των ναυτικών πιστεύει πως τα πλοία είναι πιο ασφαλή μέρη για εργασία, ενώ το 5% θεωρεί πως ο Κώδικας αυτός δεν έχει επιφέρει καμία απολύτως αλλαγή.

#### DESIGNATED PERSON ASHORE (DPA)

Κεντρικό ρόλο στην εφαρμογή και την επιτυχία του Κώδικα ISM διαδραματίζει ο DPA (Designated Person Ashore), ο συνδετικός κρίκος δηλαδή μεταξύ της διοίκησης και του στόλου, της εταιρείας στην στεριά και του πληρώματος των πλοίων. Το άτομο αυτό, εκτός των άλλων, είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια στα πλοία και για τους μηχανισμούς για την προστασία του περιβάλλοντος. Την πολιτική αυτή την συναντάμε σε πάνω από τις μισές ναυτιλιακές εταιρείες, ενώ σε ένα ποσοστό της τάξης του 25% συναντάμε την ανώτατη διοίκηση (top management) να έχει την ευθύνη της εφαρμογής και επιτυχίας του Κώδικα ISM.

Σύμφωνα με τον Κώδικα, σημαίνουσα είναι και η θέση του καπετάνιου (Master), ο οποίος καλείται να δίνει το κίνητρο στο πλήρωμα για την εφαρμογή του Κώδικα ISM, θα απλοποιεί τις διαδικασίες για να είναι κατανοητές σε όλους, θα επιβεβαιώνει πως τηρούνται όλες οι υποχρεώσεις και τέλος θα αναθεωρεί περιοδικά το ΣΑΔ και θα αναφέρει πιθανές ανεπάρκειές του στο γραφείο.

Η εταιρεία καλείται, σύμφωνα με τον Κώδικα, να έχει προετοιμαστεί κατάλληλα και να είναι σε ετοιμότητα για να «απαντά» σε επείγουσες καταστάσεις (emergency preparedness) θεσπίζοντας ειδικές εκπαιδεύσεις όπως και να έχει εγκαταστήσει μια ολοκληρωμένη καταγραφή των ατυχημάτων αλλά και παρολίγον ατυχημάτων. Τα έγγραφα και η αρχειοθέτησή τους (documentation) αποτελούν ένα ξεχωριστό αλλά εξίσου σημαντικό τμήμα του Κώδικα, καθώς αυτά πρέπει να είναι έγκυρα και διαθέσιμα στα ανάλογα μέρη, να αναθεωρούνται ομοιογενώς και τα προηγούμενα (obsolete) να αντικαθίστανται. Κάθε χρόνο χρειάζεται η εταιρεία να διενεργεί εσωτερικούς ελέγχους για την ασφάλεια (internal safety audits) τόσο στο πλοίο όσο και στο γραφείο για να εξακριβωθεί αν τηρείται το ΣΑΔ από όλους.

Αν ζητηθεί από 10 άτομα πάνω στο πλοίο να κάνουν την ίδια δουλειά, θα την κάνουν πιθανόν με 10 διαφορετικούς τρόπους. Αυτό προφανώς αυξάνει το ρίσκο για ατύχημα στο άτομο ή το περιβάλλον.

$$10 \text{ people} + 1 \text{ job} = 10 \text{ ways} = \text{risk} \uparrow$$

Αν όμως γίνει πρώτα εκτίμηση ρίσκου (risk assessment) για την ίδια δουλειά όπου θα καταγραφεί μια συγκεκριμένη διαδικασία και στη συνέχεια οι 10 άνθρωποι εκπαιδευθούν να ακολουθήσουν την διαδικασία αυτή, τότε οι πιθανότητες ενός ατυχήματος στο άτομο ή το περιβάλλον μειώνονται.

$$10 \text{ people} + 1 \text{ job} + 1 \text{ procedure} = 1 \text{ way} = \text{risk} \downarrow$$

Πηγή: Peter Kidman, Phil Anderson and North of England P & I Association, *A Seafarer's Guide to ISM*, North of England P & I Association, UK, 2008, Second Edition, pg.24

## **5.5. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE (ISPS Code))**

Το 2004, τέθηκε σε εφαρμογή ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων, μέρος της της Διεθνούς Σύμβασης της Ασφάλειας της Ζωής στην Θάλασσα (SOLAS). Ο Κώδικας αυτός ορίζει τους τρόπους εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις με σκοπό την αποφυγή τρομοκρατικών απειλών και λοιπών εγκληματικών ενεργειών. Σε πρώτη φάση να ξεκαθαρίσουμε πως μιλάμε για “security”, δηλαδή για ασφάλεια από έκνομες ενέργειες. Η αναθεωρημένη Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα με την υιοθέτηση του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από Έκνομες Ενέργειες, σε συνδυασμό με τον Κανονισμό (ΕΚ) 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελούν το βασικό πλαίσιο ασφαλείας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τα πλοία. Σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα κάθε συμβαλλόμενο μέρος είναι υποχρεωμένο να συντάσσει σχέδιο ασφαλείας αφού όμως έχει προηγηθεί αξιολόγηση ασφαλείας. Η αξιολόγηση της ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης και του πλοίου αποτελεί μια ανάλυση που εξετάζει και αξιολογεί τις πιθανές απειλές, τα τρωτά σημεία και τα υπάρχοντα προστατευτικά μέτρα, τις διαδικασίες και τις λειτουργίες. Οι πιθανές απειλές στις βασικές λειτουργίες της λιμενικής εγκατάστασης και του πλοίου μπορούν να περιλάβουν την τοποθέτηση βομβών, την δολιοφθορά, την παραβίαση του φορτίου, το λαθρεμπόριο, τους λαθρεπιβάτες. Στο παραπάνω σχέδιο προβλέπεται με κάθε λεπτομέρεια η προετοιμασία, η πρόληψη και οι δραστηριότητες απόκρισης των αρμοδίων φορέων ανά επίπεδο απειλής. Σε κάθε λιμενική εγκατάσταση και σε κάθε πλοίο πρέπει να υπάρχει ένας υπεύθυνος ασφαλείας στα καθήκοντα του οποίου περιλαμβάνονται τόσο η προετοιμασία της αρχικής γενικής αξιολόγησης ασφαλείας, προκειμένου να εκπονηθεί το σχέδιο ασφαλείας, όσο και η εφαρμογή και άσκηση του σχεδίου ασφαλείας.

Το σύστημα προειδοποίησης ασφαλείας πλοίου, όταν είναι ενεργοποιημένο ξεκινά και μεταδίδει προειδοποίηση ασφαλείας από το πλοίο στην ακτή προς αρμόδια αρχή την οποία έχει ορίσει η Αρχή, η οποία στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να περιλαμβάνει την εταιρεία, προσδιορίζοντας το πλοίο, την θέση του και υποδεικνύοντας ότι

απειλείται ή διακυβεύεται η ασφάλεια του πλοίου, δεν στέλνει την προειδοποίηση ασφάλειας του πλοίου σε άλλα πλοία, δεν ενεργοποιεί κανένα συναγερμό επί του πλοίου και συνεχίζει την προειδοποίηση ασφάλειας του πλοίου έως ότου απενεργοποιηθεί ή/και ρυθμιστεί εκ νέου. Στη συνέχεια, ως προς τις απειλές για τα πλοία, τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και διασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας στα πλοία που εκτελούν πλόες στα χωρικά τους ύδατα ή τα οποία έχουν γνωστοποιήσει την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά τους ύδατα. Επίσης, τα συμβαλλόμενα κράτη παρέχουν ένα σημείο επαφής μέσω του οποίου τα πλοία αυτά μπορούν να ζητούν συμβουλές ή βοήθεια και στο οποίο μπορούν να αναφέρουν οποιοδήποτε πρόβλημα ασφάλειας σχετικά με άλλα πλοία, κινήσεις ή ανακοινώσεις. Σε περίπτωση που γίνεται αντιληπτός κίνδυνος επίθεσης, το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα πλοία και τις Αρχές τους σχετικά με το υφιστάμενο επίπεδο ασφάλειας, τα μέτρα ασφάλειας τα οποία πρέπει να θέτουν σε εφαρμογή τα ενδιαφερόμενα πλοία για να προστατευθούν από ενδεχόμενη επίθεση, σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Α του Κώδικα και τέλος τα μέτρα ασφαλείας που έχει αποφασίσει να θέτει σε εφαρμογή το παράκτιο κράτος, κατά περίπτωση. Αξίζει να υπογραμμιστεί πως ο πλοίαρχος δεν περιορίζεται από την εταιρεία, τον ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο στην λήψη ή την εκτέλεση οποιασδήποτε απόφασης που, κατά την επαγγελματική του κρίση, είναι απαραίτητη για την συνεχή ασφάλεια του πλοίου. Η εξουσία αυτή περιλαμβάνει άρνηση της πρόσβασης προσώπων ή των προσωπικών τους ειδών και άρνηση φόρτωσης φορτίου. Από την άλλη, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, αυτές πρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με τα επίπεδα ασφάλειας που ορίζει το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκονται. Τα μέτρα και οι διαδικασίες ασφάλειας εφαρμόζονται στην λιμενική εγκατάσταση κατά τρόπο ώστε να υπάρχει η ελάχιστη δυνατή παρέμβαση σε επιβάτες, πλοίο, προσωπικό και επισκέπτες του πλοίου, είδη και υπηρεσίες. Στο επίπεδο ασφάλειας 1 διεξάγονται οι ακόλουθες δραστηριότητες, μέσω ενδεδειγμένων μέτρων, σε όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις:

-διασφάλιση της επιτέλεσης όλων των σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων στην λιμενική εγκατάσταση,

-έλεγχος της πρόσβασης στην λιμενική εγκατάσταση,



-παρακολούθηση της λιμενικής εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων των χώρων αγκυροβολίας και προσόρμισης,

-παρακολούθηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης για να διασφαλίζεται ότι έχουν πρόσβαση σε αυτές μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα,

-επίβλεψη του χειρισμού του φορτίου,

-επίβλεψη του χειρισμού των εφοδίων του πλοίου,

-διασφάλιση της άμεσης διαθεσιμότητας επικοινωνίας ασφάλειας

Επιπλέον, υπάρχουν και το επίπεδο ασφάλειας 2 και 3 με πρόσθετα προστατευτικά μέτρα.

Επίπεδο Ασφάλειας 1: κανονικό, το επίπεδο στο οποίο λειτουργούν κανονικά πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις,

Επίπεδο Ασφάλειας 2: αυξημένο, το επίπεδο που εφαρμόζεται για όσο καιρό υπάρχει αυξημένος κίνδυνος επέλευσης συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια,

Επίπεδο Ασφάλειας 3: εξαιρετικό, το επίπεδο που εφαρμόζεται σε χρονικές περιόδους κατά τις οποίες υπάρχει η πιθανότητα να λάβει χώρα ή επίκειται συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια

Όταν γίνεται ο έλεγχος για την εφαρμογή του Κώδικα ISPS, ο καπετάνιος χρειάζεται από πριν να έχει προετοιμαστεί κατάλληλα ελαχιστοποιώντας έτσι τις πιθανότητες να βρεθεί κάτι αρνητικό που να θεωρηθεί ως παρατήρηση και μη συμμόρφωση.

Δηλαδή, πρέπει να είναι σίγουρος, για παράδειγμα, πως το πιστοποιητικό για την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες του πλοίου (International Ship Security Certificate – ISSC) είναι έγκυρο και δεν έχει λήξει, όπως και το να είναι διαθέσιμο πάνω στο πλοίο το Continuous Synopsis Record – CSR. Επίσης, έγκυρα και διαθέσιμα πρέπει να είναι τα πιστοποιητικά του πληρώματος που αφορούν τον Κώδικα ISPS. Ως προς το σχέδιο του πλοίου για την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες (Ship Security Plan – SSP), γίνεται έλεγχος για τον τρόπο που εφαρμόζεται. Για παράδειγμα, οι θύρες στις περιοχές περιορισμένης χρήσης (restricted areas) είναι κλειδωμένες και με το σχετικό σύμβολο στην επιφάνειά τους όπως ορίζει το σχέδιο; Η πρόσβαση στο μηχανοστάσιο (engine room) πρέπει να περιορίζεται σε μια θύρα. Όλα τα σημεία υποδοχής (access

points) πρέπει να είναι φυλασσόμενα σύμφωνα με το SSP, το κινητό «μαύρο κουτί» (VHF) να είναι διαθέσιμο για όλα τα μέλη του πληρώματος, να υπάρχουν τα στοιχεία των εκπαιδεύσεων (drills) που γίνονται, όπως και αυτά του ελέγχου εξωτερικά ή εσωτερικά (internal – external) του Κώδικα ISPS, να ελέγχεται η λειτουργία του συστήματος AIS και άλλα. Όσον αφορά το πιστοποιητικό για την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες του πλοίου (International Ship Security Certificate), όπως είδαμε παραπάνω, να πούμε πως διαρκεί 5 χρόνια και ανανεώνεται (renewal verification).<sup>6</sup> Παραπάνω αναφερθήκαμε και στις περιοχές περιορισμένης χρήσης, οι οποίες πρέπει να ταυτοποιούνται στο σχέδιο του πλοίου για την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες αλλά και να συγκεκριμενοποιούνται τα μέτρα ασφάλειας μέσα σε αυτό. Στόχος των περιοχών αυτών είναι να αποτρέπεται η πρόσβαση χωρίς εξουσιοδότηση, να προφυλάσσονται οι περιοχές «ευαισθησίας» πάνω στο πλοίο και να προστατεύεται το εμπόρευμα από αλλοίωση (tampering).<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> ISPS Code, 2003 Edition, IMO, London, 2003, pg. 27

<sup>7</sup> ISPS Code, 2003 Edition, IMO, London, 2003, pg. 70

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο

### ΣΗΜΑΙΑ ΠΛΟΙΟΥ (FLAG SHIP) ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ, ΤΙΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΩΣΕΙΣ

Κάθε πλοίο για να ξεκινήσει το ταξίδι της ζωής του και να τεθεί σε λειτουργία πρέπει να έχει μια ταυτότητα και η ταυτότητα αυτή είναι η σημαία του. Με τον όρο «σημαία πλοίου» εννοούμε την σημαία εθνικότητας (national flag), υπό την οποία φέρεται ένα πλοίο, δηλαδή της χώρας στο νηολόγιο της οποίας φέρεται εγγεγραμμένο το πλοίο. Κάθε χώρα έχει το δικό της νηολόγιο και το καθένα έχει τα δικά του κριτήρια και προδιαγραφές τα οποία μπορεί να είναι λιγότερο ή περισσότερο αυστηρά. Η αξιοπλοΐα και η ασφάλεια του κάθε πλοίου εξαρτάται από το πόσο αυστηρά είναι είναι τα κριτήρια αυτά. Η σημαία του πλοίου είναι ένα ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτηριστικό, καθώς καθορίζει το δίκαιο από το οποίο διέπεται το πλοίο και το πλήρωμα τόσο κατά το εσωτερικό όσο και κατά το Διεθνές Δίκαιο και αυτό διότι το πλοίο θεωρείται πλωτό τμήμα του εδάφους της χώρας που φέρει την σημαία. Η σημαία έχει την αρμοδιότητα και την ευθύνη να επιβάλλει κανονισμούς στα πλοία της και αλλαγή σε αυτήν δεν μπορεί να γίνει κατά την διάρκεια του ταξιδιού ή την στιγμή που θα φτάσει στο λιμάνι του προορισμού, εκτός και αν υπάρχουν ειδικές περιπτώσεις, όπως μεταβίβαση της ιδιοκτησίας ή αλλαγή στο νηολόγιο. Το διεθνές δίκαιο ορίζει ότι κάθε εμπορικό πλοίο είναι νηολογημένο σε μια χώρα που ονομάζεται «κράτος σημαίας» (flag state). Σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση των ανοιχτών θαλασσών του 1958 που υπεγράφη στην Γενεύη (Convention on the High Seas 1958) κατά το άρθρο 4 κάθε κράτος σημαίας είτε είναι είτε δεν είναι παράκτιο έχει το δικαίωμα να διαθέτει υπό την σημαία του πλοία στην ανοιχτή θάλασσα και παρακάτω στο άρθρο 5 δηλώνεται ρητά πως το κράτος σημαίας καθορίζει τους όρους περί εθνικότητας του πλοίου, περί νηολόγησης στην επικράτειά του και τέλος περί δικαιώματος να ταξιδεύει υπό την σημαία του. Ανάμεσα στο κράτος σημαίας και του πλοίου πρέπει να υπάρχει ο «γνήσιος δεσμός» (genuine link) και ειδικότερα το κράτος ασκεί την δικαιοδοσία του και τον έλεγχο σε θέματα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά. Συνεχίζοντας, στο άρθρο 10 υπογραμμίζεται πως το κράτος σημαίας πρέπει να λαμβάνει μέτρα για να επιβεβαιώνεται η ασφάλεια στην θάλασσα (safety at sea) που αφορούν την χρήση των τηλεπικοινωνιών και την αποφυγή συγκρούσεων (collisions), τις συνθήκες εργασίας για το πλήρωμα, την καταλληλότητα του

εξοπλισμού και την αξιοπλοΐα του πλοίου και γίνεται σαφής η υποχρέωση του κράτους σημαίας να συμμορφώνεται με τα κοινώς αποδεκτά διεθνή πρότυπα και να κάνει κάθε βήμα που είναι απαραίτητο για την τήρηση αυτή.

Το Μητρώο Καταγραφής πρέπει να περιλαμβάνει διάφορα χαρακτηριστικά που να συνδέονται με το πλοίο όπως τα παρακάτω:

- 1) Το τωρινό όνομα του πλοίου ή αν ήταν εγγεγραμμένο με άλλο όνομα σε διαφορετικό μητρώο καταγραφής
- 2) Τον αριθμό εγγραφής και την χώρα ή το λιμάνι καταγραφής του
- 3) Το Διεθνές διακριτικό σήμα του πλοίου
- 4) Το όνομα των κατασκευαστών του πλοίου, την χώρα και το έτος κατασκευής του
- 5) Περιγραφή των κύριων τεχνικών χαρακτηριστικών του πλοίου
- 6) Το όνομα, την διεύθυνση και την εθνικότητα του ιδιοκτήτη ή των συνιδιοκτητών του πλοίου

Η εγγραφή του εκάστοτε πλοίου σε νηολόγιο είναι υποχρεωτική, και αφού ολοκληρωθεί χορηγείται το Πιστοποιητικό Νηολόγησης (Ship's Register Certificate) του οποίου αντίγραφο πρέπει να φέρει κάθε πλοίο για την εξακρίβωση στοιχείων από τις αρχές. Ένα πλοίο πριν εγγραφεί στο μητρώο καταγραφής (νηολόγιο) ενός κράτους πρέπει πρώτα να επιβεβαιώσει την διαγραφή του από προηγούμενο μητρώο, εφόσον υπάρχει. Με την νηολόγηση ενός σκάφους σε μια συγκεκριμένη χώρα, ο ιδιοκτήτης του σκάφους δεσμεύεται να τηρεί τον θαλάσσιο νόμο ή τον Νόμο της Εμπορικής Ναυτιλίας της εκάστοτε χώρας. Μεταβολή στα στοιχεία της νηολόγησης ενός πλοίου (αλλαγή στο όνομα ή νηολόγηση σε άλλο λιμάνι) επιτρέπεται να γίνει εφόσον κατατεθούν στην Λιμενική Αρχή του νέου λιμανιού νηολόγησης τα απαραίτητα δικαιολογητικά ώστε να γίνουν οι αναγκαίες αλλαγές.

#### **A.ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ**

Η τελική επιλογή της σημαίας γίνεται από τον πλοιοκτήτη και σαφώς δεν είναι μια εύκολη και μονόπλευρη απόφαση. Ο ίδιος καλείται να αξιολογήσει πολλούς και διαφορετικούς παράγοντες προκειμένου να επιλέξει την σημαία που θεωρεί κατάλληλη και φυσικά πιο συμφέρουσα. Έτσι, κάποιιοι από τους παράγοντες που λαμβάνονται υπόψιν είναι α) αν οι διαδικασίες νηολόγησης ενός πλοίου είναι γρήγορες και άμεσες, β) αν το κόστος νηολόγησης είναι χαμηλό, γ) αν είναι η σημαία

αυτή αξιόπιστη, δ) τι δικαιολογητικά χρειάζονται για να γίνει η επάνδρωση και αν υπάρχουν περιορισμοί στην εθνικότητα του πληρώματος, ε) πώς γίνεται η φορολόγηση των πλοίων, στ) αν υπάρχει σταθερότητα στην χώρα της σημαίας. Για παράδειγμα, μια εμπόλεμη κατάσταση είναι προφανώς αποτρεπτικός παράγοντας για την νηολόγηση του πλοίου στη συγκεκριμένη χώρα σημαίας κλπ.

## **B. ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ – ΕΥΚΟΛΙΑΣ (FLAG OF CONVENIENCE)/ΑΝΟΙΧΤΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ (OPEN REGISTRY)**

Σημαία ευκαιρίας ή ευκολίας σημαίνει απουσία «γνήσιου δεσμού» (genuine link), όπως αναφέρθηκε παραπάνω ο όρος, μεταξύ της εθνικότητας του πλοιοκτήτη και της σημαίας του πλοίου. Ο εν λόγω όρος πρωτοεμφανίζεται στην Σύμβαση της Γενεύης στο άρθρο 5. Η σημαία ευκαιρίας προσφέρει εύκολη πρόσβαση στο νηολόγιό της αλλά και αποχώρησή της από αυτό και οι φόροι στα εισοδήματα των πλοίων είτε δεν επιβάλλονται είτε είναι ελάχιστοι. Επιπλέον, ελεύθερα γίνεται και η στελέχωση των πλοίων από μη – πολίτες.

Ενδεικτικά να αναφέρουμε μερικές σημαίες ευκαιρίας – ευκολίας:

Βολιβία Αντίγουα και Μπαρμπούντα
Μπαρμάντος Γεωργία
Κύπρος
Λιβερία Τζαμάικα Λίβανος
Μάλτα Ονδούρα
Παναμάς
Σρί Λάνκα

## **Γ.Η ΣΗΜΑΙΑ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ (LIBERIAN REGISTRY)**

Η Σημαία της Λιβερίας, για πάνω από 70 χρόνια στον χώρο της ναυτιλίας, αφού εγκαθιδρύθηκε το 1948, θεωρείται «σημαία ευκαιρίας/ευκολίας (flag of

convenience)» , δηλαδή σύμφωνα με τον ορισμό που έδωσε το 1959 ο ΟΟΣΑ (Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης – OECD) «οι σημαίες κάποιων χωρών όπως της Λιβερίας, του Παναμά, της Ονδούρας και της Κόστα Ρίκας των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και ουσιαστικά διευκολύνουν τα νηολογημένα υπό την σημαία τους πλοία ξένης πλοιοκτησίας, αντίθετα από ότι ισχύουν στις ναυτιλιακές και άλλες χώρες στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποίησης της σημαίας τους παρέχεται με αυστηρούς περιορισμούς και βαριές υποχρεώσεις». Όπως, λοιπόν, προκύπτει οι πλοιοκτήτες έχουν το κίνητρο του να υψώνουν τέτοιες σημαίες, διότι έτσι τα κάνουν πιο ανταγωνιστικά και αποφεύγουν βάρη και υποχρεώσεις που θα είχαν στην σημαία της πατρίδας τους. Από την άλλη, η πολιτική αυτή ενίσχυσε ιδιαίτερος κράτη που στερούνταν εσωτερικής ναυτιλίας με τα μέτρα που εφάρμοσαν περί ελάχιστης φορολογίας σε αλλοεθνή πλοία και τα κατέταξε στην πρώτη γραμμή του εμπορικού στόλου παγκοσμίως.

Συμπεριλαμβάνει περισσότερα από 4.170 πλοία αθροίζοντας πάνω από 150 εκατομμύρια τόνους και χάρη στην αξιοπιστία και ποιότητα που προσφέρει ανήκει στην «άσπρη λίστα» (white - list) της ναυτιλίας. Διοικείται από Liberian International Ship & Corporate Registry (LISCR), αμερικανικών συμφερόντων ιδιωτικού χαρακτήρα που δραστηριοποιείται διεθνώς. Τα κεντρικά της γραφεία βρίσκονται στις Ηνωμένες Πολιτείες, ενώ διατηρεί γραφεία, μεταξύ άλλων, στο Αμβούργο, το Χονγκ Κονγκ, το Λονδίνο, την Κωνσταντινούπολη, την Νέα Υόρκη, τον Πειραιά, την Σεούλ, την Σαγκάι, την Σιγκαπούρη, το Τόκυο και την Ζυρίχη.

Το κάθε κράτος σημαίας καταρτίζει και ακολουθεί την δική του νομοθεσία την οποία πρέπει να ακολουθήσει και η εταιρεία – το γραφείο από την στιγμή που επιλέγει την τάδε ή την δείνα σημαία. Ως εκ τούτου, το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση της Λιβερίας, η οποία έχει θεσπίσει ένα νομοθετικό πλαίσιο μέσα στο οποίο αναφέρονται όλοι οι κανονισμοί που το διέπουν (Liberian Maritime Regulations). Ας το δούμε αναλυτικότερα. Σε ένα από τα σημεία που μπορούμε να σταθούμε είναι αυτό που αφορά τα διπλώματα και τις πιστοποιήσεις των ναυτικών (licenses and certificates of seafarers) όπου δηλώνεται περί εγκυρότητας αυτών που εκδίδει το κράτος της σημαίας, σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης STCW, αλλά και οι περιπτώσεις ανάκλησης των διπλωμάτων ή των πιστοποιητικών (revocation), αν αποδειχθεί ανικανότητα (incompetency), φυσική ή πνευματική αναπηρία (physical or mental disability), συνήθης μέθη (habitual drunkenness), σκόπιμη αποτυχία συμμόρφωσης με

τις διατάξεις του νομοθετικού πλαισίου της Λιβερίας (willful failure to comply with the provisions of the Liberian Maritime Law or Regulations), εγκληματική συμπεριφορά (criminal conduct), άλλου είδους συμπεριφορά που δεν είναι συμβατή με την σωστή και ευπρεπή επίδοση στα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις υπηρετώντας ένα πλοίο υπό την σημαία της Λιβερίας (other conduct incompatible with proper performance of duties and obligations in service on board a Liberian Flag vessel). Για την εγκυρότητα των πιστοποιητικών ικανότητας των αξιωματούχων, αυτά έχουν ισχύ για πέντε χρόνια και πρέπει να αναθεωρούνται. Συνεχίζοντας, η σημαία έχει την εξουσία να απαγορεύσει ή να θέσει περιορισμούς στην κίνηση ή την λειτουργική διαχείριση ενός πλοίου (control of movement and operation of vessels) και μάλιστα ένα τέτοιο γεγονός να κοινοποιείται και στα υπόλοιπα πλοία της σημαίας. Όπως παρουσιάζεται στην νομοθεσία της Λιβερίας, ενδέχεται, σε περίπτωση που ένα πλοίο δεν συμμορφώνεται με τους διεθνείς κανονισμούς και συμφωνίες να «τιμωρηθεί» είτε με την ακύρωση του Εγγράφου Εθνικότητας (Certificate of Registry) είτε με πρόστιμο ύψους ακόμα και 500.000 δολαρίων, σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Για την αποτροπή της ρύπανσης του περιβάλλοντος από τα σκουπίδια των πλοίων, η σημαία της Λιβερίας απαιτεί από κάθε πλοίο, υπό την δικαιοδοσία της, άνω των 400 χιλιάδων τόνων ή από κάθε πλοίο, υπό την δικαιοδοσία της, που έχει πιστοποιηθεί να μεταφέρει πάνω από 15 άτομα να καταγράφει στοιχεία που αφορούν τα σκουπίδια είτε ως τμήμα του επίσημου «ημερολογίου» του πλοίου (logbook) είτε ξεχωριστά ως βιβλίο καταγραφής σκουπιδιών (Garbage Record Book). Επιπλέον, η νομοθεσία της Λιβερίας προβλέπει για τους ασυρμάτους (radio) πως εκχωρούνται από εξουσιοδοτημένο ανώτερο υπάλληλο οι κλήσεις των ασυρμάτων και τα γράμματα των σημάτων, όπως και το ότι απαιτούνται άδειες για τον ραδιοσταθμό του πλοίου για περίοδο τεσσάρων ετών με ανανέωση. Αναφορικά με τις απαιτήσεις επάνδρωσης (manning requirements), γίνεται σαφές πως κάθε πλοίο που φέρει την σημαία της Λιβερίας πρέπει να έχει πιστοποιημένο καπετάνιο και πρώτο μηχανικό, καθώς επίσης εκδίδεται από τον εξουσιοδοτημένο ανώτερο υπάλληλο το πιστοποιητικό που δηλώνει τον ελάχιστο αριθμό πληρώματος και αξιωματούχων που πρέπει να βρίσκονται πάνω στο πλοίο (Minimum Safe Manning Certificate) για την ασφαλή πλοήγηση και λειτουργία του πλοίου. Σημαντικά είναι φυσικά και τα βιβλία (books) που είναι απαραίτητο να διαθέτει ανά πάσα ώρα και στιγμή πάνω ένα πλοίο και παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί.

### **ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΒΙΒΛΙΑ (REQUIRED LOG BOOKS)**

Bridge Navigation Log and Engine Room Log	Όλες οι καταχωρήσεις που γίνονται στα δύο αυτά βιβλία πρέπει να καταγράφονται και να υπογράφονται από τον καπετάνιο.
Bell Log	Στο βιβλίο αυτό πρέπει να καταγράφονται όλες οι φορές και η φύση όλων των παραγγελιών που έγιναν μεταξύ της πλοήγησης στην γέφυρα και του μηχανοστασίου.
GMDSS - Radio Log	Κάθε χρήστης ασυρμάτου πρέπει να καταχωρεί στο αντίστοιχο βιβλίο το όνομά του, της φορές που το χρησιμοποίησε και όλα τα περιστατικά που συνέβησαν κατά την διάρκεια. Τουλάχιστον μια φορά την ημέρα θα πρέπει να ενημερώνεται η θέση του πλοίου.
Medical Log	Όπως εύκολα κατανοούμε, εδώ πρέπει να καταγράφεται κάθε περίπτωση ατυχήματος ή τραυματισμού ενός μέλος του πλήρωματος, η φύση και η ιατρική περίθαλψη.
Official Log Book	Πρέπει ο καπετάνιος στο συγκεκριμένο βιβλίο να αναφέρει κάθε ποινή – πρόστιμο που υπεβλήθη, κάθε θάνατο που συμβαίνει στο πλοίο ή αντίθετα κάθε γάμο, δήλωση σύγκρουσης την στιγμή εκείνη ή το συντομότερο δυνατό κλπ.

Συνεχίζοντας, ένα άλλο σοβαρό ζήτημα που πραγματεύεται η νομοθεσία της Λιβερίας και απασχολεί σε τακτική βάση τα πλοία είναι τα γυμνάσια για την φωτιά και τις βάρκες (fire and boat drills). Έτσι, ο πλοίαρχος κάθε πλοίου θα εξασκεί ολόκληρο το πλήρωμα τουλάχιστον μια φορά τον μήνα, όπως άλλωστε προβλέπεται στην σύμβαση SOLAS και θα διεξάγει κάθε εβδομάδα εκπαιδευτικές συνεδρίες για την ασφάλεια (safety training sessions) σύμφωνα με το σχέδιο εκπαίδευσης του πλοίου. Ο καπετάνιος είναι εκείνος που θα πρέπει να «ξεσηκώνει» το πλήρωμα, τουλάχιστον μια φορά την εβδομάδα, για γυμνάσια για την φωτιά και τις βάρκες, σαν να ήταν σε μια πραγματική κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

Μια ιστορική συμφωνία υπεγράφη πρόσφατα ανάμεσα στην Κίνα και την Λιβερία με σκοπό να ενισχυθούν οι φιλικές σχέσεις των δύο κυβερνήσεων και να ενδυναμωθεί η



συνεργασία τους στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς. Τα οφέλη από μια τέτοια κίνηση πολλαπλά, καθώς έτσι μειώνεται κατά χιλιάδες δολάρια το κόστος από τα λιμενικά τέλη για τους ιδιοκτήτες – ναυλωτές, τα πλοία υπό σημαία Λιβερίας απολαμβάνουν ειδικής μεταχείρισης στα λιμάνια της Κίνας, αποφεύγονται πιθανές καθυστερήσεις και απλοποιούνται γραφειοκρατικές διαδικασίες. Από την άλλη, σημαντικό είναι να τονισθεί επίσης η συμμετοχή της σημαίας της Λιβερίας στο πρόγραμμα του «Πράσινου Βραβείου» (“Green Award” program), κατά το οποίο παρέχεται η δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να έχουν μια σεβαστή φορολογική ελάφρυνση ως αντάλλαγμα στην προσπάθειά τους για μείωση των εκπομπών που επιβαρύνουν το περιβάλλον από τα πλοία τους.

#### **Δ. ΚΛΑΣΗ - ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ (AUTHORISED CLASSIFICATION SOCIETIES)**

Νηογνώμονας είναι ένας ναυτιλιακός τεχνικός οργανισμός που καταρτίζει κανονισμούς ασφαλείας, τόσο επί της ναυπήγησης των πλοίων όσο και επί του εξοπλισμού τους. Η λέξη νηογνώμονας είναι σύνθετη από τις λέξεις ναυς (πλοίο) και γνώμων (αυτός που γνωρίζει και ελέγχει το πλοίο). Είναι μη κερδοσκοπικοί, ιδιωτικοί ως επί το πλείστον οργανισμοί, αναγνωρισμένοι τόσο από το κράτος στο οποίο ιδρύθηκαν και λειτουργούν, όσο και από άλλα κράτη<sup>8</sup>. Η δικαιοδοσία των Νηογνώμωνων καθώς και οι αρμοδιότητές τους αναφέρονται συνοπτικά ως καθορισμός των κανόνων, βάσει των οποίων γίνεται η ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις. Οι κανόνες αυτοί τελούν υπό διαρκή αναθεώρηση, για να ανταποκρίνονται πάντα στις απαιτήσεις των τεχνολογικών εξελίξεων. Να υπογραμμίσουμε κάπου εδώ πως ο Ελληνικός Νηογνώμονας ακολουθεί τον τρόπο χαρακτηρισμού των πλοίων που ακολουθεί και ο Νηογνώμονας των Lloyd’s. Με ειδικούς επιθεωρητές (surveyors) παρακολουθείται ολόκληρος ο κύκλος ζωής ενός πλοίου από την κατασκευή του μέχρι την διάλυσή του, είτε με περιοδικές είτε με έκτακτες επιθεωρήσεις. Εκτός από το πιστοποιητικό της κλάσης (certificate of class), ο νηογνώμονας χορηγεί και μια σειρά από άλλα πιστοποιητικά, όπως:

- Πιστοποιητικό καταμέτρησης χωρητικότητας (tonnage certificate)
- Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (load line certificate)
- Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (certificate of seaworthiness)

---

<sup>8</sup> Γ.Γιαννόπουλος, *Θαλάσσιες Μεταφορές*, Εκδόσεις παρατηρητής, Θεσσαλονίκη, 1998, σελ.47

- Πιστοποιητικό ασφάλειας φορτοεκφορτωτικών μέσων (cargo gear certificate)
- Πιστοποιητικό βλαβών (παρακολούθησης) (certificate of damages)

Όπως μπορούμε να διακρίνουμε και στο ενημερωτικό δελτίο της σημαίας της Μάλτας (Notice 96 Rev.2) οι κύριοι και πιο αξιόπιστοι νηογνώμονες είναι 12 και αποτελούν όλοι μαζί την Διεθνή Ένωση Νηογνώμωνων (Δ.Ε.Ν. – International Association of Classification Societies, IACS). Αυτοί είναι οι ακόλουθοι:

- 1) American Bureau of Shipping (ABS)
- 2) Bureau Veritas (BV)
- 3) China Classification Society (CCS)
- 4) Croatian Register of Shipping (CRS)
- 5) ClassNK (NK)
- 6) DNV-GL
- 7) Indian Register of Shipping (IRS)
- 8) Korean Register of Shipping (KR)
- 9) Lloyd's Register (LR)
- 10) Polish Register of Shipping (PRS)
- 11) Registro Italiano Navale (RINA)
- 12) Russian Maritime Register of Shipping (RS)

Κάθε νηογνώμονας διοικείται από διοικητικό συμβούλιο, τα μέλη του οποίου είναι εφοπλιστές, ασφαλιστές, ναυλωτές, εκπρόσωποι κυβερνήσεων και γενικά πρόσωπα που έχουν σχέση με την ναυτιλία. Ο νηογνώμονας για να ανταποκριθεί καλύτερα στην αποστολή του ιδρύει τεχνικές επιτροπές και συμβούλια, όπως επιτροπή ναυπηγικού τομέα, επιτροπή μηχανολογικού τομέα, ειδική επιτροπή ηλεκτρολογίας, ειδική επιτροπή συγκολλήσεων, ειδική επιτροπή υλικών, ειδική επιτροπή μηχανισμών φορτοεκφόρτωσης κλπ. Ως αποστολή τους έχουν το να θέτουν κανονισμούς με βάση τους οποίους γίνεται η κατασκευή του σκάφους και των μηχανών, θέτουν τις προδιαγραφές των υλικών κατασκευής των διαφόρων τμημάτων του πλοίου και καθορίζουν γενικότερα τις λεπτομέρειες κατασκευής, να επεξεργάζονται και να εγκρίνουν τα σχέδια του σκάφους και των μηχανών του πλοίου, για το οποίο έγινε σχετική αίτηση στο νηογνώμονα για κατάταξη και ταξινόμηση και εκδίδουν

πιστοποιητικά κλάσης και αξιοπλοίας μετά από επιθεώρηση των διαφόρων τμημάτων του πλοίου.<sup>9</sup>

### ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ IACS

Η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων αποτελεί μια μη κυβερνητική οργάνωση, η οποία ως πρωταρχικό στόχο έχει την διασφάλιση της εφαρμογής του νομοθετικού πλαισίου που είναι απαραίτητο για ασφαλή, αποδοτικά και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία εκ μέρους των νηογνομόνων. Ιδρύθηκε στο Αμβούργο το 1968, αποτελεί τον κύριο συνεργάτη με συμβουλευτικό χαρακτήρα, σε θέση παρατηρητή, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και έχει ενεργό δράση στις Βρυξέλλες όπου προωθεί τους στόχους της στους ευρωπαϊκούς θεσμούς και όπου κρίνεται απαραίτητο συνεισφέρει τεχνικά σε θέματα ναυτιλίας που άπτονται ρυθμίσεων της ΕΕ. Το κύριο αντικείμενο της Ένωσης αυτής αφορά τόσο τα επίπεδα ασφάλειας των πλοίων όσο και επί των μέτρων διατήρησης των καθαρών θαλασσών, από τον κίνδυνο της ρύπανσης αυτών από τα πλοία.

Αξίζει να αναφερθεί πως στην ετήσια έκθεση για το προηγούμενο έτος (2017) που εκδίδει η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων, γίνεται λόγος για το «αυτόνομο πλοίο». Πιο συγκεκριμένα, μια ριζική εξέλιξη στη ναυτιλία πρόκειται να είναι το πλοίο που πλοηγείται μόνο του και πιθανώς είναι χωρίς πλήρωμα, μη επανδρωμένο. Αυτό το έξυπνο πλοίο θα μπορεί να βασίζεται σε τεχνητή νοημοσύνη (artificial intelligence), προηγμένους αισθητήρες και αλγορίθμους για να προσφέρουν ασφαλείς και οικονομικές ναυτιλιακές υπηρεσίες, πιθανώς χωρίς καμία ανθρώπινη παρέμβαση. Στη συνέχεια, η ετήσια έκθεση για το 2017 μας ενημερώνει και για κάποια άλλα ενδιαφέροντα στοιχεία που σχετίζονται με τους παραπάνω νηογνώμονες και έτσι αντλούμε πληροφορίες, μεταξύ άλλων, σε αριθμούς, για τον συνολικό αριθμό των πλοίων ανά κατηγορία που ανήκουν σε κάθε νηογνώμονα από τους 12, τον συνολικό αριθμό των ειδικών επιθεωρητών που εργάζονται για αυτούς όπως και τον συνολικό αριθμό των κρατών σημαίας που ο εκάστοτε νηογνώμονας συνεργάζεται.

---

<sup>9</sup> Δημ. Μυλωνόπουλος, *Βασικές ναυτιλιακές γνώσεις*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 1999, σελ. 100-101

<b>ABS</b>					
Dry bulk	Gross Tonnes	No. of vessels	Deadweight	Total No. of surveyors	No. of flag Administrations with which the Class Society has agreements
	55,145,928	1,074	102,406,822	1,860	110

<b>BV</b>					
Dry bulk	Gross Tonnes	No. of vessels	Deadweight	Total No. of surveyors	No. of flag Administrations with which the Class Society has agreements
	45,093,659	2,137	84,910,245	1,328	109

<b>CCS</b>					
Dry bulk	Gross Tonnes	No. of vessels	Deadweight	Total No. of surveyors	No. of flag Administrations with which the Class Society has agreements
	41,232,876	917	75,281,637	1,183	45

<b>CRS</b>					
Dry bulk	Gross Tonnes	No. of vessels	Deadweight	Total No. of surveyors	No. of flag Administrations with which the Class Society has agreements

	638,310	21	965,968	50	17
--	---------	----	---------	----	----

<b>DNV GL</b>					
Dry bulk	Gross Tonnes	No. of vessels	Deadweight	Total No. of surveyors	No. of flag Administrations with which the Class Society has agreements
	42,270,440	958	76,375,526	1,960	105

<b>IRS</b>					
Dry bulk	Gross Tonnes	No. of vessels	Deadweight	Total No. of surveyors	No. of flag Administrations with which the Class Society has agreements
	3,065,729	124	5,437,664	201	37

<b>KR</b>					
Dry bulk	Gross Tonnes	No. of vessels	Deadweight	Total No. of surveyors	No. of flag Administrations with which the Class Society has agreements
	28,765,860	473	53,439,604	691	78

<b>LR</b>					
Dry bulk	Gross Tonnes	No. of vessels	Deadweight	Total No. of surveyors	No. of flag Administrations with which the Class Society

					has agreements
	53,399,976	1,191	95,904,161	1,364	106

<b>NK</b>					
Dry bulk	Gross Tonnes	No. of vessels	Deadweight	Total No. of surveyors	No. of flag Administrations with which the Class Society has agreements
	155,126,048	3,870	281,717,077	1,274	111

<b>PRS</b>					
Dry bulk	Gross Tonnes	No. of vessels	Deadweight	Total No. of surveyors	No. of flag Administrations with which the Class Society has agreements
	1,492,252	61	2,519,694	102	36

<b>RINA</b>					
Dry bulk	Gross Tonnes	No. of vessels	Deadweight	Total No. of surveyors	No. of flag Administrations with which the Class Society has agreements
	10,800,560	294	19,562,961	487	89

<b>RS</b>					
Dry bulk	Gross Tonnes	No. of vessels	Deadweight	Total No. of surveyors	No. of flag Administrations with which the

					Class Society has agreements
	562,565	27	917,769	723	64

Πηγή: ιστότοπος IACS

### BUREAU VERITAS (BV)

Ο Γαλλικός Νηογνώμονας (Bureau Veritas – BV) αποτελεί έναν από τους κύριους στο κομμάτι της Επιθεώρησης (Inspection) και της Πιστοποίησης (Certification) προσφέροντας υπηρεσίες υψηλής ποιότητας με επίκεντρο την ασφάλεια, την καινοτομία, το περιβάλλον και την κοινωνική ευθύνη. Ιδρύθηκε το 1828 και εκτείνεται σε περισσότερες από δεκαπέντε διαφορές αγορές, από την αγροτική παραγωγή και τα τρόφιμα μέχρι την ενέργεια και την ναυτιλία. Σύμφωνα με τα στοιχεία-κλειδιά, απασχολεί γύρω στους 74.000 υπαλλήλους, με 1.400 γραφεία σε 140 χώρες και 400.000 πελάτες.

### **ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ (CASES) ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΗΜΑΙΑΣ (FSI)**

Ας δούμε τώρα ενδεικτικά ορισμένες περιπτώσεις επιθεωρήσεων FSI στις οποίες βρέθηκαν αδυναμίες-ανεπάρκειες (deficiencies). Οι παρακάτω περιπτώσεις επιλέχθηκαν, καθώς ανταποκρίνονται σε αληθινά στοιχεία ναυτιλιακής εταιρείας στα οποία υπήρχε άμεση πρόσβαση. (Πηγή: αρχεία ναυτιλιακής εταιρείας Sea Traders SA)

#### 1<sup>η</sup> περίπτωση

##### Λιμάνι Port Hedland, Αυστραλία

Στην προκειμένη περίπτωση εντοπίστηκε αναντιστοιχία μεταξύ ως προς την διαμονή των ναυτικών, καθώς το πιστοποιητικό εθνικότητας (Certificate of Registry) ήταν για 20 άτομα, ενώ πάνω στο πλοίο εντοπίστηκαν 23 άτομα. Ως διορθωτική ενέργεια (corrective action) έγινε η επικαιροποίηση των πιστοποιητικών αυτών.

## 2<sup>η</sup> περίπτωση

### Λιμάνι Paradip, Ινδία

Στην περίπτωση αυτή βρέθηκαν τέσσερις ανεπάρκειες κατά την επιθεώρηση. Αρχικά, οι σεντίνες (bilges) στο μηχανοστάσιο δεν ήταν καθαρές και ως διορθωτική ενέργεια καταχωρήθηκε το να καθαρισθούν αλλά και ορισμένες λάμπες δεν λειτουργούσαν κανονικά και για αυτό αντικαταστάθηκαν. Επίσης, η μπουκάλα που περιέχει αέρα για να χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση που η ατμόσφαιρα γίνει επικίνδυνη για την ζωή ή την υγεία (self – contained breathing apparatus / SCBA) δεν βρισκόταν στην σωστή πίεση. Η μπουκάλα αυτή θα πρέπει να γεμίσει επαρκώς.

Πηγή: αρχεία ναυτιλιακής εταιρείας Sea Traders SA



## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αναλύοντας, σε όλες τις προηγούμενες σελίδες της εργασίας, το σημαίνουν ζήτημα των ελέγχων και των επιθεωρήσεων και το αν και κατά πόσο συμμορφώνεται η ναυτιλία με τις διεθνείς συμβάσεις και τους διεθνείς κώδικες, κατανοήσαμε καλύτερα τόσο σε θεωρητικό επίπεδο όσο και σε πρακτική εφαρμογή αρκετά πράγματα που απασχολούν σε καθημερινή βάση τον κόσμο της ναυτιλίας. Για παράδειγμα, έγινε η σχηματοποίηση των διαφορετικών επιπέδων των ελέγχων που γίνονται τόσο για τις διεθνείς συμβάσεις και κώδικες ξεκινώντας από το Interim που είναι το αρχικό και εκδίδεται για τους πρώτους 6 μήνες λειτουργίας του πλοίου μέχρι το Renewal που ανανεώνεται κάθε 5 χρόνια. Επιπλέον, παρουσιάσαμε αρκετά τεχνικά στοιχεία ενός ελέγχου όπως για παράδειγμα το προφίλ του βαθμού επικινδυνότητας του πλοίου κατά το οποίο ένα πλοίο κρίνεται απαραίτητο να επιθεωρηθεί άμεσα (Priority I) ή σε μετέπειτα χρόνο (Priority II). Με την παρουσίαση των τεσσάρων βασικών πυλώνων της ναυτιλίας που σχηματίζουν το θεσμικό της πλαίσιο, των καθεστώτων στα λιμάνια και του τρόπου που διεξάγουν τον έλεγχο οι λιμενικές αρχές, πραγματικών καταστάσεων που έχουν συμβεί και συμβαίνουν, είδαμε πως καθίσταται μια διαδικασία ιδιαίτερα απαιτητική και σύνθετη, με πολλούς δρώντες, σε διαφορετικά μέρη και διαφορετικούς χρόνους και πολλές φορές με αντικειμενικές δυσκολίες που μπορεί να σχετίζονται από την μη καταβολή χρηματικών ποσών μέχρι τις αντίξοες καιρικές συνθήκες. Συνεπώς, για να περιοριστεί όσο γίνεται το ανθρώπινο λάθος (human error), για να ενισχυθεί η ασφάλεια των ναυτικών, οι αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσής τους, να προστατευθεί το θαλάσσιο περιβάλλον και με τον τρόπο αυτό να επιτευχθεί η συμμόρφωση με το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο, η νομοθεσία έχει γίνει περισσότερο αυστηρή και οι λειτουργίες της περισσότερο τυποποιημένες. Η κωδικοποίηση της ναυτιλίας πια, όπως διαπιστώσαμε, αποτελεί γεγονός και για λόγους εξοικονόμησης χρόνου και χώρου τα αντικείμενα (items) και οι διαδικασίες έχουν ομαδοποιηθεί (λ.χ. κατάλογος αντικειμένων προς επιθεώρηση και ενεργειών που πρέπει να ληφθούν για να διορθωθεί μια ανέπαρκεια). Οι έλεγχοι και οι επιθεωρήσεις έχουν εντατικοποιηθεί, τα κριτήρια και οι προδιαγραφές έχουν αυξηθεί, ο όγκος της εργασίας έχει μεγαλώσει και όλοι οι «stakeholders» έχουν στραφεί κυρίως στους όρους «ανταγωνιστικότητα» και «βιωσιμότητα».

Χαρακτηριστικά θα μπορούσαμε να αναφέρουμε στο σημείο αυτό, όπως προκύπτει από τα στοιχεία της AMSA για το έτος 2017 – 2018, πως ενώ οι αφίξεις στα λιμάνια της Αυστραλίας έχουν μειωθεί μέσα στο έτος αυτό, το ποσοστό των κρατήσεων

(detention rate) έχει αυξηθεί. Για παράδειγμα, αναφερόμενοι στην σημαία της Λιβερίας που εξετάσαμε προηγουμένως, το 2017 οι αφίξεις (arrivals) ήταν 3060 και το ποσοστό των κρατήσεων στο 6,3 %, ενώ το 2018 οι αφίξεις ήταν 2588 με ποσοστό κρατήσεων 10,8%. Τα ποσά που καθημερινά κινούνται στην ναυτιλία είναι τεράστια, μια ποιμή όπως σημειώθηκε παραπάνω, μπορεί να ζημιώσει πολλαπλά τον άμεσα ενδιαφερόμενο για αυτό και οι περισσότερες κινήσεις πρέπει να λαμβάνονται προληπτικά υπολογίζοντας τους απρόβλεπτους παράγοντες. Όπως τονίσαμε σε όλη την έκταση της εργασίας αυτής, το εύρος των ελέγχων και των επιθεωρήσεων είναι τεράστιο, αφού επιβάλλεται να εξετάζονται επισταμένως θέματα που σχετίζονται από το περιβάλλον και την ασφάλεια μέχρι την εκπαίδευση και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών. Ενδεικτικά, να μνημονεύσουμε στο σημείο αυτό πως ανάμεσα στις τις πέντες κατηγορίες που συναντιώνται πιο συχνά με ανεπάρκειες, σύμφωνα με το Μνημόνιο Κατανόησης του Παρισιού, είναι η ασφάλεια της πλοήγησης (safety of navigation) με ποσοστό 13,66%, η ασφάλεια πυρός (fire safety) με ποσοστό 13,06% και έπονται οι συνθήκες εργασίας (labour conditions) με ποσοστό 8,35% αλλά και τα διάφορα πιστοποιητικά και έγγραφα (certificates & docs) με ποσοστό 6,75%. Πολλές φορές τόσο τα κράτη σημαίας και οι λιμενικές αρχές όσο και οι ίδιες οι ναυτιλιακές εταιρείες εκδίδουν χρήσιμους οδηγούς και λίστες με ερωτήσεις που στοχεύουν στο να προετοιμάσουν το έδαφος για έναν θετικό έλεγχο όσο το δυνατόν λιγότερο «ανώδυνο». Μην ξεχνάμε, όπως εντοπίσαμε και στον Κώδικα ISM τον σημαντικό ρόλο που καλείται να διαδραματίσει η εκπαίδευση και η «προπόνηση» (training) κυρίως του πληρώματος στην θάλασσα για να ελαχιστοποιεί κάθε φορά τα (παρολίγον) ατυχήματα στα άτομα, το εμπόρευμα και το πλοίο και να εξασφαλιστεί η εμπιστοσύνη και η ασφάλεια. Δεν είναι λίγα τα περιστατικά, όπως εντοπίσαμε, τα οποία οφείλονται σε άγνοια του πληρώματος ως προς τις διαδικασίες της εταιρείας, τους υπάρχοντες κανονισμούς, σε μη επαρκή συντήρηση του εξοπλισμού, άρα σε προφανή απουσία εκπαίδευσης.

Τα τελευταία χρόνια η όψη της ναυτιλίας έχει αλλάξει και εκτός των άλλων στοχεύει πια στο λιγότερο διοικητικό βάρος και κατ' επέκταση κόστος και περισσότερο ευέλικτη, γίνεται μια προσπάθεια διευκόλυνσης και ψηφιοποίησης των δεδομένων ούτως ώστε να είναι άμεσα και γρήγορα διαθέσιμα ό,τι στοιχεία χρειάζονται, ανά πάσα στιγμή και σε οποιονδήποτε τόπο, με ακρίβεια, χωρίς να απαιτείται απαραίτητα η ύπαρξη εγγράφου/πιστοποιητικού παραδοσιακά σε χαρτί με την επιφύλαξη της

εγκυρότητας και γνησιότητας των ηλεκτρονικών εγγράφων/πιστοποιητικών. Καταλυτική είναι η επίδραση της τεχνολογίας στην καθημερινότητα της ναυτιλιακής κοινότητας, διότι παλιές μέθοδοι και τεχνικές έχουν αντισταθεί από καινούργιες. Όπως υπογραμμίσαμε πιο πάνω, στην εποχή μας, μεταξύ άλλων, υπάρχουν οι ηλεκτρονικοί χάρτες (electronic charts), οι οποίοι πέραν της απεικόνισης της διαδρομής ενημερώνουν τον καπετάνιο και για αλλά ζητήματα την ώρα εκείνη που χρειάζεται να γνωρίζει και μάλιστα είναι πολύ πιθανόν, σε περίπτωση που δεν είναι επικαιροποιημένοι, να εμποδίσουν το πλοίο να ταξιδέψει.

Συνοψίζοντας, τα ποσοστά και οι μετρήσεις βαίνουν ελπιδοφόρα, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι μπορεί ο κόσμος της ναυτιλίας να εφησυχάζεται και να μην προσπαθεί πάντα να εξασφαλίσει το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα. Προσωπικά πιστεύω πως δεν υπάρχει ένας μόνο τρόπος για να κατοχυρωθεί η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητα των ελέγχων και των επιθεωρήσεων και να κατοχυρώνονται τα υψηλά πρότυπα που διακρίνουν στην εποχή μας την ναυτιλία. Σίγουρα σημαντικό ρόλο παίζει η πολιτική και η κουλτούρα κάθε εταιρείας (π.χ. just culture – safety culture) και το κατά πόσο λαμβάνονται σοβαρά υπόψη τα ευρήματα (findings) των ελέγχων και των επιθεωρήσεων και πιθανά παράπονα (complaints) επί αυτών.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ**

### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Βλάχος Γ.Π. και Μ.Νικολαΐδης** (1999). Βασικές αρχές της ναυτιλιακής επιστήμης, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ.568.
- Βλάχος Γ.Π.** (2007). Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Β' Έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, σελ.787.
- Βλάχος Γ.Π.** (2007). Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, Β' Έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, σελ. 695.
- Γιαννόπουλος Γ.Α.** (1998). Θαλάσσιες Μεταφορές, Εκδόσεις παρατηρητής, Θεσσαλονίκη, σελ.180.
- Μυλωνόπουλος Δημ.** (1999). Βασικές ναυτιλιακές γνώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα. σελ.211.
- Ντούνης Χρήστος** (2005). Κείμενα ναυτιλιακού προβληματισμού, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ.333.
- Σαμπράκος Ε.Α. και Γιαννόπουλος Ι.Γ.** (2008). Οικονομική εκμετάλλευση πλοίου, Εκπαιδευτικό κείμενο Ακαδημίας Αθηνών, Αθήνα, σελ.193.

### **ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Benchmarking Bulk Carriers**, 2016 – 2017 report.
- International Chamber of Shipping (ICS)** (2014). Dry Cargo Chartering.
- International Chamber of Shipping (ICS)** (2016). Introduction to Shipping.
- International Chamber of Shipping (ICS)** (2015). Ship Operations and Management.
- International Chamber of Shipping (ICS)** (2014). Shipping Law.
- International Maritime Organization (IMO)** (2018). International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, 2018 Edition, London.
- International Maritime Organization (IMO)** (2003). ISPS Code, 2003 Edition, London, pg.131.
- International Maritime Organization (IMO)** (2005). Load lines, 2005 Edition, London, pg.243.

**International Maritime Organization (IMO)** (2016). Port Reception Facilities – How to do it, 2016 Edition, London, pg.213.

**International Maritime Organization (IMO)** (2006). Seafarers' Hours of Work and Hours of Rest, 2006 Edition, London, pg.20.

**Official nautical charts and publications** (2016). Seafarers Handbook for Australian Waters 4<sup>th</sup> Edition, March, pg.280.

**Peter Kidman, Phil Anderson and North of England P & I Association** (2005). A Seafarer's Guide to ISM, Second Edition, North of England P & I Association, UK, pg.48.

**Peter Kidman, Phil Anderson and North of England P & I Association** (2008). A Seafarer's Guide to ISM, Second Edition, North of England P & I Association, UK, pg.410.

**Peter Kidman** (2001), PORT STATE CONTROL, A guide for cargo ships, Intercargo, pg.42.

**World Health Organization**, International Health Regulations, (2005). 3<sup>rd</sup> Edition, pg.84.

**World Health Organization** (2007). International Medical Guide for Ships, 3<sup>rd</sup> Edition, pg.492.

## ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

<https://www.intercargo.org/>

(τελευταία επίσκεψη: 24/07/2018)

[http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:91:0:::P91\\_SECTION:TEXT](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:91:0:::P91_SECTION:TEXT)

(τελευταία επίσκεψη: 24/07/2018)

[http://www.liscr.com/sites/default/files/MLC-001\\_Rev.2-2017\\_0.pdf](http://www.liscr.com/sites/default/files/MLC-001_Rev.2-2017_0.pdf)

(τελευταία επίσκεψη: 25/07/2018)

<http://www.transport.gov.mt/ship-registration>

(τελευταία επίσκεψη: 25/07/2018)

<https://www.warsashacademy.co.uk/vessel-services/vessel-surveys-and-audits/overview.aspx>

(τελευταία επίσκεψη: 27/07/2018)

<https://shippingandfreightresource.com/articles/>

(τελευταία επίσκεψη: 27/07/2018)

<https://www.register-iri.com/>

(τελευταία επίσκεψη: 28/07/2018)

[https://www.researchgate.net/publication/291295131\\_AUDITING\\_IN\\_THE\\_MARITIME\\_INDUSTRY\\_A\\_CASE\\_STUDY\\_OF\\_THE\\_OFFSHORE\\_SUPPORT\\_VESSEL\\_SEGMENT](https://www.researchgate.net/publication/291295131_AUDITING_IN_THE_MARITIME_INDUSTRY_A_CASE_STUDY_OF_THE_OFFSHORE_SUPPORT_VESSEL_SEGMENT)

(τελευταία επίσκεψη: 29/07/2018)

<http://www.isalos.net/knowledge/diethneis-symvaseis/ism-tmsa-2/>

(τελευταία επίσκεψη: 02/08/2018)

[https://www.itfseafarers.org/itf\\_agreements.cfm](https://www.itfseafarers.org/itf_agreements.cfm)

(τελευταία επίσκεψη: 02/08/2018)

<http://www.ics-shipping.org/key-issues/safety-and-environment>

(τελευταία επίσκεψη: 04/08/2018)

<https://www.hg.org/legal-articles/what-is-a-flag-of-convenience-31395>

(τελευταία επίσκεψη: 05/08/2018)

<http://www.imo.org/en/OurWork/humanelement/safetymanagement/pages/ismcode.aspx>

(τελευταία επίσκεψη: 07/08/2018)

<https://www.marineinsight.com/maritime-law/the-ultimate-guide-to-port-state-control-psc-inspection-on-ships/>

(τελευταία επίσκεψη: 07/08/2018)

[http://www.tokyo-mou.org/publications/annual\\_report.php](http://www.tokyo-mou.org/publications/annual_report.php)

(τελευταία επίσκεψη: 09/08/2018)

<http://www.iomou.org/armain.htm>

(τελευταία επίσκεψη: 10/08/2018)

<https://www.liscr.com/liberian-maritime-law>

(τελευταία επίσκεψη: 11/08/2018)

<http://www.imo.org/en/OurWork/humanelement/safetymanagement/pages/ismcode.aspx>

(τελευταία επίσκεψη: 11/08/2018)

<https://www.bluewateryachting.com/blog/what-is-a-designated-person-ashore-dpa-156>

(τελευταία επίσκεψη: 12/08/2018)

<https://www.marineinsight.com/marine-safety/what-is-safety-management-system-sms-on-ships/>

(τελευταία επίσκεψη: 13/08/2018)

<https://www.marineinsight.com/marine-safety/what-ism-certificates-you-require-to-start-a-shipping-company/>

(τελευταία επίσκεψη: 14/08/2018)

<https://portal.emsa.europa.eu/web/stcw>

(τελευταία επίσκεψη: 16/08/2018)

[http://www.imo.org/en/ourwork/security/guide\\_to\\_maritime\\_security/pages/solas-xi-2%20isps%20code.aspx](http://www.imo.org/en/ourwork/security/guide_to_maritime_security/pages/solas-xi-2%20isps%20code.aspx)

(τελευταία επίσκεψη: 17/08/2018)

<https://www.parismou.org/list-paris-mou-deficiency-codes>

(τελευταία επίσκεψη: 17/08/2018)

[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

(τελευταία επίσκεψη: 19/08/2018)

<http://www.e-nautilia.gr/noi-epilogh-gia-tous-ellins-efoplistes-h-shmaia-ths-liverias/>

(τελευταία επίσκεψη: 19/08/2018)

Ετήσια Έκθεση 2017 IACS (τελευταία επίσκεψη: 20/08/2018)

<https://www.amsa.gov.au/about-us/corporate-publications/annual-report-2016-17>

(τελευταία επίσκεψη: 22/08/2018)

<https://www.bureauveritas.com/home/about-us/profile-logo/>

(τελευταία επίσκεψη: 25/08/2018)

<https://eco-gas.gr/to-fysiko-aerio-Ing-stis-thalassies-metafores/>

(τελευταία επίσκεψη: 25/08/2018)

[https://www.liscr.com/sites/default/files/RLM-108cv-Regs%20Series%2002-13\\_Correction%204-21-17.pdf](https://www.liscr.com/sites/default/files/RLM-108cv-Regs%20Series%2002-13_Correction%204-21-17.pdf)

(The Republic of Liberia, Liberia Maritime Authority, Liberian Maritime Regulations)  
τελευταία επίσκεψη: 26/08/2018)

<https://www.uscg.mil/>

(τελευταία επίσκεψη: 28/08/2018)

<http://www.tokyo-mou.org/>

(τελευταία επίσκεψη: 02/09/2018)

<https://www.rina.org/en/solas>

(τελευταία επίσκεψη: 04/09/2018)

<https://maritime-mea.com/blog/2015/01/15/difference-between-maritime-inspectors-surveyors-auditors/>

(τελευταία επίσκεψη: 06/09/2018)

[http://www.mptusa.com/pdf/STCW\\_guide\\_english.pdf](http://www.mptusa.com/pdf/STCW_guide_english.pdf)

(τελευταία επίσκεψη: 07/09/2018)

<https://www.naftemporiki.gr/afieromata/story/1366891/epistrefontas-aksia-stis-topikes-koinonies-kai-stin-ethniki-oikonomia>

(τελευταία επίσκεψη: 07/09/2018)



<https://www.naftikachronika.gr/>

(τελευταία επίσκεψη: 09/09/2018)

<https://www.rina.org/en/marpol>

((τελευταία επίσκεψη: 09/09/2018)

<http://www.imo.org/en/About/strategy/Documents/A%2030-RES.1110.pdf>

(τελευταία επίσκεψη: 14/09/2018)

<http://asq.org/learn-about-quality/auditing/>

(τελευταία επίσκεψη: 16/09/2018)

<https://maritime-mea.com/blog/2015/01/15/difference-between-maritime-inspectors-surveyors-auditors/>

(τελευταία επίσκεψη: 19/09/2018)

<https://www.parismou.org/inspections-risk/library-faq/deficiencies>

(τελευταία επίσκεψη: 19/09/2018)

[https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/how-the-ilo-works/departments-and-offices/jur/legal-instruments/WCMS\\_428590/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/how-the-ilo-works/departments-and-offices/jur/legal-instruments/WCMS_428590/lang--en/index.htm)

(τελευταία επίσκεψη: 22/09/2018)

<https://www.graphicproducts.com/articles/safety-inspection-vs-safety-audit/>

(τελευταία επίσκεψη: 25/09/2018)

<https://www.wns.com/insights/articles/articledetail/545/top-3-trends-in-shipping-and-logistics>

(τελευταία επίσκεψη: 27/09/2018)

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2092521218300579>

(τελευταία επίσκεψη: 29/09/2018)

<http://www.nepia.com/news/circulars/>

(τελευταία επίσκεψη: 30/09/2018)

<https://www.ukchamberofshipping.com/latest/what-does-gdpr-mean-shipping/>

(τελευταία επίσκεψη: 30/09/2018)

<http://museum.yen.gr/History.htm>

(τελευταία επίσκεψη: 03/10/2018)

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx>

<https://greekcitytimes.com/2018/10/19/greek-ship-first-in-the-world-to-use-wind-power/?amp>

(τελευταία επίσκεψη: 05/10/2018)

<http://www.oecd.org/>

(τελευταία επίσκεψη: 07/10/2018)

Λεξικό ναυτικών και ναυτιλιακών όρων, εκδόσεις Σταφυλίδη, 1<sup>η</sup> έκδοση 2008

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α



THE REPUBLIC OF LIBERIA  
LIBERIA MARITIME AUTHORITY

99 Park Avenue, Suite 1830  
New York, NY, 10016, USA  
Tel: +1 212 697 3434  
Fax: +1 212 697 3655  
E-mail: [registrations@lisar.com](mailto:registrations@lisar.com)  
Website: [www.lisar.com](http://www.lisar.com)

## Information on Certificates and Documents issued by the Republic of Liberia September 14, 2017

### To Whom It May Concern:

The International Maritime Organization (IMO), has agreed that a certificate may be considered as "original" or "authentic" while containing an "authorized" electronically applied signature or stamp. The IMO Facilitation Committee approved circular, FAL.5/Circ.39/Rev.2 - Guidelines for the use of electronic certificates, at its 40th session in April 2016. The printed versions of electronic certificates issued by Liberia comply with the provision in section 4 of FAL.5/Circ.39/Rev.2. From October 2, 2006, the Liberian Deputy Commissioner, Bureau of Maritime Affairs, the Republic of Liberia, duly authorized their signature and stamp to be electronically applied and printed on hard copy maritime certificates and documents issued by the Liberian Administration. The format and content of the certificates and documents are consistent with the models given in SOLAS, MARPOL, MLC and other relevant conventions and contain, within the background, the seal of the Republic of Liberia. Each certificate has a unique tracking identification number (TID) on the bottom that can be used as a second means of verifying the certificate's authenticity.\* Examples of Liberia's electronic certificates may be viewed on IMO's Global Integrated Shipping Information System under the Survey and Certification Module on IMO's website: <https://gis.imo.org/Members/>.

Section 7 of FAL.5/Circ.39/Rev.2 provides that port State control officers and other stakeholders should accept electronic certificates that contain the features identified in section 4.

The printed versions of Liberia's electronic certificates include, but are not limited to, the following:

- Certificates of Registry
- International Safety Management Certificates
- Minimum Safe Manning Certificates
- International Ship Security Certificates
- Radio Licenses
- Liability Convention Certificates
- Continuous Synopsis Records
- Maritime Labour Convention Certificates
- Ballast Water Management Certificates

The certificates and documents may be transmitted by regular surface mail or electronically and are protected from alteration or tampering. Certificates issued on board a vessel may have the date of issuance and expiration typed or hand written by an authorized Liberian Inspector, Auditor or Special Agent of the Deputy Commissioner.

This letter is to be kept with the vessel's certificates and documents and made available to interested Port State Control boarding officers, Classification Society surveyors and auditors.

Margaret Ansumana  
Deputy Commissioner  
Maritime Affairs



\* Most, but not all, certificates and documents issued after October 16, 2007 now have a unique Tracking Identification Number (TID) located at the bottom of the form, example: TID: 01221 - 51000 - 00015 - 59623.

Authenticity of certificates and documents with TID can be verified by selecting "Vessel Certificate Verification" under "Maritime" section on the home page of the Liberian Registry website: [www.lisar.com](http://www.lisar.com) or "Verify Vessel Document" tool on the Registry's Mobile App: <http://3.www.lisar.com/flagstate-mobile-app>.

To verify authenticity of certificates and documents without TID, contact the Liberian Administration at:  
Tel: +1 (703) 790-3434 (During normal business hours - ask for Vessel Certificates)  
Tel: +1 (703) 963-6216 (After Hours Duty Officer) or Email: [DutyOfficer@lisar.com](mailto:DutyOfficer@lisar.com).

TID: 09131 - 71000 - 00016 - 26940

## DOCUMENT OF COMPLIANCE

This Certificate shall be supplemented by a List of Branch Offices (Form B) No. 362618/196/2011

Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA; 1974,  
as amended



under the authority of the Government of the

**REPUBLIC OF LIBERIA**

by GERMANISCHER LLOYD

**"F"**

Name and address of the Company (see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)
NSC Schiffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG Van-der-Smissen-Str. 9, 22767 Hamburg / GERMANY
Company identification number
4094015

THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) for the types of ships listed below (delete as appropriate):

<del>Passenger-ship</del>
<del>Passenger-high-speed-craft</del>
<del>Cargo-high-speed-craft</del>
<del>Bulk carrier</del>
<del>Oil-tanker</del>
<del>Chemical-tanker</del>
<del>Gas-carrier</del>
<del>Mobile-offshore-drilling-unit</del>
<del>Other cargo ship</del>

This Document of Compliance is valid until 12<sup>th</sup> March, 2016, subject to periodical verification.

Completion date of the verification on which this certificate is based: 11<sup>th</sup> March, 2011

Issued at Hamburg the 15<sup>th</sup> day of July, 2011



Germanischer Lloyd

*W. Loskot*  
Wilhelm Loskot

*H. Frih*  
Hubert Frih

### Endorsement for annual verification

Anniversary date: 12<sup>th</sup> March  
Range: 13<sup>th</sup> December to 12<sup>th</sup> June each year

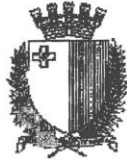
THIS IS TO CERTIFY that, at the periodical verification in accordance with regulation IX/6.1 of the Convention and paragraph 13.4 of the ISM Code, the Safety Management System was found to comply with the requirements of the ISM Code.

1<sup>st</sup> annual verification Signed: \_\_\_\_\_  
GL Representative  
Place: \_\_\_\_\_  
Date: \_\_\_\_\_

2<sup>nd</sup> annual verification Signed: \_\_\_\_\_  
GL Representative  
Place: \_\_\_\_\_  
Date: \_\_\_\_\_

3<sup>rd</sup> annual verification Signed: \_\_\_\_\_  
GL Representative  
Place: \_\_\_\_\_  
Date: \_\_\_\_\_

4<sup>th</sup> annual verification Signed: \_\_\_\_\_  
GL Representative  
Place: \_\_\_\_\_  
Date: \_\_\_\_\_



## DOCUMENT OF COMPLIANCE

Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,  
as amended and of Regulation (EC) No 336/2006 on the implementation of the ISM  
Code  
within the Community, under the authority of the Government of

**MALTA**

By BUREAU VERITAS

<b>COMPANY</b> Name : Address :  GREECE Company identification number: <i>(see paragraph 1.1.2 of Part A of Annex 1 to Regulation (EC) No 336/2006)</i>
---

**THIS IS TO CERTIFY THAT** The safety management system of the company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) for the type(s) of ships listed below :

Bulk Carrier
--------------

This Document of Compliance is valid until **12 September 2020**, subject to periodical verification.

Completion date of the audit on which this certificate is based : 9 July 2015

Issued **Greece**, on the **9 July 2015**



Ad. E 449EU



**SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE****REPUBLIC OF LIBERIA**

Certificate No.

Issued under the provisions of the  
**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended**  
 Under the authority of the Government of  
**The Republic of Liberia**  
 By the Office of the Deputy Commissioner, Liberia Maritime Authority

Name of ship:

Distinctive number or letters:

Port of registry

**MONROVIA, LIBERIA**

Type of ship\*

Gross tonnage

IMO Number

Name and address of

Company

(see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)

THIS IS TO CERTIFY THAT the safety management system of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

This Safety Management Certificate is valid until, subject to periodical verification and the Document of Compliance remaining valid.

Issued at:

Date of issue:

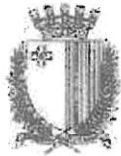
.....  
 DEPUTY COMMISSIONER  
 OF MARITIME AFFAIRS

\* Insert the type of ship from among the following: passenger ship; passenger high-speed craft; cargo high speed craft; bulk carrier; oil tanker; chemical tanker; gas carrier, mobile offshore drilling unit; other cargo ship.

ISM-001

22 of 25  
 The Republic of Liberia

06/12



### SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

No DBA0/AIP/20150916175238

Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,  
as amended, under the authority of the Government of

MALTA

By BUREAU VERITAS

Name of Ship BV No: 13955V	Distinctive number or letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
		VALLETTA		

Name of Company (Identification Number )	Ship Type
	Bulk carrier

#### THIS IS TO CERTIFY THAT :

The safety management system of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

This Safety Management Certificate is valid until 13 October 2020, subject to periodical verification and the Document of Compliance remaining valid.

Completion date of the audit on which this certificate is based : 17 September 2015

Issued at DUBAI, on the 17 September 2015



Ad. E 461 - Page 1



BUREAU VERITAS





**THE REPUBLIC OF LIBERIA**  
**APPLICATION FOR MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE FOR**  
**SHIPS WHICH MUST COMPLY WITH THE STCW REQUIREMENTS**

NAME OF OWNER/OPERATOR:		PRESENT SHIP NAME:		
ADDRESS:		PREVIOUS SHIP NAME:		
		O.N.:	IMO NUMBER:	
PHONE:	FAX:	DATE BUILT:	GROSS TONS:	NET TONS:
EMAIL:				
VESSEL TYPE:				
TRADING AREA(S):				

NUMBER OF MAIN ENGINES: <input type="checkbox"/> STEAM or <input type="checkbox"/> MOTOR	TYPE OF BOILERS:
TYPE OF MOTOR:	TOTAL KW PROPULSION:
NO. OF GENERATORS:	TOTAL KW GENERATORS:
CLASSIFICATION SOCIETY:	
INDICATE CLASS NOTATIONS FOR UNATTENDED MACHINERY OPERATION, IF ANY:	
INDICATE CLASS NOTATION FOR INTEGRATED BRIDGE SYSTEMS, IF ANY:	
NO. OF LIFEBOATS:	NO. OF RESCUE BOATS:
NO. OF LIFERAFTS:	LIFERAFTS WITH LAUNCHING APPLIANCES:

OWNERS MINIMUM MANNING PROPOSAL			
___ Master ___ Chief Mate ___ Navigational Watch Officer ___ Other (Describe)	___ Able Seaman/Able Seafarer Deck ___ Ordinary Seaman ___ Other (Describe)	___ Chief Engineer ___ Second Engineer ___ Engineering Watch Officer ___ Other (Describe)	___ Oilers/Motorman/Able Seafarer Engine ___ Fitter ___ Other (Describe)

The proposal shall take into account IMO Assembly resolution A.1047(27) and will be reviewed by Marine Safety Division. A minimum Safe Manning Certificate will be issued under authority of Maritime Regulation 10.292(5), provided all necessary information requested of owner has been provided. Proposals for reduced manning should attach additional information the owner feels supports his proposal. Catering Department personnel are not included in minimum safe manning unless they are trained general purpose personnel.

Print Name of Submitter: \_\_\_\_\_  
 (Applicant should be a nominated Decision Maker for the above Vessel).  
 Signature of Submitter: \_\_\_\_\_  
 Title: \_\_\_\_\_ DATE: \_\_\_\_\_  
 Mail Application To: Liberia Maritime Authority  
 c/o Liberian International Ship and Corporate Registry  
 Attn: Marine Safety Division  
 22980 Indian Creek Drive, Suite 200, Dulles, VA 20166, USA  
 Telephone: (703) 790-3434 Fax: (703) 790-5655

**PRINCIPLES OF MINIMUM SAFE MANNING IMO Resolution 1647(27).**

The following principles should be observed in determining the minimum safe manning of a ship:

**A. The capability to:**

1. maintain safe navigational, engineering and radio watches in accordance with regulation VIII/2 of the 1978 STCW Convention, as amended, and also maintain general surveillance of the ship;
2. moor and unmoor the ship safely;
3. manage the safety functions of the ship when employed in a stationary or near-stationary mode at sea;
4. perform operations, as appropriate, for the prevention of damage to the marine environment;
5. maintain the safety arrangements and the cleanliness of all accessible spaces to minimize the risk of fire;
6. provide for medical care on board ship;
7. ensure safe carriage of cargo during transit;
8. inspect and maintain, as appropriate, the structural integrity of the ship;
9. operate in accordance with the approved Ship's Security plan
10. and the ability to operate
  - a. all watertight closing arrangements and maintain them in effective condition, and also deploy a competent damage control party;
  - b. all on-board fire-fighting and emergency equipment and life-saving appliances, carry out such maintenance of this equipment as is required to be done at sea, and muster and disembark all persons on board;
  - c. the main propulsion and auxiliary machinery and maintain them in a safe condition to enable the ship to overcome the foreseeable perils of the voyage.

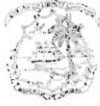
**B. In addition to the above, the following functions must also be taken into account:**

1. ongoing training requirements for all personnel, including the operation and use of fire-fighting and emergency equipment, life-saving appliances and watertight closing arrangements;
2. specialized training requirements for particular types of ships and in instances where crew members are engaged in shipboard tasks that cross departmental boundaries;
3. provision of proper food and drinking water;
4. need to undertake emergency duties and responsibilities; and
5. need to provide training opportunities for entrant seafarers to allow them to gain the training and experience needed.

Every Company applying for a MSMC with a manning different from the standard provided in Marine Notice MAN-001, or MAN-604 must provide written justification (via email) to support the revised MSMC and shall include the following set of documents:

- the **general arrangement plan**, with details of the navigational bridge, engine rooms and accommodations details;
- the **safety plan**;
- the **muster list**;
- the **navigation and engineering watch lists**,
- the **table showing the working /rest hours for the crew**
- a **Description of tasks conducted by other groups to support the crew, such as riding crews for maintenance and cargo teams to manage the loading and unloading of the ship.**

**Evaluation by the Administration:** The Administration will evaluate the submission of the company against relevant national and international regulatory requirements using the guidelines found in Marine Notice MAN-001.



Office of  
Legal, Compliance  
and Maritime Affairs

THE REPUBLIC OF LIBERIA  
LIBERIA MARITIME AUTHORITY

22500 InPort Court Drive  
Dalla, Virginia 20146, USA  
Tel: +1 703 769 3434  
Fax: +1 703 769 3623  
E-mail: [info@lisa.com](mailto:info@lisa.com)  
Web: [www.lisa.com](http://www.lisa.com)

INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE  
DECLARATION OF COMPANY

Under the ISM Code, the declared Safety Management Company must provide contact information to the Administration. In accordance with Section 1.1.2 of the ISM Code, "Company" means the Owner of a ship or any other organization or person such as the Manager, or the Bareboat Charter, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the Shipowner and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibility imposed by the Code. The undersigned affirms that:

Name: \_\_\_\_\_  
Address: \_\_\_\_\_  
Telephone: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_  
Email: \_\_\_\_\_

is the Owner of record of the following Liberian registered Ship(s):\*

Ship Name	Official Number	Imo Number

In accordance with Section 3.1 of the ISM Code, if the entity responsible for the operation of the ship is other than the above stated Owner, the Owner must report the full name and details of such entity to the Administration. If such is the case here, the undersigned affirms that the "Company" responsible for all the requirements imposed by the Code for the Liberian registered Ship(s) listed above is:

Company: \_\_\_\_\_ IMO Number: \_\_\_\_\_  
Address: \_\_\_\_\_  
Telephone/Work: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_  
Email: \_\_\_\_\_

The undersigned further understands that any change in "Company" must be reported in writing by facsimile or email to: [safety@liscr.com](mailto:safety@liscr.com) within two full business days to the Deputy Commissioner of Maritime Affairs.

Chairman or C.E.O. of Shipowner  
Date: \_\_\_\_\_

\* Additional sheets may be attached if needed.



**ANNEX 9**  
**The Republic of Liberia**  
**LIBERIA MARITIME AUTHORITY**

**APPLICATION FOR SHIP RADIO STATION LICENSE**  
**ALL ITEMS MUST BE COMPLETED**

Name of Vessel:	Call Sign:	Official Number:	IMO Number:
Satellite Identification Numbers:	MMSI Number:	Service:	Sea Area:
Licensee:			

1. Name of Applicant: \_\_\_\_\_  
 Address: Street: \_\_\_\_\_  
 City: \_\_\_\_\_ Country: \_\_\_\_\_
2. Owner of Vessel: \_\_\_\_\_
3. Name of Agent or Managers: \_\_\_\_\_  
 Address: \_\_\_\_\_ City: \_\_\_\_\_ Country: \_\_\_\_\_
4. Name of Accounting Authority: \_\_\_\_\_

(FOR GMDSS installations fill in Section 5 A, 6, 7 and 8) (FOR NON-GMDSS installations fill in Sections 5 A & B, 6 and 8)

5.A. Description of transmitting apparatus for which license is desired:

	Manufacturer	Type No.	Radiated Power in Antenna (Watts)	Frequency Range
V. H. F.	1			
	2			
Radar	1			S- Band
	2			X- Band
EPIRB:	1			406.01-406.1 MHz
	2			406.01-406.1 Hex. ID Number: 121.5 MHz
On-board Portables				
Aeronautical				
Navtex				
Miscellaneous				

5.B. Description of receiving and transmitting apparatus:

	Manufacturer	Type No.	Frequency Range
Main HF Transmitting			
Main HF Receiving			
Emergency			
Auto-Alarm Telegraphy			
Automatic Keying Device			
Telephone Watch keeping Receiver			
Telephone Alarm			
Signal generator			
Miscellaneous			

6. Satellite System :

	Manufacturer	Type No.	Radiated Power	Voice No.	Voice No.	Fax No.	Data No.	Telex No.
Satcom- A								
Satcom- B								
Satcom- C								
Satcom- M								
Sat-Mini M								
Others								

7. Description of GMDSS radio installation:

	Manufacturer	Type No.	Radiated Power in Antenna (Watts)	Frequency
VHF radio telephony				
VHF/DSC encoder				
VHF/DSC watch receiver				
MF radio telephony				
MF/DSC encoder				
MF/DSC watch receiver				
MF/HF radio telephony				
MF/HF/DSC encoder				
MF/HF/DSC watch receiver				
Direct printing radio telegraphy				
INMARSAT S.E.S.				
NAVEX				
EGC receiver				
HF direct printing telegraphy				
Satellite EPIRB				
VHF EPIRB				
Radar transponder				
2182 kHz watchkeeping receiver				
2182 kHz alarm signal generator				
Portable two-way transceivers				
Lifeboat VHF				
Transponder				
Miscellaneous				

8. Miscellaneous:

Emergency power supply:	Storage batteries:	and/or	Generator:
Type of Inter-Communications Systems:	Type of clock:		
No. of Emergency lights in Radio Room:			
The application confirms that the ship radio station installation and electronic navigational equipment conform to current ITU Radio Regulations and current IMO/SOLAS requirements.			

Date: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Signature and Title

Applicant-must correspond with item 1

\_\_\_\_\_  
Clearly Print or Type the Above Signature  
6/12

RLM-104

ANNEX I



INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE
REPUBLIC OF LIBERIA

Certificate No. \_\_\_\_\_

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND PORT FACILITIES
(ISPS Code)

SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended
Under the authority of the Government of
The Republic of Liberia

by \_\_\_\_\_
(person or organization authorized)

Name of ship: \_\_\_\_\_
Distinctive number or letters: \_\_\_\_\_
Port of registry: MONROVIA
Type of ship: \_\_\_\_\_
Gross Tonnage: \_\_\_\_\_
IMO Number: \_\_\_\_\_
Name and address of Company: \_\_\_\_\_
Company Identification Number: \_\_\_\_\_

THIS IS TO CERTIFY:

- 1. That the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS code.
2. That the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.
3. That the ship is provided with an approved ship security plan.

Date of initial/renewal verification on which this certificate is based.....

This Certificate is valid until.....subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at .....
(Place of issue of certificate)

Date of issue .....
(Signature of the duly authorized Official issuing the Certificate)
(Seal or Stamp of issuing authority, as appropriate)

Certificate No. \_\_\_\_\_

**ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE VERIFICATION**

THIS IS TO CERTIFY that at an intermediate verification required by section 19.1.1 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provision of Chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

**INTERMEDIATE VERIFICATION** Signed: .....  
(to be completed between the second (Signature of authorized official)  
and third anniversary date) Place: .....  
Date: .....

**ADDITIONAL VERIFICATION** Signed: .....  
Place: .....  
Date: .....

**ADDITIONAL VERIFICATION** Signed: .....  
Place: .....  
Date: .....

**ADDITIONAL VERIFICATION** Signed: .....  
Place: .....  
Date: .....



APPENDIX V

DECLARATION OF COMPANY SECURITY OFFICER

*(To be filled out by the Company Security Officer)*

*Dates should be in the format yyyy/mm/dd*

Information			
1	This will apply from (date):		
2	Name of ship:		IMO Number:
	Name of ship:		IMO Number:
	Name of ship:		IMO Number:
	Name of ship:		IMO Number:
	Name of ship:		IMO Number:
	Name of ship:		IMO Number:
	Name of ship:		IMO Number:
	Name of ship:		IMO Number:
3	Name of registered owner(s):		
4	Name of Company Security Officer, and Alternate CSO, Address(es) of its safety management activities if different from above: Phone: Fax: Mobil Phone: 24 hour number: Email:		

THIS IS TO CERTIFY THAT this record is correct in all respects  
 Issued by the Company: \_\_\_\_\_ Date of issue: \_\_\_\_\_  
 Signature of authorized person: \_\_\_\_\_  
 Name of authorized person: \_\_\_\_\_

RL 5004

ISP-002

04/04



ANNEX II



INTERIM INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE  
REPUBLIC OF LIBERIA

Certificate Number: \_\_\_\_\_

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIP AND PORT FACILITIES

(ISPS CODE)

Under the authority of the Government of  
LIBERIA

by: .....  
(person(s) or organization authorized)

Name of ship: .....  
Distinctive number or letters: .....  
Port of registry: MONROVIA .....  
Type of ship: .....  
Gross tonnage: .....  
IMO Number: .....  
Name and address of Company: .....  
Company Identification Number: .....

Is this a subsequent, consecutive, Interim Certificate? Yes/No\*

If yes, the date of issue of initial Interim Certificate: \_\_\_\_\_

This is to certify that the requirements of Section A/19.4.2 of the ISPS Code have been complied with.

The Certificate is issued Pursuant to section A/19.4 of the ISPS Code.

The Certificate is valid until: \_\_\_\_\_

Issued at: \_\_\_\_\_  
(Place of issue of the Certificate)

Date of issue .....  
(Signature of the duly authorized Official issuing the Certificate)  
(Seal or Stamp of issuing authority, as appropriate)

\_\_\_\_\_   
\* delete as appropriate

APPENDIX IV

(To be filled out by Company)



**INFORMATION NEEDED TO COMPLETE THE  
CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR)  
FOR DOCUMENT NUMBER 1  
FOR THE SHIP WITH IMO NUMBER: IMO \_\_\_\_\_**

**NOTE: Not a CSR Amendment or Index - this form was created to collect the required information for new buildings and vessels which have never received a CSR.**

*Dates should be in the format yyyy/mm/dd*

Information	
1	This document applies from (date):
2	Date of registration:
3	Name of ship:
4	Name of Registered Owner: Registered address(es):
5	Registered Owner IMO identification number
6	Name of Company (International Safety Management): Registered address(es):  Address(es) of its safety management activities if different from registered address:
7	Company IMO identification number
8	Administration/Government/Recognized Organization which issued the Document of Compliance: Body which carried out audit (if different):
9	Administration/Government/Recognized Organization which issued Safety Management Certificate: Body which carried out audit (if different):
10	Administration/Government/Recognized Organization which issued International Ship Security Certificate: Body which carried out verification (if different):

THIS IS TO CERTIFY THAT this record is correct in all respects

Issued by the Company: \_\_\_\_\_ Date of issue: \_\_\_\_\_

Signature of authorized person: \_\_\_\_\_

Name of authorized person: \_\_\_\_\_

RL 5003

ISP-002

10 of 10  
The Republic of Liberia

06/12

APPENDIX II

(To be filled out by Company or Ship's Master)



**AMENDMENTS TO THE CONTINUOUS SYNOPSIS  
RECORD (CSR)  
DOCUMENT NUMBER \_\_\_\_\_  
FOR THE SHIP WITH IMO NUMBER: IMO \_\_\_\_\_**

The amendments are shown in the table. Indicate N/C for all items not being changed. Dates should be in the format yyyy/mm/dd

Information	
1	This document applies from (date):
2	Flag State:
3	Date of registration with the State indicated in 2:
4	Name of ship:
5	Port of registration:
6	Name of current registered owner(s): Registered address(es):
7	Registered owner identification number
8	If applicable, name of current registered bareboat charterer(s): Registered address(es):
9	Name of Company (International Safety Management): Registered address(es):  Address(es) of its safety management activities management activities if different from registered address:
10	Company identification number
11	Name of all Classification Societies with which the ship is classed:
12	Administration/Government/Recognized Organization which issued the Document of Compliance: Body which carried out audit (if different):
13	Administration/Government/Recognized Organization which issued Safety Management Certificate: Body which carried out audit (if different):
14	Administration/Government/Recognized Organization which issued International Ship Security Certificate: Body which carried out verification (if different):
15	Date which the ship ceased to be registered with the State indicated in 2:
16	Remarks (current relevant information as appropriate)

THIS IS TO CERTIFY THAT this record is correct in all respects

Issued by the Company or Master: \_\_\_\_\_ Date of issue: \_\_\_\_\_

Signature of authorized person: \_\_\_\_\_

Name of authorized person: \_\_\_\_\_

RL 5001

ISP-002





APPENDIX I

THE REPUBLIC OF LIBERIA  
Liberia MARITIME AUTHORITY

CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD

Document Number:  
For the ship with IMO Number:

Information	
1	This document applies from (date):
2	Flag State:
3	Date of registration with the State indicated in 2:
4	Name of ship:
5	Port of registration:
6	Name of current registered owner(s); Registered address(es):
7	Registered owner identification number:
8	If applicable, name of current registered bareboat charterer(s); Registered address(es):
9	Name of Company (International Safety Management); Registered address(es); Address(es) of its safety management activities (if different):
10	Company identification number:

L 5000

The Republic of Liberia

Official Number:

ISP-002

6 of 10  
The Republic of Liberia

06/12

11	Name of classification society with which the ship is classed:	
12	Administration/Government/Recognized Organization which issued Document Of Compliance: Body which carried out audit (if different):	
13	Administration/Government/Recognized Organization which issued Safety Management Certificate: Body which carried out audit (if different):	
14	Administration/Government/Recognized Organization which issued International Ship Security Certificate: Body which carried out verification (if different):	
15	Date on which ship ceased to be registered with the State indicated in 2:	
16	Remarks (insert relevant information as appropriate):	

THIS IS TO CERTIFY that this record is correct in all respects.

Issued at: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Margaret Ansumana  
Senior Deputy Commissioner  
Of Maritime Affairs  
Republic of Liberia

Date of Issue: \_\_\_\_\_

This was received by the ship and attached to the ship's CSR file on the following date (fill in):

\_\_\_\_\_ Signature: \_\_\_\_\_

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β



## MARITIME LABOUR CERTIFICATE

No LPR0/SLH/20171031150549

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the  
Maritime Labour Convention, 2006  
(referred to below as "the Convention")  
under the authority of the Government of

**MALTA**

By BUREAU VERITAS

(Note: This certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Name of Ship BV No: 30371P	Distinctive number or letters	Port of Registry Date of Registry	Gross Tonnage*	IMO Number
		VALLETTA 22 Oct 2015		
Name and address of the Shipowner**			Type of ship	
			Bulk carrier	

**This is to certify:**

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.
2. That the seafarers working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the above mentioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until 2 September 2022 subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued at Singapore on 03/09/2017 is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was: 3 September 2017

Issued at Piraeus, on the 31 October 2017



<sup>(1)</sup>BUREAU VERITAS PIRAEUS  
23, Etolikou Street  
105 65 PIRAEUS, GREECE

By Order of the Bureau

\* For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

\*\* "Shipowner" means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See article II(1)(f) of the Convention.

<sup>(3)</sup> Full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention

**Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection**

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the above mentioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate Inspection:  
*(to be completed between the 2nd and the 3rd anniversary date)*

Signed : .....

Place : .....

Date : .....

**Additional endorsements (if required)**

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Additional Inspection:  
*(if required)*

Signed : .....

Place : .....

Date : .....

Additional Inspection:  
*(if required)*

Signed : .....

Place : .....

Date : .....

Additional Inspection:  
*(if required)*

Signed : .....

Place : .....

Date : .....





**DECLARATION OF MARITIME LABOUR COMPLIANCE – PART I**  
*(This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)*

Issued under the provisions of the  
**MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006**

by

the Government of MALTA

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	IMO Number	Gross Tonnage

is maintained in accordance with Standard A.5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided [under the corresponding national requirement listed below] [in the section provided for this purpose below] *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)	Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, rule 6 sets minimum age of seafarers 16 years.  Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, rule 7 sets a prohibition on young seafarers working at night which is defined as a period of not less than nine consecutive hours and which includes the period between midnight and 5am and prohibits work that may pose a danger to the health and safety for seafarers aged under 18.
2. Medical certification (Regulation 1.2)	Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, rules 9 - 17 set the requirements for medical examination. The medical examination shall consist of a complete physical examination and shall have regard to the ILO/WHO publication entitled Guidelines for Conducting Pre-Sea and Periodic Medical Fitness Examination for Seafarers (ILO/WHO/D.2/1997) (ISBN 92-2-111129-6).

Form: TM MSD MLC 002

Merchant Shipping Directorate, Malta Transport Centre, Marsa MRS1917 Malta  
 Voice: +356 21 250360 Fax: +356 21 241460 E-Mail: [mtdc-tm@transport.gov.mt](mailto:mtdc-tm@transport.gov.mt)

Page 1 of 6

	The maximum period of validity of a medical certificate shall be two years and, in so far as it relates to colour vision, the maximum period of validity shall be six years and for seafarers under 18 years of age, the maximum period of validity shall be one year.
3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)	Merchant Shipping (Training and Certification) Regulations set training and certification requirements in accordance with the STCW Convention, in its up-to-date version.
4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)	Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, rules 21 – 29 require all seafarers to have an employment agreement and specifies the information to be included therein.
5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)	Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, rules 18 – 20, that stipulate that shipowners of Maltese flagged ships, who use seafarer recruitment and placement services based in countries or territories in which the Convention applies, shall ensure, that those services meet the requirements of the Convention, Standard A.1.4 requirements.  Shipowners of Maltese flagged ships who use seafarer recruitment and placement services based in countries or territories in which the Convention does not apply, shall ensure, as far as practicable, that those services meet the requirements of the Convention, Standard A.1.4.5 and Standard A1.4.9.
6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)	Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, rules 38 – 47, provide for minimum rest of at least ten hours in any 24-hour period; and 77 hours in any seven-day period and set out the requirements to display a schedule of Shipboard Working Arrangements and for the format of Hours of Rest Records.
7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)	Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, rules 30 – 37, requires a Safe Manning Document and sets out the requirements for safe and efficient operation.
8. Accommodation (Regulation 3.1)	Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, rules 87 – 97, sets the requirements for ships constructed before the entry into force of the Convention and for ships constructed after the entry into force of the Convention.  The rules provide for the acceptance of certain exemptions and equivalents that may be provided to certain ships in accordance with the Convention and stipulates the frequency of inspections of accommodation and records to be maintained.

9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)	Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, rules 90 – 91, set out the requirements for on-board recreational facilities.
10. Food and catering (Regulation 3.2)	Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, rules 108 – 111, set out the requirements for provisions and water and requirements for the certification of ship's cook.  Onboard inspection of food quality and water supply and related accessories in accordance with the Convention.
11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)	Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, rules 115 – 118, set the responsibilities of the shipowner to provide a safe working environment for the protection of health, safety and the prevention of accidents onboard.
12. On-board medical care (Regulation 4.1)	Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, rules 98 – 104, stipulate standards for medical care onboard.
13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)	Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, rules 119 – 123, requires a procedure for on-board investigation of complaints. A copy of the procedure must be given to every seafarer.
14. Payment of wages (Regulation 2.2)	Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, rules 62 – 68, set the requirements for payment of wages. All wages to which a seafarer may be entitled, subject to deductions made in accordance with the Rules, shall be paid at intervals no greater than one month.

Name: .....

Title: .....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Substantial equivalencies**

*(Note: Strike out the statement which is not applicable)*

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted *(insert description if applicable)*:

.....  
.....

No equivalency has been granted.

Name: .....  
Title: .....  
Signature: .....  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Exemptions**

*(Note: Strike out the statement which is not applicable)*

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

.....  
.....

No exemption has been granted.

Name: .....  
Title: .....  
Signature: .....  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II**  
*Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections*

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:  
(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| 1. Minimum age (Regulation 1.1)   | <input type="checkbox"/> |
| 2. Medical certification (Regulation 1.2)   | <input type="checkbox"/> |
| 3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)   | <input type="checkbox"/> |
| 4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)  | <input type="checkbox"/> |
| 5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4) | <input type="checkbox"/> |
| 6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)   | <input type="checkbox"/> |
| 7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)   | <input type="checkbox"/> |
| 8. Accommodation (Regulation 3.1)   | <input type="checkbox"/> |
| 9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)  | <input type="checkbox"/> |
| 10. Food and catering (Regulation 3.2)  | <input type="checkbox"/> |
| 11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)  | <input type="checkbox"/> |
| 12. On-board medical care (Regulation 4.1)  | <input type="checkbox"/> |
| 13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)  | <input type="checkbox"/> |
| 14. Payment of wages (Regulation 2.2)   | <input type="checkbox"/> |

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner<sup>1</sup>: .....

Company address: .....

Name of the authorized signatory: .....

Title: .....

Signature of the authorized signatory: .....

Date: .....

(Stamp or seal of the shipowner)

The above measures have been reviewed by [*Recognised Organisation*] and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name: .....

Title: .....

Address: .....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

<sup>1</sup> Shipowner or owner means the owner or any other organization or person, such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on the shipowner in accordance with the Convention.

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ



Office of  
Deputy Commissioner  
of Maritime Affairs

## THE REPUBLIC OF LIBERIA LIBERIA MARITIME AUTHORITY

8619 Westwood Center Drive  
Suite 300  
Vienna, Virginia 22182, USA  
Tel: +1 703 790 3434  
Fax: +1 703 790 5655  
Email: [safety@liscr.com](mailto:safety@liscr.com)  
Web: [www.liscr.com](http://www.liscr.com)

**Date: 15 August 2016**

**Marine Advisory: 10/2016**

**Subject: Paris MoU Concentrated Inspection Campaign of 2016 - Maritime Labour Convention**

**Dear Shipowner/Operator/Master;**

At the 49th meeting of the Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) on Port State Control the committee agreed to conduct a Concentrated Inspection Campaign (CIC) this September through November on the Maritime Labour Convention of 2006.

It is possible that other Port State Control (PSC) regimes may introduce similar campaigns.

Attached is the CIC questionnaire developed by the Paris MOU. Also attached is related guidance developed by this Administration to assist Owners, Operators and Masters in preparing for the CIC and potential PSC boarding's.

As stated on the check list the ship may be considered for detention:

1. If "No" is recorded for questions marked with "\*\*".
2. If "No" is recorded for questions marked with "\*\*\*", and if the deficiency found is repeated.

If you have questions you may contact our Safety Department, in Vienna, Virginia, USA, by calling: +1-703-790-3434 and asking for the safety department, or by email to [safety@liscr.com](mailto:safety@liscr.com)

\* \* \* \* \*

**Questionnaire for the Concentrated Inspection Campaign (CIC) on Maritime Labour Convention, 2006**

<b>Ship's name</b>	
<b>IMO Nr</b>	
<b>Date of inspection</b>	

N°	QUESTIONS	YES	NO	N/A
1*	Are seafarers under the age of 18 excluded from tasks that are likely to jeopardize their safety or health? Standards A 1.1. para. 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2*	Are all seafarers holding valid certificate(s) attesting medical fitness? Standard A 1.2. para. 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3**	Have all seafarers successfully completed their training for personal safety on board? Regulation 1.3. para. 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.1**	Do all seafarers have a copy of their seafarers' employment agreement? Standards A 2.1. para 1 (a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.2**	Are the seafarers' employment agreements in compliance with minimum standard required by MLC? Standards A 2.1. para 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	If private recruitment and placement service has been used, does it meet the requirements of the MLC, 2006? Standard A 1.4. para. 2 and para 9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Are records of inspections of seafarer accommodations carried out by the master (or another designated person) available for review? Standard A 3.1. para. 18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7	Are frequent inspections carried out by or under the authority of the master, with respect to supplies of food and drinking water, all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water, and galley and other equipment for the preparation and service of meals documented? Standard A 3.2 para. 7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8	Has a ships safety committee been established on board regarding ships on which there are five or more seafarers? Standard A 4.3. para. 2d	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9*	For a ship not being required to carry a medical doctor, is there on board at least one seafarer, holder of a certificate of training in medical first aid or in medical care that meets the requirements of STCW? Standard A.4.1. para. 4c	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10**	Are all seafarers provided with a copy of on-board complaint procedures applicable on the ship ? Standard A 5.1.5 para.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11**	Have all seafarers received monthly accounts of their payments due and amounts paid? Standard A2.2, para. 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12	Was the ship detained as result of the CIC?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*Note: Questions 1 to 11 answered with a "NO" MUST be accompanied by a relevant deficiency on the Report of Inspection.  
If the box "No" is ticked off for questions marked with an "\*\*", the ship may be considered for detention.  
If the box "No" is ticked off for questions marked with an "\*\*", and if the deficiency found is repeated (occure more than 1 time), the ship may be considered for detention.*





THE REPUBLIC OF LIBERIA  
LIBERIA MARITIME AUTHORITY

8619 Westwood Center Drive  
Suite 300  
Vienna, Virginia 22182, USA  
Tel: +1 703 790 3434  
Fax: +1 703 790 5655  
Email: [safety@liacr.com](mailto:safety@liacr.com)  
Web: [www.liacr.com](http://www.liacr.com)

**Guidance to Shipowners, Operators and Masters:**

The following guidance is intended to assist Owners, Operators and Masters in preparing for the CIC and potential PSC boarding's relating to Maritime Labour Convention.

**In all cases, the relevant Liberian Maritime Laws and Regulations, the declaration of maritime labour compliance, the marine notices and/or collective bargaining agreements implementing the MLC, 2006, should be viewed as the authoritative statement of the Administrations requirements implementing the provisions of MLC, 2006.**

**Question 1**

**Are seafarers under the age of 18 excluded from tasks that are likely to jeopardize their safety or health?**

Marine Notice MLC-005 paragraph 3.3.4 provides the details of such work that is likely to jeopardize a young seafarer's health or safety.

Marine Notice MLC-005 paragraph 3.3.3(s) requires shipowners to ensure that if young seafarers engage in such work, then it shall be undertaken only under appropriate supervision and instruction.

**Question 2**

**Are all seafarers holding valid certificate(s) attesting medical fitness?**

Liberian Maritime Regulation 10.325(3) and Marine Notice RLM-118 paragraphs 5.2.6 and 5.3.3 require each person employed on board a Liberian vessel to be in possession of a physical examination certificate in the official form required by Liberia, or by another State Party to the International Convention Concerning the Medical Examination of Seafarers, and attesting the holder's medical fitness for duty to be performed and carried out at sea. The certificate, which must be in the English Language in addition to any other language versions, must be signed by a medical practitioner licensed in the place of examination and recognized by the competent authority in the place of examination and issued not more than two years previous to the date of signing of the Articles of Agreement in force, but shall be valid for no more than 2 years from the date of the examination. However, for seafarers under the age of 18, the maximum period of validity of the certificate shall be 1 year.

The Administration does not maintain a list of medical practitioners in other countries that it recognizes as duly qualified to provide a certificate for seafarers working on ships that fly its flag. The Administration will accept medical certificates issued by any duly qualified medical practitioners in other countries that have been recognized by the competent authority in that country for issuing seafarers medical certificates. The list of such "duly qualified medical practitioners recognized by the competent authority" should normally be available from the competent authority in labour-supplying State. The shipowner should request this information from the seafarers' recruitment and placement service (SRPS) at that place. (Reference: Frequently Asked Question (FAQ) #15 on the LISCR website).

The shipowner may use the form prescribed in Annex II of the Marine Notice RLM-118 or **may use any other form**, provided that the certificate states in particular that the seafarer:

- a) has satisfactory hearing and sight, as well as colour vision where the nature of the work to be performed requires it;
- b) is medically fit to perform the duties they are to carry out; and
- c) is not suffering from any medical condition that is likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board.

(Ref: MLC Standard A1.2.6 and Frequently Asked Question (FAQ) #16 on the LISCR website:

Additionally, a medical certificate issued in accordance with the requirements of STCW'78, as amended, will also be accepted (MLC Standard A1.2.3 and Marine Notice MLC-002 paragraph 1.2.3).

### **Question 3**

#### **Have all seafarers successfully completed their training for personal safety on board?**

Marine Notice MLC-002 paragraph 1.3.3 requires that seafarers successfully complete training for personal safety on board ship, such as that contained in Section A-VI/1 of the STCW Code, prior to commencing work on a ship. The training shall be documented in accordance with the Company's Safety Management System and available for review.

#### **STCW A-VI/1: Safety Familiarization Training**

1 Before being assigned to shipboard duties, all persons employed or engaged on a seagoing ship, other than passengers, shall receive approved familiarization training in personal survival techniques or receive sufficient information and instruction, taking account of the guidance given in part B, to be able to:

- .1 communicate with other persons on board on elementary safety matters and understand safety information symbols, signs and alarm signals;
- .2 know what to do if:
  - .2.1 a person falls overboard,
  - .2.2 fire or smoke is detected, or
  - .2.3 the fire or abandon ship alarm is sounded;
- .3 identify muster and embarkation stations and emergency escape routes;

- .4 locate and don lifejackets;
- .5 raise the alarm and have basic knowledge of the use of portable fire extinguishers;
- .6 take immediate action upon encountering an accident or other medical emergency before seeking further medical assistance on board; and
- .7 close and open the fire, weathertight and watertight doors fitted in the particular ship other than those for hull openings.

#### **Questions 4.1 & 4.2**

**Do all seafarers have a copy of their seafarers' employment agreement?**

**Are the seafarers' employment agreements in compliance with minimum standard required by MLC?**

MLC Standard A2.1.1(c) and Marine Notice MLC-003 paragraph 3.1.2 require that the shipowner and the seafarer each have a signed original of the seafarers' employment agreement. However, MLC Standard A2.1.1(d) and Marine Notice MLC-003 paragraph 3.1.4 require that a copy of the seafarers' employment agreement (signed by both the shipowner and the seafarer) be easily available on board for review by PSC Officers.

A seafarers' employment agreement is a legally enforceable agreement setting out the terms and conditions for employment of a seafarer, and includes both the contract of employment and the articles of agreement and may incorporate any applicable collective bargaining agreement ("CBA"). Where a CBA forms all or part of the seafarers' employment agreement, a copy of the applicable CBA shall be available on board for seafarers to review their conditions of employment. For ships engaged in international voyages, where the language of the seafarers' employment agreement and any applicable CBA is not in English, then a copy of the standard form of the seafarers' employment agreement and those portions of the applicable CBA that are subject to a port state inspection, shall also be available in English.

(References: MLC Article II (1)(g), Regulation 2.1.1 and Standard A2.1.2; Marine Notice MLC-003 paragraphs 3.1.1, 3.1.4 and 3.1.6)

MLC Standard A2.1.4 and Marine Notice MLC-003 paragraph 3.1.11 require the seafarers' employment agreement to contain at least the following information:

- a) the seafarer's full name, date of birth or age, and birthplace;
- b) the shipowner's name and address;
- c) the place where and date when the seafarers' employment agreement is entered into;
- d) the capacity in which the seafarer is to be employed;
- e) the amount of the seafarer's wages or, where applicable, the formula used for calculating it;
- f) the amount of paid annual leave, or where applicable, the formula used for calculating it;
- g) the termination of the agreement and the conditions thereof, including:

1. If the agreement is for an indefinite period, the conditions entitling either party to terminate it, as well as the required notice period which shall not be less for the shipowner than for the seafarer;
  2. If the agreement is for a definite period, the date fixed for its expiry;
  3. If the agreement is for a voyage, the port of destination and the time which has to expire after arrival before the seafarer should be discharged.
- h) The health, medical care and social security protection benefits to be provided to the seafarer by the shipowner, in accordance with MLC- 005, sections 3.1, 3.2 and 3.5.
- i) The seafarer's entitlement to repatriation in accordance with section 3.6.1 of Marine Notice MLC-003.
- j) Reference to the CBA, if applicable; and
- k) The number of hours of work for the corresponding wage and any additional allowances.

Where the shipowner is unable to implement any of the minimum provisions to be contained in the seafarers employment agreement, MLC Article VI(3) and Marine Notice MLC-003 paragraph 3.1.12 provide for measures in the declaration of maritime labour compliance (DMLC) Part I which are substantially equivalent to the minimum provisions, while ensuring that the shipowner implements these measures in the DMLC Part II.

Shipowners, Operators and Masters should be aware of any substantially equivalent provisions in the DMLC Part I.

#### **Question 5**

**If private recruitment and placement service has been used, does it meet the requirements of the MLC, 2006?**

1. For seafarers recruited by private recruitment and placement services (RPS) located in ratifying labour-supply States, It is the responsibility of the Competent Authority in that State to develop a system for regulating private RPS. The system may include licensing, certification or other form of regulation that confirms the RPS is operating in accordance with MLC. However, the Administration currently does not require this confirmation to be on board. A printout or link to a national website containing a list of licensed or certified RPS's may be sufficient (if available).
2. Liberian Maritime Regulation 10.327A requires shipowners who use private RPS that are based in countries or territories in which MLC-2006 does not apply to ensure that those services conform to the standards set out in MLC Standard A1.4. See also Marine Notice MLC-002 paragraph 1.4 which provides guidelines for auditing of those seafarers recruitment and placement services.

For a private RPS located in a State that has not ratified MLC the Administration requires:

- a) The RPS to be audited and certified by the Administration; or
- b) If the RPS has been previously audited by a Class Society that has been recognized by the Administration, the Administration will review the audit report records and procedures used by that Class Society to carry out the audit; or
- c) For a RPS which has been audited by an ISO certified Owner/Operator/Crew Manager, the Administration will review the audit report records and procedures used by that Owner/Operator's/Crew Manager to carry out the audit.

If the review required for b) and c) above is satisfactory, the Administration will issue a letter accepting such RPS to provide seafarers to serve on Liberian-registered Ships.

Documentary evidence of compliance with MLC Standard A1.4 should be available for review.

3. Shipowners that do their own recruitment and placement of seafarers based either locally or overseas are not required to be certified or licensed in accordance with standard A1.4 of the Convention. However, the Administration will verify compliance when reviewing the DMLC Part II.

**Question 6**

**Are records of inspections of seafarer accommodations carried out by the master (or another designated person) available for review?**

Marine Notice MLC-004 paragraph 4.13 requires inspections of the seafarer's accommodation to be carried out by or under the authority of the Master to ensure that it is safe and clean, decently habitable and maintained in good state of repair at intervals of not more than one week. The results of the inspections shall be recorded on board and available for review.

Records of inspections of seafarers' accommodation and recreational facilities shall be retained on board the ship for a period of at least one year.

**Question 7**

**Are frequent inspections carried out by or under the authority of the master, with respect to supplies of food and drinking water, all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water, and galley and other equipment for the preparation and service of meals documented?**

Liberian Maritime Regulation 10.315(3) and Marine Notice MLC-004 paragraph 5.7 require documented inspections at intervals of not more than one week to be carried on board ships, by or under the authority of the Master with respect to:

- a) supplies of food and potable water;
- b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and potable water; and
- c) galley and other equipment for the preparation and service of meals.

The results of the inspections shall be recorded on board and available for review. Records of inspections shall be retained on board the ship for a period of at least one year.

#### **Question 8**

**Has a ships safety committee been established on board regarding ships on which there are five or more seafarers?**

In respect to accident prevention for the management of occupational safety and health on board, Liberian Maritime Regulation 10.296(9) and Marine Notice MLC-005 paragraph 3.3 require the Master of each vessel with five or more seafarers to appoint from amongst the crew a safety representative and a safety and health committee responsible for accident prevention, and such representative or committee shall in addition to any other duties assigned by the Master ensure that any conditions aboard the vessel not in substantial compliance with the applicable provisions of the accident prevention code including the ILO code of practice entitled 'Accident prevention on board ship at sea and in port' or codes currently approved by the Office of the Deputy Commissioner are brought to the prompt attention of the Master.

Safety and health committee meetings shall be held at least once every month. Records documenting the effectiveness of the health & safety programme shall be kept for as long as necessary in light of their intended use.

Safety inspections shall be carried out at least once every three (3) months or more frequently if there have been substantial changes in the conditions of work.

Shipowners shall ensure that the issues raised by the health and safety committee and safety inspections are addressed in a timely manner.

#### **Question 9**

**For a ship not being required to carry a medical doctor, is there on board at least one seafarer, holder of a certificate of training in medical first aid or in medical care that meets the requirements of STCW?**

Marine Notice MLC-005 paragraph 3.1 requires all ships carrying 100 or more persons and ordinarily engaged on international voyages of more than 3 days duration to carry a qualified medical doctor.

On ships which do not carry a medical doctor, there shall be at least one seafarer on board who is in charge of medical care and administering medicine as part of their regular duties or at least one seafarer on board competent to provide medical first aid; such persons shall have completed the relevant training required by the STCW 1978, as amended.

STCW Regulation VI/4 sets out the mandatory minimum requirements relating to medical first aid and medical care, where:

Seafarers designated to provide medical first aid on board ship shall meet the standard of competence in medical first aid specified in section A-VI/4; paragraphs 1 – 3, of the STCW Code.

Seafarers designated to take charge of medical care on board ship shall meet the standard of competence in medical care on board ships specified in section A-VI/4; paragraphs 4 – 6, of the STCW Code.

It should be noted that Liberian endorsements (Certificates of Recognition) of seafarers National Certificates of Competency issued in accordance with STCW Regulations II/1, III/1, III/2, III/3, III/6 and VII/2 include the proficiency requirements in “medical first aid”.

It should be noted that Liberian endorsements (Certificates of Recognition) of seafarers National Certificates of Competency issued in accordance with STCW Regulations II/2 and II/3 include the proficiency requirements in ‘medical care’

**Question 10**

**Are all seafarers provided with a copy of on-board complaint procedures applicable on the ship?**

Liberian Maritime Law Section 359 and Maritime Regulation 10.359 provide for Conciliation, Mediation and Arbitration of labor disputes, differences or grievances. On board complaint procedures is also contained in the publication on Familiarization, RLM-105A and Marine Notice MLC-006 paragraph 2.1.

Shipowners shall ensure that each ship has on-board procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints alleging breaches of the requirements of this Convention, including seafarers’ rights.

A model format for on-board complaint handling procedures is provided in Annex I of Marine Notice MLC-006. The Administration may accept other forms of the on-board complaint handling procedures, provided the required information is included.

In addition to receiving a signed original of their seafarers’ employment agreement, each seafarer shall also receive a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship.

**Question 11**

**Have all seafarers received monthly accounts of their payments due and amounts paid?**

Liberian Maritime Regulation 10.327 incorporates MLC Standard A2.2 (2) requiring monthly accounting of payments.

Marine Notice MLC-003 paragraph 3.2 requires that seafarers shall be paid in full at no greater than monthly intervals in accordance with their employment agreements. Seafarers shall be given a monthly account of the payment due and the amounts paid, including wages, any additional payments and the rate of exchange used, if applicable.



**THE REPUBLIC OF LIBERIA**  
**LIBERIA MARITIME AUTHORITY**

8619 Westwood Center Drive  
Suite 300  
Vienna, Virginia 22182, USA  
Tel: +1 703 790 3434  
Fax: +1 703 790 5655  
Email: [safetv@lisr.com](mailto:safetv@lisr.com)  
Web: [www.lisr.com](http://www.lisr.com)

**General Guidance for Master's to ensure a Positive  
PSC Inspection / PSC Compliance Checklist**

*"A clean, orderly ship, with a trained and confident crew  
will ensure a positive PSC inspection"*

Ex PSC Inspector

**During visits by Port State Control Officers (PSCO) it is essential that the conduct of the Master and crew be professional.**

- ❖ If PSCO officer boards the vessel they should be met at embarkation and asked for their identification (ISPS CODE) and escorted to the Master's office. Require an opening meeting-even if not offered. Ensure a suitable business like atmosphere.
- ❖ Properly introduce key officers/personnel and ask for the same courtesy in return. Ensure that the lead in the official PSC party is identified. All key staff should be present unless duty requires otherwise, in which case this should be explained.
- ❖ The inspection procedure contemplated by the PSCO should be explained. If not, ask for an explanation.
- ❖ **Inform the PSCO of any problems with required equipment, including repairs and corrective action that is ongoing and/or dispensations that have been issued by the flag Administration, to allow time needed to affect repairs.**
- ❖ Identify ship's officers who will assist in key elements of the inspection. Identify their PSCO counter-part.
- ❖ Escorting ship's officers should always be professional and knowledgeable of ships equipment.
- ❖ Escorting ship's officers should keep notes on deficiencies noted by PSCO.



- ❖ Request notification of irregularities as soon as possible in order to affect corrections “on the spot”.
- ❖ Never intentionally misrepresent a condition to the PSCO.
- ❖ Insist on a closing meeting--even if one is not offered.
  - Listen to what the senior boarding officer says about the boarding results
  - Compare it with what he writes--ask for clarification/corrections if necessary
  - Ensure by direct question-- “We see nothing here suggesting a detention”
- ❖ If the vessel is detained, notify the company immediately in accordance with company procedures. The flag Administration should also be notified as soon as possible.
- ❖ Ensure the inspection team is escorted at debarkation.
- ❖ **A good first impression of an orderly ship decreases the risk of an expanded inspection:**
  - The Master’s office shall be presentable and the records organized and available, and
  - Standards of dress shall be high. The vessel’s topside and engine room shall be clean and orderly.
- ❖ **Be aware of cultural differences:**

Even when there are defects it is possible to prevent a detention. However, the Crew, Company, Recognized Organization, and Flag must be proactive and show that they have identified the defect and are taking appropriate corrective action.

The items listed on the attached check list represent the most common deficiencies.

When equipment is not functioning as required and cannot be repaired prior to arrival in a port, it is essential to contact this Administration at [Safety@liscr.com](mailto:Safety@liscr.com), (if possible) prior to arrival. Liberia will issue a dispensation to present to PSC in order to avoid a possible detention.



**THE REPUBLIC OF LIBERIA**  
LIBERIA MARITIME AUTHORITY

8619 Westwood Center Drive  
Suite 300  
Vienna, Virginia 22182, USA  
Tel: +1 703 790 3434  
Fax: +1 703 790 5655  
Email: [safety@liscr.com](mailto:safety@liscr.com)  
Web: [www.liscr.com](http://www.liscr.com)

**PRE ARRIVAL COMPLIANCE CHECKLIST**

Ship's Name: \_\_\_\_\_  
IMO No.: \_\_\_\_\_  
Date: \_\_\_\_\_

<b>Next port of call:</b> _____
<b>Date of call:</b> _____

Item	Common Detainable Deficiency	Yes/No (fill out each bracket individually)	Comments
<b>Record of Ship's Statutory Certificates incomplete</b>	Is the Statutory certificates folder complete and up to date? Best if there is an index in the front of the folder to assist the PSC inspector when reviewing these certificates.	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
<b>Missing Liberian certificates for Master and Officers</b>	Do the Officers have either a Liberian Certificate of Competency, Endorsement or CRA?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
<b>Missing Liberian Certification for the crew</b>	Do the Ratings required by the MSMC have either Liberian Endorsements, or copy of the application for the endorsement and their valid national certificate?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
<b>Insufficient hours of rest and possible fatigue</b>	Do the rest periods comply with STCW requirements? Note: The period is over any 7 days and not one calendar week.	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	

<b>Missing record regarding a drill</b>	Were the drills done when required and recorded as required?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
<b>Lack of maintenance</b>	Is the ship clean and orderly and do the records reflect that the SMS is being followed?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
<b>Defective fire dampers, quick or self-closing devices, remote controls, etc.</b>	Are handles and wires in good condition?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
	Do dampers and closing devices, to include fire screen doors, and watertight doors close correctly?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
<b>If ECDIS is listed in the ship's Record of Equipment</b>  (If ECDIS is not listed in the ships record of equipment but used for convenience only, paper charts <u>must</u> be used for passage planning and navigation)	Is ECDIS being used for Navigation? (if not detainable deficiency)	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
	Is the ECDIS using appropriate official electronic charts with latest updates and corrections?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
	Are the officers in charge of navigational watch appropriately trained and competent to use ECDIS?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
<b>E/R fixed CO<sub>2</sub> fire fighting system</b>	System Operational?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
	Temporary safety pins used for installation and servicing removed and bottles connected?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
RLM-258	2 of 4	Rev: 10/12	

<b>Oily water separator &amp; 15 ppm alarm</b>	Separator operable?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
	Wasted discharge line?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
	Inside of discharge pipe oily and dirty?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
	Any by-pass line fitted to oil filtering equipment?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
	15 ppm alarm operable?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
	Automatic stopping device operable?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
	Are the C/E and 2/E able to demonstrate the operation of the OWS?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
	Does the electronic record in the monitor reflect the record in the Oil record book?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
<b>Fire Pumps inoperable/inefficient (Especially the Emergency fire pump)</b>	Are pumps individually tested with two hoses supplying water to the extremities of the vessel and water pressure is checked?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
<b>Defective lifeboat launching arrangements</b>	Is there any corrosion or wastage of lifeboat davit or of sheaves and hooks?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
	Is the on load release gear operating normally?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
	Is the on load release gear properly set?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
<b>Inoperable lifeboat engine</b>	Is the lifeboat engine operating normally?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
<b>Marking of lifesaving and emergency equipment storage, vents, air pipes, etc.</b>	Is the equipment storage clearly marked and in good working condition?	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	

<b>Cleanliness of E/R</b>	Is the E/R clean? No oil leaks, clean bilges and tank tops, no oily rags, and no collection buckets or containers placed below machinery or pipes to collect seepage or leaks.	YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
RLM-258	4 of 4	Rev: 10/12	



## Marine Safety Information Bulletin

Commandant  
U.S. Coast Guard  
Office of Commercial Vessel Compliance  
2703 Martin Luther King Jr Ave, SE, STOP 7501  
Washington, DC 20593-7501

MSIB Number: 16-15  
Date: December 17, 2015  
Contact: CG-CVC  
Phone: (202) 372-1251  
E-Mail: portstatecontrol@uscg.mil

### USCG Port State Control Detention Deficiency Areas

This bulletin addresses the top five deficiency areas that U.S. Coast Guard Port State Control Officers (PSCOs) find on foreign vessels and that have led to detentions in 2015. The purpose of this bulletin is to share this information so that owners, operators, and other involved parties can take proactive steps to identify and correct sub-standard conditions of safety and environmental stewardship, before port state control action is necessary.

#### 1. Maintenance of Ship and Equipment – ISM Code

Numerous minor deficiencies may lead to expanded Coast Guard PSC exams. Within the expanded exam, there is frequently a conclusion that there were safety management system (SMS) failures and the PSCO subsequently detained the vessel. The vessel's master should ensure on board maintenance and drills are carried out and documented as required by the International Safety Management (ISM) and the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Codes.

#### 2. Oily Water Separating (OWS) Equipment - MARPOL

Vessel crews must ensure the proper operation of the OWS and be able to operationally test the system ensuring alarms and automatic stopping devices are in proper working order. In addition, unauthorized piping or modifications made to the system are unacceptable. Oil record books must also be kept and ensure all entries are made, per the guidance in MARPOL Annex I.

#### 3. Fixed Firefighting Installation - SOLAS

Fixed water based fire-fighting systems that protect periodically-unattended machinery spaces must be properly charged in accordance with vessel's SMS procedures, SOLAS, flag state, and class requirements.

#### 4. Rescue Boats - SOLAS

Life saving appliances shall be in working order and ready for immediate use before the ship leaves port and at all times during the voyage, per SOLAS Chapter III Regulation 20.2. PSCOs have discovered a number of vessels' rescue boats not meeting this standard. Additionally, in several cases, the rescue boat launching arrangements were unable to launch or retrieve the rescue boat.

#### 5. Fire Detection Equipment - SOLAS

The common item leading to a detention for fire detection systems involves the smoke detectors. In many cases smoke detectors were simply discovered to be inoperable with no record of being tested, or, the detectors were found covered with plastic thus eliminating their value.

*This release has been issued for public information and notification purposes only.*

## 2018 – PSC Inspections by flag state

### Inspections of the Top 12 flag states

TOP 12 FLAG STATES <i>States in red are not in the top 12</i>	2014	2015	2016	2017	2018
PANAMA	1002	1045	942	763	491
MARSHALL ISLANDS	303	338	358	337	288
SINGAPORE	375	427	368	328	231
HONG KONG, CHINA	430	482	426	311	231
LIBERIA	350	372	360	304	269
MALTA	172	216	196	210	144
BAHAMAS	125	158	138	121	69
CYPRUS	86	89	87	73	56
JAPAN	68	83	71	60	44
NORWAY	44	51	49	55	39
CHINA	103	93	70	53	34
ISLE OF MAN	70	63	54	52	39
GREECE	78	91	81	49	45
KOREA (REPUBLIC OF)	73	76	48	47	26

In 2017 the top 12 flags accounted for 2665 of the 3328 inspections undertaken. That is 85.2% of the total (compared to 86% in 2016)

### PSC Stats by Flag 2018

Ship Flag	2017				2018			
	Arrivals	PSC Inspection	Detention	Detention Rate	Arrivals	PSC Inspection	Detention	Detention Rate
Panama	6184	763	44	5.8%	4347	491	33	6.7%
Singapore	3465	326	14	4.3%	2331	231	5	2.2%
Hong Kong, China	3127	311	12	3.9%	2339	231	17	7.4%
Liberia	3060	304	19	6.3%	2588	269	29	10.8%
Marshall Island	2458	337	16	4.7%	2079	284	11	3.9%
Bahamas	1517	121	8	6.6%	1217	65	2	3.1%
Malta	1366	210	18	8.6%	976	139	4	2.9%
Japan	876	60	1	1.7%	650	44	3	6.8%
Cyprus	721	73	5	6.8%	508	56	3	5.4
Greece	537	49	2	4.1%	424	45	1	2.2%
China	392	53	1	1.9%	246	34	0	0