

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

***«ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ PARIS MEMORANDUM ΚΑΙ
ΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΣΗΜΑΙΑ»***

Νικοπούλου Ασπασία

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
Ιούνιος 2010

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ/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».

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Γκιζιάκης Κωνσταντίνος (Επιβλέπων)*
- Παρδάλη Αγγελική*
- Τζαννάτος Ερνέστος*

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ/ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τα μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής την κυρία Α.Παρδάλη και τον Ε.Τζαννάτο, καθηγητές του Ναυτιλιακού Τμήματος του Πανεπιστημίου Πειραιά, για την εμπιστοσύνη που έδειξαν στην παρούσα Διπλωματική Εργασία, ενώ ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να εκφράσω στον επιβλέποντα καθηγητή μου κύριο Κ.Γκιζιάκη, για τις πολύτιμες γνώσεις που μου προσέφερε καθ'όλη την διάρκεια των σπουδών μου στο τμήμα, καθώς επίσης και για την καθοδήγηση και την αμέριστη βοήθειά του στην εκπόνηση της παρούσας εργασίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Δήλωση Αυθεντικότητας/Copyright	i
Τριμελής εξεταστική Επιτροπή	ii
Πρόλογος/Ευχαριστίες	iii
Περιεχόμενα	iv
Κατάλογος εικόνων	vii
Κατάλογος σχημάτων	viii
Κατάλογος πινάκων	ix
Κατάλογος συντομεύσεων	x
Περίληψη/Abstract	xi
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
2. ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΑΡΙΣΙΩΝ	5
2.1. Ανάπτυξη περιφερειακών συμφωνιών Κρατικού Ελέγχου Λιμένος ανά τον κόσμο	5
2.2. Διεθνές πλαίσιο – Σχετικά όργανα	14
2.3. Ευθύνη κράτους σημαίας απέναντι στον Κρατικό Έλεγχο Λιμένος	17
2.4. Αναγνωρισμένοι νηογώμονες	18
2.5. Οι βασικές αρχές του Paris MOU	21
2.6. Επιθεώρηση	23
2.7. Προτεραιότητα πλοίων για επιθεώρηση	26
2.8. Διεθνείς βάσεις δεδομένων	30
2.8.1. EQUASIS	30
2.8.2. APCIS	31
2.9. Επιθεωρητές	32
2.10. Διορθώσεις των ελλείψεων - Κυρώσεις	33
2.11. Άρνηση πρόσβασης	39

2.12. Ολοκλήρωση επιθεώρησης.....	41
2.13. Δικαίωμα έφεσης ενάντια σε μια διαταγή κράτησης ή οποιασδήποτε αδικαιολόγητης καθυστέρησης.....	42
2.14 Προβλέψεις υπέρ του πλοίου.....	42
2.15. Παροχή πληροφοριών.....	43
2.16. Θεσμικά όργανα.....	44
2.17. Επέκταση πεδίου ισχύος του Μνημονίου.....	45
2.18. Νέο καθεστώς επιθεώρησης.....	45
2.19. Κύρια σημεία του Paris MOU.....	47
3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ PARIS MOU ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2008.....	48
3.1. Σύνοψη της ετήσιας έκθεσης του Paris MOU για το έτος 2008.....	48
3.2. Εξελίξεις που έλαβαν χώρα στα πλαίσια του Paris MOU.....	51
3.2.1. Επιτροπή επιθεώρησης.....	51
3.2.2. Τεχνική Ομάδα Αξιολόγησης.....	52
3.2.3. Προγράμματα κατάρτισης.....	53
3.2.4. Επιτροπή επανεξέτασης.....	53
3.2.5. Νηογώμονες.....	54
3.2.6. Συνεργασία του Paris MOU με άλλους διεθνείς οργανισμούς.....	55
3.3. Στατιστική ανάλυση και διαγραμματική απεικόνιση των αποτελεσμάτων του Paris MOU.....	56
3.3.1. Επιθεωρήσεις.....	57
3.3.2. Ελλείψεις.....	58
3.3.3. Απαγόρευση απόπλου.....	59
3.3.4. Μαύρη, γκρι και Λευκή σημαία.....	60
3.3.5. Πλοία ανά είδος.....	62

3.3.6. Επιδόσεις των νηογνομόνων	64
3.3.7. Απαγόρευση πρόσβασης των πλοίων	65
3.3.8. Ελλείψεις ανά κατηγορία	65
3.4. Επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν από τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένος της Ελλάδας.....	67
3.5. Ανάλυση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων των υπό ελληνική σημαία πλοίων	69
4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	74
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	78
ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΑ.....	80
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α – ΜΑΥΡΗ, ΓΚΡΙ ΚΑΙ ΛΕΥΚΗ ΛΙΣΤΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2006-2008 ..	81
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β – ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2006-2008.....	84
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ – ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΕΛΛΕΙΨΕΩΝ/ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΕΚΥΨΑΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ	85

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

<i>Εικόνα 1: Μνημόνια Συνεργασίας (MOUs) ανά τον κόσμο</i>	<i>4</i>
<i>Εικόνα 2: Γεωγραφική απεικόνιση του Paris MOU</i>	<i>8</i>
<i>Εικόνα 3: Γεωγραφική απεικόνιση της Viña del Mar or Latin-America MOU.....</i>	<i>9</i>
<i>Εικόνα 4: Γεωγραφική απεικόνιση του Tokyo MOU</i>	<i>9</i>
<i>Εικόνα 5: Γεωγραφική απεικόνιση του Caribbean MOU.....</i>	<i>10</i>
<i>Εικόνα 6: Γεωγραφική απεικόνιση του Mediterranean MOU.....</i>	<i>11</i>
<i>Εικόνα 7: Γεωγραφική απεικόνιση του Indian Ocean MOU.....</i>	<i>11</i>
<i>Εικόνα 8: Γεωγραφική απεικόνιση του West and Central African MOU /Abuja MOU ..</i>	<i>12</i>
<i>Εικόνα 9: Γεωγραφική απεικόνιση του Black Sea MOU.....</i>	<i>13</i>
<i>Εικόνα 10: Γεωγραφική απεικόνιση του Riyadh MOU.....</i>	<i>13</i>
<i>Εικόνα Γ1: Lifeboat release mechanism is defective</i>	<i>85</i>
<i>Εικόνα Γ2: Corroded and cracked boat hook supports need to be repaired.....</i>	<i>85</i>
<i>Εικόνα Γ3: Damaged main magnetic compass</i>	<i>86</i>
<i>Εικόνα Γ4: The electric equipment is not safe</i>	<i>86</i>
<i>Εικόνα Γ5: Sanitary facilities are unacceptable</i>	<i>87</i>
<i>Εικόνα Γ6: Crew’s shower in a bad condition.....</i>	<i>87</i>
<i>Εικόνες Γ7 & Γ8: The condition of the engine room is clearly hazardous, due to generalized oil dirtiness.</i>	<i>88</i>
<i>Εικόνες Γ9-Γ10-Γ11: Unacceptable sanitary facilities.....</i>	<i>89</i>
<i>Εικόνες Γ12 & Γ13: Hatch cover pontoons are corroded and cracked.....</i>	<i>90</i>
<i>Εικόνα Γ14: Improper installation of an electrically driven fuel pump for the boiler....</i>	<i>91</i>
<i>Εικόνα Γ15: Tank top of double bottom no.2. not watertight (found with holes)</i>	<i>91</i>
<i>Εικόνες Γ16-Γ17-Γ18-Γ19: Fire fighting appliances were either missing or not operative and in very poor maintenance condition in general, with leakages through the connection valves in the main line and in the hoses.</i>	<i>92</i>
<i>Εικόνες Γ20 & Γ21: Bulwark stays, beams and frames corroded and damaged.....</i>	<i>92</i>

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1: Διάρθρωση του Paris MOU	45
Σχήμα 2: Συνολικός αριθμός επιθεωρήσεων ανά έτος.....	58
Σχήμα 3: Συνολικός αριθμός μεμονομένων πλοίων που επιθεωρήθηκαν ανά έτος.....	58
Σχήμα 4: Συνολικός αριθμός παρατηρήσεων/ελλείψεων ανά έτος	59
Σχήμα 5: Συνολικός αριθμός κρατήσεων ανά έτος	60
Σχήμα 6: Κρατήσεις ως ποσοστό του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων ανά έτος	60
Σχήμα 7: Συνολικός αριθμός κρατήσεων ανά τύπο πλοίου	63
Σχήμα 8: % κρατήσεων ανά τύπο πλοίου	63
Σχήμα 9: % κρατήσεων ανά τύπο πλοίου για το 2008.....	64
Σχήμα 10: Ελλείψεις ανά κατηγορία.....	66
Σχήμα 11: Συνολικός αριθμός επιθεωρήσεων στα ελληνικά λιμάνια ανά έτος	68
Σχήμα 12: Συνολικός αριθμός επιθεωρήσεων στα ελληνικά λιμάνια που παρατηρήθηκαν ελλείψεις ανά έτος.....	68
Σχήμα 13: Κρατήσεις ως % του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων στα ελληνικά λιμάνια ανά έτος.....	69
Σχήμα 14: Συνολικός αριθμός επιθεωρήσεων στα υπό ελληνικής σημαίας πλοία ανά έτος.....	70
Σχήμα 15: Συνολικός αριθμός επιθεωρήσεων με ελλείψεις στα υπό ελληνικής σημαίας πλοία ανά έτος	70
Σχήμα 16: Ελλείψεις ως % του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων στα υπό ελληνικής σημαίας πλοία ανά έτος.....	71
Σχήμα 17: Σημαντικότερες κατηγορίες παρατηρήσεων/ελλείψεων για τα υπό ελληνική σημαία πλοία το 2008	72
Σχήμα 18: Συνολικός αριθμός κρατήσεων στα υπό ελληνικής σημαίας πλοία ανά έτος... 72	
Σχήμα 19: Κρατήσεις ως % του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων στα υπό ελληνικής σημαίας πλοία ανά έτος.....	73

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

<i>Πίνακας Α1: Μαύρη Λίστα για τα έτη 2006-2008</i>	81
<i>Πίνακας Α2: Γκρι Λίστα για τα έτη 2006-2008</i>	82
<i>Πίνακας Α3: Λευκή Λίστα για τα έτη 2006-2008</i>	83
<i>Πίνακας Β1: Πίνακας επιδόσεων των νηογνομόνων για τα έτη 2006-2008</i>	84

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΕΥΣΕΩΝ

APCIS	Asia Pacific Computerized Information System
CIC	Concentrated Inspection Campaign
DAMGM	Direction Générale des Affaires Maritimes et des Gens de Mer
DSI	Département des Systèmes d'Information
EMSA	European Maritime Safety Agency
IACS	International Association of Classification Societies
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization
ISM	International Safety Management Code
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
ISSC	International Ship Security Certificate
MARPOL	Marine Pollution
MOU	Memorandum of Understanding
NIR	New Inspection Regime
PSC	Port State Control
PSCC	Port State Control Committee
PSCO	Port State Control Officer
RO	Recognized Organization
RO/RO	Roll On/Roll Off
SAR	Synthetic Aperture Radar
SIRENAC	Système d' Information Relatif aux Navires Controles
SMS	Safety Management Systems
SOLAS	Safety Of Life At Sea
STCW	Standards of Training, Certification and Watch keeping
TEG	Technical Evaluation Group
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
USCG	United States Coast Guard
VLCC	Very Large Crude oil Carrier
EE	Ευρωπαϊκή Ένωση (EU)
KOX	Κόρος Ολικής Χωρικότητας

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ανταποκρινόμενοι στην ολοένα αυξανόμενη ανάγκη για βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, καθώς και στην ανάγκη για βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών, δημιουργήθηκαν τα λεγόμενα Μνημόνια Συνεργασίας, τα οποία προσβλέπουν στην εναρμόνιση και στον συντονισμό των διαδικασιών επιθεώρησης, καθώς και στην ανταλλαγή πληροφοριών για όλα τα επιθεωρημένα πλοία, μέσω κοινών βάσεων δεδομένων.

Στην παρούσα μελέτη γίνεται λεπτομερής παρουσίαση του πλαισίου λειτουργίας ενός εκ των σημαντικότερων Μνημονίων Συνεργασίας, του Paris MOU, ενώ παράλληλα εξετάζονται οι κρατήσεις πλοίων και οι ελλείψεις που παρατηρούνται σε αυτά μετά από τους Κρατικούς Ελέγχους Λιμένος. Στόχος της εργασίας είναι η αξιολόγηση και η συγκριτική ανάλυση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων για τις οποίες ο Paris MOU εκδίδει τις Μαύρες, Γκρι και Λευκές λίστες, οι οποίες παρουσιάζουν το πλήρες φάσμα μεταξύ των ποιοτικών σημαιών και των σημαιών με χαμηλή απόδοση, ενώ παρουσιάζονται αναλυτικά και τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων για το έτος 2008, τόσο σε διεθνές, όσο και σε εθνικό επίπεδο.

ABSTRACT

Responding to the increasing need for maritime safety, the protection of the marine environment and improved living and working conditions of the seafarers, created the so-called Memoranda of Understanding, which tend to harmonize and coordinate the inspection procedures and the exchange of information of all inspected vessels, through common databases.

This study, gives a detailed presentation of the operational framework of one of the majors Memoranda of Understanding, the Paris MOU, while examines also the detentions of the vessels and the deficiencies found on them, after the Port State Controls. The aim of this study is the evaluation and the comparative analysis of the inspections' results, for which the Paris MOU issues the black, gray and white lists, which show the full range between quality flags and flags with poor performance.

Moreover at the end of this paper there is a detailed presentation of the inspection results for the year 2008, both at international and national levels.

ПАМЕТКЪМО РЕПАА

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μέχρι τη δεκαετία του 1970, υπήρχε ακόμα έντονη η πεποίθηση ότι οι αρμόδιες αρχές του νηολογίου πραγματοποιούσαν τους απαραίτητους ελέγχους σύμφωνα με τους κανονισμούς των διεθνών συμβάσεων, ώστε να διασφαλίζεται τόσο η ποιότητα της διαβίωσης των ναυτικών όσο και το αξιόπλοο των ποντοπόρων πλοίων. Όμως, η σημαντική αύξηση του αριθμού των πλοίων που ήταν νηολογημένα στις επονομαζόμενες «σημαίες ευκαιρίας»¹ - κάποιες από τις οποίες δεν διέθεταν ούτε τα συστήματα, αλλά ούτε και το ανθρώπινο δυναμικό για την πραγματοποίηση των απαιτούμενων ελέγχων – συνετέλεσε στην ανάγκη για συχνότερους και πιο επισταμένους ελέγχους τόσο σε εθνικό, όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο, με κύριο σκοπό τον έλεγχο των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών.

Η σημασία που δίδεται από τις Λιμενικές Αρχές στις επιθεωρήσεις που διενεργούν κατά τον κατάπλου των πλοίων έχει αυξηθεί τα τελευταία έτη, ιδίως μετά τα ατυχήματα των πλοίων Erika² και Prestige³.

Κάθε πλοίο πρέπει να ανήκει σε κάποιο κράτος σημαίας. Αυτό είναι γνωστό ως η εθνικότητα του πλοίου ή η σημαία του. Ειδικότερα κάθε πλοίο είναι εγγεγραμμένο σε κάποιο λιμάνι του κράτους σημαίας γνωστό ως λιμάνι εγγραφής. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο κάθε κράτος που επιτρέπει την εγγραφή πλοίων κάτω από την σημαία του, έχει δικαίωμα να τα ελέγχει τόσο σε τεχνικά, όσο και σε λειτουργικά θέματα. Το κράτος της σημαίας είναι υποχρεωμένο να λαμβάνει μέτρα για τα πλοία που πλέουν με την σημαία του, προκειμένου να εξασφαλίζει την ασφάλεια στην θάλασσα, αναφορικά με την κατασκευή του πλοίου και τη διαχείριση του, την αξιοπλοία του, την ικανότητα

¹ Σημαίες ευκαιρίας ή αλλιώς “Open registries”, χαρακτηρίζονται οι σημαίες κάποιων χωρών όπως, κατά πρώτα, της Λιβερίας, του Παναμά, της Ονδούρας και της Κόστα Ρίκας των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν, και επί της ουσίας διευκολύνουν, τα νηολογημένα υπό την σημαία τους ξένα πλοία, σε αντίθεση με άλλες χώρες, στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποίησης της σημαίας παρέχεται με αυστηρούς περιορισμούς που συνεπάγονται βαριές υποχρεώσεις.

² Στις 12 Δεκεμβρίου του 1999 το μαλτέζικο δεξαμενόπλοιο Erika κόπηκε στα δύο, προκαλώντας διαρροή 20.000 χιλιάδων τόνων αργού πετρελαίου που μόλυναν 400 χλμ. των ακτών της Βρετανίας προκαλώντας ανυπολόγιστες ζημιές στο θαλάσσιο περιβάλλον, την αλιεία και τον τουρισμό.

³ Το δεξαμενόπλοιο Prestige, ελληνόκτητο, με σημαία Μπαχάμες, μεταφέροντας 77,000 τόνους πετρέλαιο (fuel oil) από τη Λιθουανία με προορισμό την Σιγκαπούρη, κόπηκε στη μέση αφού έχασε την ευστάθειά του λόγω καιρού και βυθίστηκε τελικά στ' ανοιχτά των βορειοδυτικών ακτών της Ισπανίας. Το ναυτικό ατύχημα έγινε κοντά στο επικίνδυνο πέρασμα της Γαλικίας, προκαλώντας τεράστια οικολογική καταστροφή.

του πληρώματος που διαθέτει, τις συνθήκες εργασίας του και την πρόληψη ατυχημάτων.

Είναι καθήκον του κράτους σημαίας να λαμβάνει όλα εκείνα τα απαραίτητα μέτρα που θα διασφαλίσουν στα πλοία που πλέουν με την σημαία του, τον εναρμονισμό με όλους τους διεθνείς κανονισμούς και τις νομοθεσίες, αλλά και την ικανότητα να πλέουν σε όλες τις θάλασσες και σε όλα τα λιμάνια. Αυτό το πετυχαίνει με τις τακτικές επιθεωρήσεις που κάνουν εξουσιοδοτημένοι επιθεωρητές σε όλα τα πλοία. Οι επιθεωρήσεις αυτές λέγονται «Επιθεωρήσεις Σημαίας».

Τα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ένα πλοίο ανταποκρίνεται στα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων και στους κανόνες των Νηογνομόνων, παρέχονται γενικά από την παρουσία σε αυτό έγκυρων πιστοποιητικών. Για να εξασφαλίσει το κάθε κράτος ότι τα σκάφη του ανταποκρίνονται, και στη συνέχεια, συντηρούνται σύμφωνα με τα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων, πρέπει να έχει τις κατάλληλες διαδικασίες, που θα του εξασφαλίζουν ότι τα πλοία του επιθεωρούνται περιοδικά και παίρνουν νέα πιστοποιητικά. Η ευθύνη αυτή, ισχύει ανεξάρτητα από το εάν ένα κράτος σημαίας πραγματοποιεί τις έρευνές του χρησιμοποιώντας τους επιθεωρητές του, ή επιτρέπει σε μία αναγνωρισμένη οργάνωση⁴ να πραγματοποιήσει τις επιθεωρήσεις αυτές και να εκδώσει τα διεθνή πιστοποιητικά εξ ονόματός του. Τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων⁵ (IACS) ανταποκρίνονται στα κατώτατα επίπεδα που απαιτούνται από ένα RO. Σε πολλές περιπτώσεις επομένως, επιθεωρητές των Νηογνομόνων⁶ αναλαμβάνουν όλη την εργασία πιστοποίησης του πλοίου.

Το γεγονός ότι όλα τα κράτη σημαίας δεν ενεργούν υπεύθυνα όπως ορίζουν οι διεθνείς κανονισμοί, δεν ελέγχουν όλα τα πλοία τους ή κάνουν ελλιπείς ελέγχους, ανάγκασε πολλά κράτη να επιβάλλουν πρόσθετες επιθεωρήσεις στα πλοία που μπαίνουν στα λιμάνια τους πριν τα αφήσουν να αποπλεύσουν. Οι επιθεωρήσεις αυτές, συνιστούν τον «Κρατικό Έλεγχο Λιμένων»⁷ και ο αριθμός των κρατών που τις εφαρμόζει συνεχώς αυξάνεται.

Αναλυτικότερα, ως Port State Control (PSC) ορίζεται η επιθεώρηση των υπό ξένη σημαία πλοίων στους λιμένες της κάθε χώρας, με σκοπό να βεβαιωθεί ότι η

⁴ Recognized Organization (RO)

⁵ International Association of Classification Societies (IACS)

⁶ Classification Societies

⁷ Port State Control (PSC)

συνολική κατάσταση του πλοίου και ο εξοπλισμός του, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων, και επιπλέον ότι είναι σωστά επανδρωμένα και λειτουργούν σύμφωνα με τις εφαρμόσιμες εθνικές νομοθεσίες.

Πολλές από τις σημαντικότερες συμβάσεις του IMO⁸ περιέχουν διατάξεις για τον έλεγχο των πλοίων όταν αυτά επισκέπτονται ξένα λιμάνια, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι αυτά πληρούν τις προβλεπόμενες απαιτήσεις.

Αρχικά, οι επιθεωρήσεις προορίζονταν να είναι υποστηρικτικές σε αυτές που εφαρμόζονταν από το κράτος σημαίας, ωστόσο η εμπειρία απέδειξε ότι μπορούν να είναι εξαιρετικά αποτελεσματικές, ιδιαίτερα όταν οργανώνονται σε περιφερειακή βάση. Όταν ένα πλοίο κατευθύνεται στον λιμένα μίας χώρας, συνήθως επισκέπτεται και άλλες χώρες της περιοχής προτού ξεκινήσει το ταξίδι της επιστροφής, με αποτέλεσμα να είναι προς όφελος όλων οι επιθεωρήσεις αυτές να συντονίζονται στενά από όλες μαζί τις χώρες της περιφέρειας..

Το γεγονός αυτό εξασφαλίζει, ότι όλο και περισσότερα πλοία θα επιθεωρούνται, ενώ συνάμα θα αποφεύγονται και οι αδικαιολόγητες καθυστερήσεις. Όπως προαναφέραμε, η πρωταρχική ευθύνη για τα πρότυπα και τους κανόνες που θα ακολουθεί κάθε πλοίο πηγάζει από το κράτος της σημαίας την οποία φέρει, ωστόσο, οι επιθεωρήσεις των Λιμενικών Αρχών των κρατών που επισκέπτεται, παρέχουν ένα "δίχτυ ασφαλείας" προκειμένου να εντοπίζονται τα υποβαθμισμένα πλοία.

Για τον σκοπό αυτό, ο IMO έχει ενθαρρύνει τη δημιουργία περιφερειακών οργανισμών και συμφωνιών σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων – γνωστά και ως μνημόνια συνεννόησης ή MOU⁹s – ενώ έχουν υπογραφεί τόσα ώστε να καλύπτουν το σύνολο των ωκεανών του πλανήτη: Ευρώπης και βορείου Ατλαντικού (Paris MOU), Ασίας και Ειρηνικού (Tokyo MOU), Λατινικής Αμερικής (Acuerdo de Viña del Mar), Καραϊβικής (Caribbean MOU), Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής (Abuja MOU), περιοχή του Ευξείνου Πόντου (Black Sea MOU), Μεσογείου (Mediterranean MOU), Ινδικού Ωκεανού (Indian Ocean MOU) και τέλος των Αραβικών Κρατών του Κόλπου (GCC MOU (Riyadh MOU)).

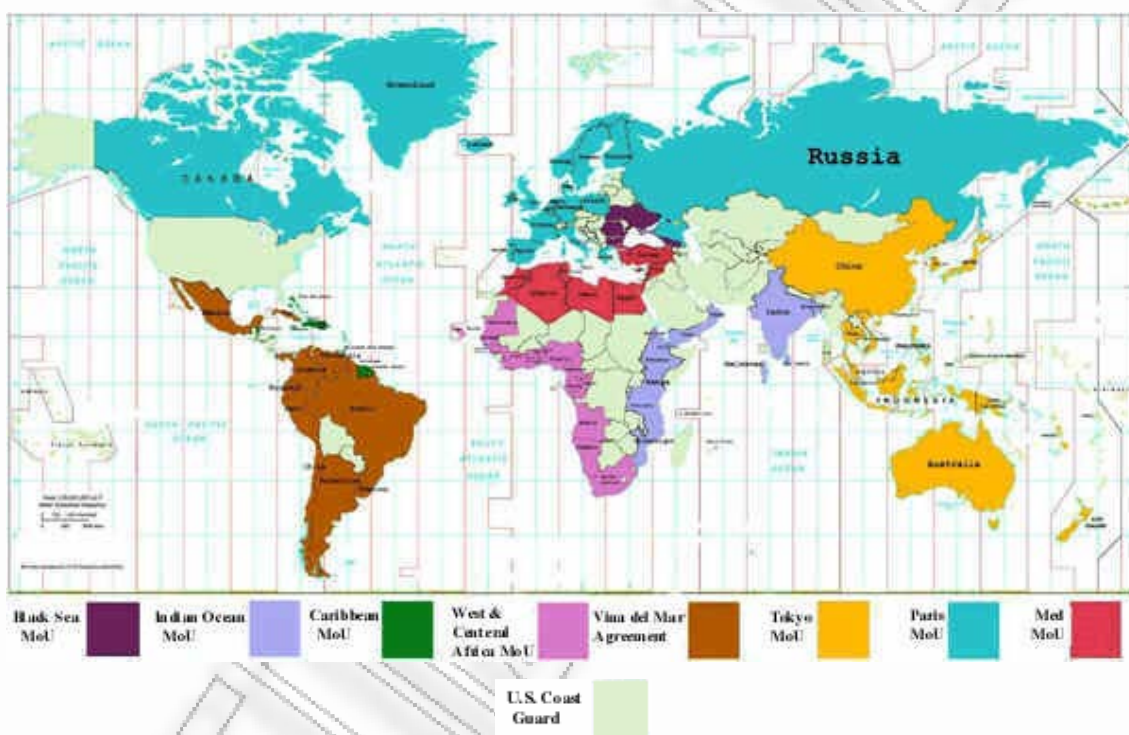
Οι Τοπικές αυτές Συμφωνίες¹⁰ ορίζουν τους ελέγχους που θα γίνονται στις επιθεωρήσεις και δίνουν κατάλληλες οδηγίες στους επιθεωρητές τους. Έχουν λίστες με

⁸ International Maritime Organization

⁹ Memorandum of Understanding

¹⁰ Regional Agreements

όλα τα πιθανά ελαττώματα που μπορεί να συναντήσουν οι επιθεωρητές πάνω στο πλοίο και όλα τα απαιτούμενα μέτρα που θα πρέπει να λάβουν σε κάθε περίπτωση. Επίσης δημοσιεύουν τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων ώστε να γνωρίζουν όλα τα λιμάνια αλλά και οι πλοιοκτήτες, το ιστορικό του κάθε πλοίου. Όταν είναι αναγκαίο προχωρούν σε κρατήσεις των πλοίων που δεν συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς και συχνά προχωρούν και ένα βήμα παραπέρα, με το να εξορίσουν πλοία που επανειλημμένως έχουν κρατηθεί από λιμάνια της Τοπικής Συμφωνίας.



Εικόνα 1: Μνημόνια Συνεργασίας (MOUs) ανά τον κόσμο¹¹

2. ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΑΡΙΣΙΩΝ

¹¹ www.medmou.org/worldwide-PSC.htm

2.1. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Σαν αποτέλεσμα του συνεδρίου για τον Τιτανικό στις 12 Νοεμβρίου 1914, η υλοποίηση διεθνών κανονισμών για την ασφάλεια στη θάλασσα άρχισε. Ορισμένες κυβερνήσεις με ναυτική βιομηχανία απαίτησαν ενιαίους κανονισμούς για ελάχιστα «standards» στις κατασκευές πλοίων. Ανάμεσα σε αυτούς τους κανονισμούς, η βάση για κοινή αποδοχή των πιστοποιητικών και των κανονισμών για την ασφάλεια στη θάλασσα και τον έλεγχο των πλοίων θεσπίστηκε. Λόγω όμως του πολέμου οι συμφωνίες αυτές έπρεπε να αναβληθούν. Ήδη με την έγκριση της SOLAS '29¹² η δυνατότητα για την υλοποίηση των επιθεωρήσεων των ξένων πλοίων στα λιμάνια έγινε πραγματικότητα. Από τότε οι κανονισμοί για την επιθεώρηση πλοίων τροποποιήθηκαν και αντιγράφηκαν και σε άλλα διεθνή συνέδρια.

Είναι γεγονός, ότι μια ασυντόνιστη προσπάθεια επιθεωρήσεων PSC μέσα σε μια περιοχή μπορεί να οδηγήσει στην επανάληψη του φαινομένου να πλέουν στις θάλασσες πλοία που δεν τηρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές. Εάν οι επιθεωρητές του PSC δεν έχουν καμία προγενέστερη γνώση για προηγούμενες επιθεωρήσεις, δεν θα είναι εύκολο γι' αυτούς να παρακολουθήσουν τη διόρθωση των ανεπαρκειών και των συνηθέστερων παραβάσεων που παρουσιάζονται στα πλοία. Εκτός των άλλων, ένα σημαντικό γεγονός το οποίο παρατηρείται συχνά, είναι ότι πλοία που δεν τηρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές προτιμούν να επισκέπτονται λιμάνια όπου υπάρχουν λιγότερο αυστηρές επιθεωρήσεις, με αποτέλεσμα να παρακωλύεται η οικονομική κατάσταση των λιμένων που πραγματοποιούν τις κατάλληλες επιθεωρήσεις. Για να αποφευχθούν τα παραπάνω έχουν δημιουργηθεί διάφορες περιφερειακές συμφωνίες.

Οι σημαντικότερες λειτουργίες μέσα σε αυτές τις περιφερειακές συμφωνίες είναι ο σχηματισμός μιας γραμματείας¹³ και η καθιέρωση των κεντρικών βάσεων δεδομένων¹⁴, έτσι ώστε οι λειτουργίες ελέγχου PSC σε εθνικό επίπεδο, να μπορούν να εκθέτουν όλες τις πληροφορίες που προκύπτουν από τις επιθεωρήσεις των πλοίων, και όλα τα μέλη να έχουν πρόσβαση σε αυτή την κεντρική βάση δεδομένων, προκειμένου να αντλούν τις απαραίτητες πληροφορίες που αφορούν προγενέστερες επιθεωρήσεις

¹² Safety of Life at Sea, 1929

¹³ Port State Control Committee

¹⁴ Information Systems

ενός πλοίου. Αυτό επιτρέπει στα μέλη να ανταλλάσσουν διάφορες πληροφορίες και αρχεία για τα πλοία, όπως αυτά προέκυψαν στις διάφορες επιθεωρήσεις. Όλες αυτές οι πληροφορίες είναι σημαντικές, δεδομένου ότι επιτρέπουν στους επομένους λιμένες που θα επισκεφτεί ένα πλοίο, να στοχεύσουν μόνο σε αυτά που δεν έχουν επιθεωρηθεί πρόσφατα. Γενικά, τα πλοία που έχουν ελεγχθεί μέσα σε διάστημα έξι μηνών, δεν θα επιθεωρηθούν ξανά, εκτός αν υπάρχουν σαφείς λόγοι που το επιβάλλουν. Εκτός των άλλων, εξασφαλίζεται η δυνατότητα ενός πιο συντονισμένου και αποτελεσματικού ελέγχου σε πλοία κάτω του μετρίου, ειδικά σε όσα έχει επιτραπεί ο απόπλους έχοντας ορισμένα δευτερεύοντα ελαττώματα, με την προϋπόθεση βέβαια ότι αυτά θα αποκατασταθούν στο επόμενο λιμάνι¹⁵.

Το 1978 δημιουργήθηκε η πρώτη συμφωνία, που ονομάστηκε Συνθήκη της Χάγης¹⁶ μεταξύ διαφόρων θαλάσσιων αρχών της δυτικής Ευρώπης, η οποία ασχολήθηκε κυρίως με την ενδυνάμωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας στα πλοία, όπως αυτές ορίζονται από τη Συνθήκη του ILO No.147¹⁷. Εντούτοις, ακριβώς την στιγμή που το Μνημόνιο ήταν έτοιμο να τεθεί σε ισχύ, τον Μάρτιο του 1978, μια μαζική διαρροή πετρελαίου συνέβη στις ακτές της Βρετανίας (Γαλλία), ως αποτέλεσμα της προσάραξης του VLCC 'Amoco Cadiz'¹⁸.

Το γεγονός αυτό, προκάλεσε ισχυρή πολιτική και δημόσια κατακραυγή σε όλη την Ευρώπη, με σκοπό να εφαρμοστούν πολύ πιο αυστηροί κανονισμοί όσον αφορά την ασφάλεια της ναυτιλίας. Έτσι η πίεση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία ενός περιεκτικότερου υπομνήματος το οποίο κάλυπτε:

- την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα
- την πρόληψη της μόλυνσης από τα πλοία, και
- τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας σε αυτά.

Ως εκ τούτου, ένα νέο, αποτελεσματικότερο όργανο γνωστό ως Paris Memorandum of Understanding on Port State Control υιοθετήθηκε τον Ιανουάριο του 1982 και, αρχικά, υπογράφηκε από δεκατέσσερις ευρωπαϊκές χώρες. Εισήχθη τελικά σε

¹⁵ <http://www.parismou.org>

¹⁶ The Hague Memorandum of Understanding

¹⁷ Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No 147)

¹⁸ Στις 16 Μαρτίου του 1978, το δεξαμενόπλοιο Amoco Cadiz προσάραξε στους Portsall Rocks, 3 μίλια από την ακτή της Βρετανίας, λόγω προβλήματος στο σύστημα διεύθυνσης. Το πλοίο εκτελούσε δρομολόγιο από τον Arabian Gulf στο Le Havre (Γαλλία), όταν βρέθηκε σε καταιγίδα που συνέβαλε στην προσάραξή του. Όλο το φορτίο, 1.619.048 βαρέλια, διαχύθηκε στη θάλασσα.

λειτουργία την 1η Ιουλίου 1982. Έκτοτε, ο Paris Memorandum έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές προκειμένου να προσαρμοστεί στις νέες απαιτήσεις για ασφάλεια εν πλω, αλλά και προστασίας του περιβάλλοντος που επιτάσσει ο International Maritime Organization (IMO), καθώς επίσης και άλλοι σημαντικοί κανονισμοί, όπως είναι οι διάφορες Οδηγίες της ΕΕ που εξετάζουν τη θαλάσσια ασφάλεια¹⁹.

Στις αρχές της δεκαετίας του '90, και συγκεκριμένα την 1^η Δεκεμβρίου του 1993, περίπου δέκα έτη αφότου διαμορφώθηκε το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού, υπογράφηκε στην Άπω Ανατολή μια άλλη μεγάλη περιφερειακή ομαδοποίηση κρατών γνωστή ως Ειρηνικό-Ασιατικό Μνημόνιο Συνεργασίας ή Tokyo MOU. Μέλη του σχεδόν όλες οι ασιατικές χώρες που βρέχονται από τον Ειρηνικό Ωκεανό, η Αυστραλία, η Νέα Ζηλανδία, καθώς επίσης και ο Καναδάς και η Ρωσική Ομοσπονδία. Σχεδόν τον ίδιο χρόνο τα νότια Αμερικανικά Κράτη, μαζί με το Μεξικό και την Κούβα, διαμορφώσαν τη Vina Del Mar Agreement (Λατινοαμερικανική συμφωνία). Ακολούθησε το Μνημόνιο Συνεργασίας της Καραϊβικής (Caribbean MOU) και ένα χρόνο αργότερα το Μνημόνιο Συνεργασίας της Μεσογείου (Mediterranean MOU) από τα κράτη που βρέχονται από την Νότια Μεσόγειο και την Κύπρο. Στην σειρά τα επόμενα που ακολούθησαν ήταν το Μνημόνιο Συνεργασίας του Ινδικού Ωκεανού (Indian Ocean MOU), το οποίο αποτελεί μια τοπική ομαδοποίηση των κρατών που εκτείνονται δυτικά από την Ινδία ως την Νότια Αφρική, συμπεριλαμβανομένης και της Αυστραλίας, το Δυτικό και Κεντρικό Αφρικανικό Μνημόνιο Συνεργασίας (Abuja MOU), καθώς και το Μνημόνιο Συνεννόησης της Μαύρης Θάλασσας (Black Sea MOU) με γραμματεία που πρόκειται να εδραιωθεί στην Κωνσταντινούπολη της Τουρκίας, ενώ τελευταίο και πιο πρόσφατο Μνημόνιο, είναι το Riyadh MOU, το οποίο καλύπτει την αραβική περιοχή του Περσικού Κόλπου. Οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν επιλέξει να παραμείνουν έξω από οποιονδήποτε περιφερειακό MOU στο πλαίσιο του προγράμματος κρατικού ελέγχου των αμερικανικών λιμένων²⁰ λαμβάνοντας μέτρα ελέγχου σε μονομερή βάση.

Αναλυτικότερα οι υπάρχουσες συμφωνίες εμφανίζονται ως εξής :

¹⁹ <http://www.parismou.org/ParisMOU/Organisation/About+Us/History>

²⁰ United States Coast Guard (USCG)

- ❖ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU)²¹ adopted in Paris (France) on 1 July 1982

Belgium, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Russian Federation, Slovenia, Spain, Sweden, United Kingdom



Εικόνα 2: Γεωγραφική απεικόνιση του Paris MOU²²

- ❖ Acuerdo de Viña del Mar (Viña del Mar or Latin-America Agreement)²³, signed in Viña del Mar (Chile) on 5 November 1992

Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Columbia, Cuba, Ecuador, Mexico, Panama, Peru, Uruguay, Venezuela, Honduras.

²¹ www.parismou.org

²² www.medmou.org/paris1.html

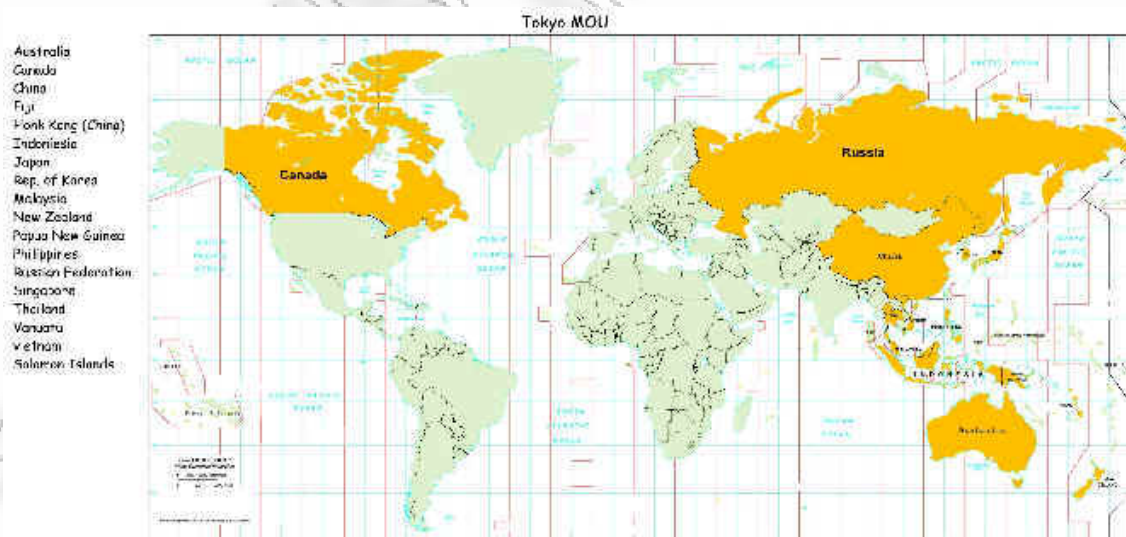
²³ www.acuerdolatino.int.ar



Εικόνα 3: Γεωγραφική απεικόνιση της *Vina del Mar* or *Latin-America MOU*

❖ Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region (Tokyo MOU)²⁴, signed in Tokyo (Japan) on 2 December 1993

Australia, Canada, China, Fiji, Indonesia, Japan, Republic of Korea, Malaysia, New Zealand, Papua New Guinea, Philippines, Russian Federation, Singapore, Solomon Islands, Thailand, Vanuatu, Viet Nam, Hong Kong (China).



Εικόνα 4: Γεωγραφική απεικόνιση του *Tokyo MOU*²⁵

²⁴ <http://www.tokyo-mou.org/>

²⁵ www.medmou.org/tokyo1.html

- ❖ Memorandum of Understanding on Port State Control in the Caribbean Region (Caribbean MOU)²⁶, signed in Christchurch (Barbados) on 9 February 1996
Anguilla, Antigua & Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbados, Bermuda, British Virgin Islds, Cayman Islds, Cuba, Dominica, Dominican Republic, Grenada, Guyana, Haiti, Jamaica, Montserrat, Netherlands Antilles, Saint Kitts & Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent & the Grenadines, Suriname, Trinidad & Tobago, Turks and Caicos Islds.



Εικόνα 5: Γεωγραφική απεικόνιση του Caribbean MOU²⁷

- ❖ Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region (Mediterranean MOU)²⁸, signed in Valetta (Malta) on 11 July 1997
Algeria, Cyprus, Egypt, Israel, Jordan, Malta, Lebanon, Morocco, Tunisia, Turkey and the Palestinian Authority.

²⁶ <http://www.caribbeanmou.org/>

²⁷ www.medmou.org/caribbean.htm

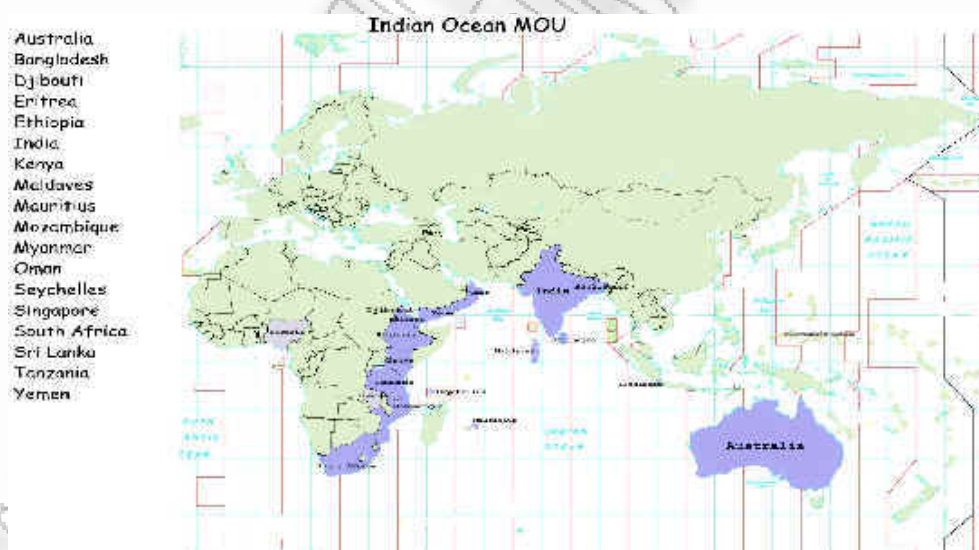
²⁸ <http://www.medmou.org/>



Εικόνα 6: Γεωγραφική απεικόνιση του Mediterranean MOU

❖ Indian Ocean Memorandum of Understanding on Port State Control (Indian Ocean MOU)²⁹, signed in Pretoria (South Africa) on 05 June 1998

Australia, Bangladesh, Djibouti, Eritrea, Ethiopia, India, Iran, Kenya, Maldives, Mauritius, Mozambique, Myanmar, Oman, Seychelles, South Africa, Sri Lanka, Sudan, Tanzania, Yemen

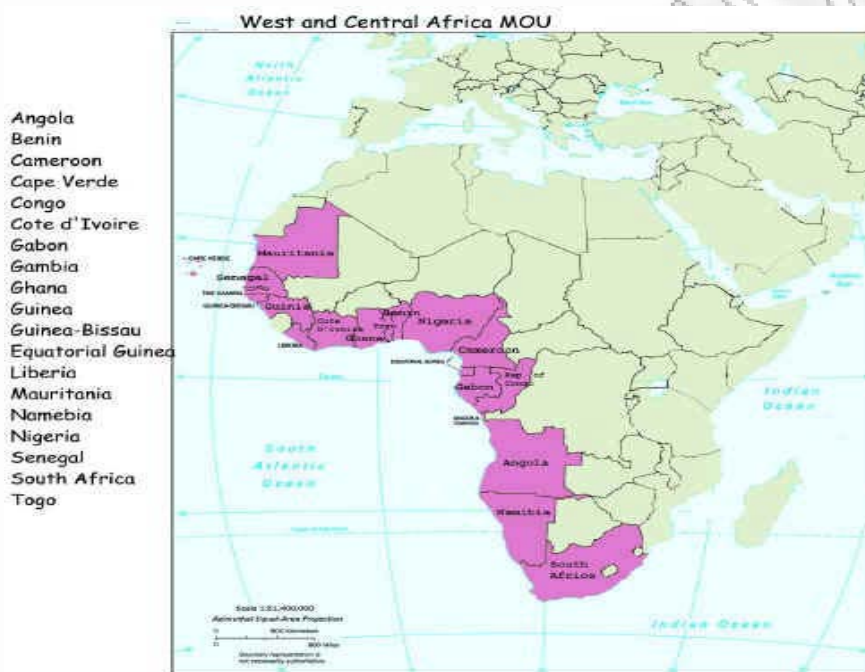


Εικόνα 7: Γεωγραφική απεικόνιση του Indian Ocean MOU³⁰

²⁹ <http://www.iomou.org/>

³⁰ www.medmou.org/Indian_Ocean.htm

- ❖ Memorandum of Understanding on Port State Control for the West and Central African Region (Abuja MOU)³¹, signed in Abuja (Nigeria) on 22 October 1999. Benin, Cape Verde, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Mauritania, Namibia, Nigeria, Senegal, Sierra Leone, South Africa, Togo.



Εικόνα 8: Γεωγραφική απεικόνιση του West and Central African MOU (Abuja MOU)³²

- ❖ Black Sea MOU³³, signed in Istanbul Turkey on 1st April 2000 Bulgaria, Georgia, Romania, Russian Federation, Turkey, Ukraine

³¹ <http://www.abujamou.org/home.html>

³² www.medmou.org/west_africa.html

³³ <http://www.bsmou.org/>



Εικόνα 9: Γεωγραφική απεικόνιση του Black Sea MOU³⁴

❖ Riyadh Memorandum of Understanding on Port State Control (The Gulf region)³⁵,
signed on June 2005

Bahrain, Kuwait, Oman, Qatar, Saudi Arabia, United Arab Emirates



Εικόνα 10: Γεωγραφική απεικόνιση του Riyadh MOU³⁶

³⁴ climatelab.org/Bucharest_Convention

³⁵ <http://www.riyadhmu.org/default.asp>

³⁶ <http://images.google.com>

2.2. ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΛΑΙΣΙΟ - ΣΧΕΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

Η Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το νόμο της θάλασσας, 1982 (UNCLOS)³⁷ καθιερώνει τα γενικά δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας, Μέσα στα Ηνωμένα Έθνη δύο ειδικευμένοι οργανισμοί εξετάζουν τις θαλάσσιες υποθέσεις, ο Διεθνής Θαλάσσιος Οργανισμός (IMO) και ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO), και έχουν την ευθύνη για την ανάπτυξη και την αναπροσαρμογή των συμβάσεων και των οδηγιών στο πλαίσιο των οποίων τα πλοία πρέπει να συμμορφώνονται. Γενικά, θέματα σχετικά με την ασφάλεια εν πλω, την πρόληψη ρύπανσης και την κατάρτιση των ναυτικών εξετάζονται από τον IMO, εκτιμώντας ότι ο ILO εξετάζει θέματα σχετικά με την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης εν πλω. Ενώ ο IMO και ο ILO θέτουν το διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο για τα πλοία, κάθε κράτος μέλος φέρει την ευθύνη για την εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων που έχει επικυρώσει στα πλοία που φέρουν τη σημαία του.

Επομένως, μόνο οι διεθνώς αποδεκτές συμβάσεις θα επικαλούνται κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων (PSC). Αυτές οι συμβάσεις είναι τα αποκαλούμενα "σχετικά όργανα"³⁸. Το Μνημόνιο κάνει ρητή αναφορά σε μια σειρά διεθνών συμβάσεων. Προβλέπεται ωστόσο ότι κάθε συμβαλλόμενο μέρος θα εφαρμόζει μόνο εκείνα τα κείμενα, στα οποία έχει συμβληθεί.

Οι διεθνείς συμβάσεις αυτές είναι οι ακόλουθες:

- International Convention on Load Lines 1966, όπως τροποποιήθηκε, και το Πρωτόκολλο του 1988 (LOADLINES 66/88);
- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, το Πρωτόκολλο του 1978, όπως τροποποιήθηκε, και το Πρωτόκολλο του 1988, (SOLAS 74/78/88);
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78);
- International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers 1978 (STCW 78);

³⁷ United Nations Convention on the Law of the Sea

³⁸ Relevant Instruments

- Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 (COLREG 72);
- International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969 (TONNAGE 1969);
- Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No. 147)³⁹.

Αναλυτικότερα, σχετικά με τον κανονισμό για την ασφάλεια, Κανονισμός 19 του κεφαλαίου I της SOLAS 1974 των κρατών: "Κάθε πλοίο εβρισκόμενο σε έναν λιμένα ενός άλλου συμβαλλόμενου κράτους, υποβάλλεται σε έλεγχο από τους ανώτερους υπαλλήλους που εγκρίνονται κατάλληλα από την κυβέρνηση, εφ' όσον αυτός ο έλεγχος κατευθύνεται προς την επαλήθευση ότι τα πιστοποιητικά που εκδίδονται στο πλαίσιο του κανονισμού 12 ή του 13 ισχύουν." Ο κανονισμός υπογραμμίζει ότι "τα πιστοποιητικά αυτά θα γίνουν αποδεκτά, εκτός αν υπάρχουν σαφείς λόγοι για να θεωρήσουν ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά με τις λεπτομέρειες οποιουδήποτε από τα πιστοποιητικά". Σε αυτήν την περίπτωση "ο ανώτερος υπάλληλος που πραγματοποιεί τον έλεγχο θα λάβει τέτοια μέτρα ώστε να εξασφαλίσει ότι το σκάφος δεν θα πλεύσει έως ότου να μπορεί να προχωρήσει στη θάλασσα χωρίς κίνδυνο για τους επιβάτες ή το πλήρωμα". Το πλοίο μπορεί να τεθεί υπό κράτηση εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι για να δικαιολογήσουν ότι η κατάσταση του και ο εξοπλισμός του, δεν αντιστοιχούν ουσιαστικά με τις λεπτομέρειες οποιουδήποτε πιστοποιητικού.

Εντούτοις, στην περίπτωση που χρειαστεί να ληφθούν τέτοια μέτρα, το κράτος σημαίας (και ο IMO) θα πρέπει να ειδοποιηθούν. Ωστόσο, οι λιμενικές αρχές θα πρέπει να καταβάλουν κάθε πιθανή προσπάθεια ώστε να αποφύγουν οποιαδήποτε αδικαιολόγητη καθυστέρηση του πλοίου.

Η συνθήκη MARPOL καλύπτει όλες τις πτυχές πιθανής ρύπανσης από τα πλοία, συμπεριλαμβανομένης της πρόληψης της μόλυνσης από το πετρέλαιο, από τα επιβλαβή υγρά, από τις επιβλαβείς συσκευασμένες ουσίες, από τα λύματα, τα απορρίμματα, και πιο πρόσφατα, από τις εκπομπές αερίων από τα μηχανήματα καταστρώματος. Ισχύει για τα πλοία όλων των τύπων, εκτός από τα θωρηκτά και τα κρατικά, και επιτρέπει στα

³⁹ <http://www.parismou.org/ParisMOU/Organisation/About+Us/Instruments>

συμβαλλόμενα μέρη να ελέγξουν ότι ένα πλοίο μέσα σε ένα λιμάνι ή σε ένα παράκτιο τερματικό έχει προμηθευτεί τα έγκυρα πιστοποιητικά. Επίσης επιθεωρήσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν για να ελέγξουν εάν ένα σκάφος έχει επιβαρύνει με επιβλαβείς ουσίες τη θάλασσα. Ενώ λοιπόν τα πρότυπα που εφαρμόζονται είναι συνήθως εκείνα που περιλαμβάνονται στις διεθνείς συμβάσεις για το PSC, υπάρχει κάποια ανάγκη και για συνέπεια στην εφαρμογή.

Οι επιθεωρήσεις στα πλοία στο πλαίσιο της Συνθήκης Merchant Shipping Convention (Minimum Standards), 1976 (ILO Convention No. 147) σχετίζονται με:

- Όριο ηλικίας, Minimum Age Convention, 1973 (No. 138);
- Όριο ηλικίας στη θάλασσα, Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58);
- Όριο ηλικίας στη θάλασσα, Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7);
- Ιατρική εξέταση των ναυτικών, Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73);
- Αποφυγή ατυχημάτων των ναυτικών, Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134) (Articles 4 and 7);
- Τα καταλύματα του πληρώματος, Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92);
- Φαγητό και τροφοδοσία του πληρώματος, Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68) (Article 5);
- Επάρκεια των πιστοποιητικών των αξιωματικών, Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53) (Articles 3 and 4).

Όλες οι καταγγελίες που αφορούν τις συνθήκες στα πλοία θα διερευνώνται διεξοδικά από τον PSCO⁴⁰, ενώ σε περιπτώσεις που κρίνεται απαραίτητο το πλοίο θα τίθεται υπό κράτηση έως ότου λάβουν χώρα οι απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες.

Οι έρευνες σχετικά με τα ατυχήματα έχουν ανακαλύψει ότι οι ανεπάρκειες στη διαχείριση των ναυτιλιακών εταιριών όσον αφορά την λειτουργία των πλοίων τους, είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που συμβάλλουν στην πρόκληση θαλασσίων ατυχημάτων. Κατά συνέπεια, έχουν ληφθεί μέτρα προκειμένου να κωδικοποιηθούν ορισμένες διοικητικές διαδικασίες και να εξασφαλίσουν ότι τα πρότυπα διαχείρισης της ασφάλειας καθιερώνονται και διατηρούνται, για να μπορούν

⁴⁰ Port State Control Officer

να ελεγχθούν αργότερα από τους λειτουργικούς λογιστικούς ελέγχους. Ο διεθνής κώδικας διαχείρισης της ασφάλειας (ISM)⁴¹ ισχύει για όλα τα σκάφη από τον Ιούλιο του 2002. Θεωρείται ότι αυτός ο κώδικας θα έχει μια βαθιά επίδραση στην ασφάλεια των πλοίων εν πλω, καθώς και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, δεδομένου ότι απαιτεί από τις ναυτιλιακές εταιρίες να κάνουν ιδιαίτερες αλλαγές στη δομή τους, να εφαρμόσουν τις ασφαλείς διοικητικές διαδικασίες και να διατηρήσουν τα κατάλληλα αρχεία. Ο ISM θα πρέπει να εφαρμοστεί από τους πλοιοκτήτες και να ελεγχθεί από τα κράτη σημαίας, αλλά υπόκειται επίσης στην επιθεώρηση από τις λιμενικές αρχές. Τα πλοία που δεν φέρουν την απαραίτητη πιστοποίηση, θα αντιμετωπίζουν απαγόρευση εισόδου σε λιμένες ξένων χωρών⁴².

2.3. ΕΥΘΥΝΗ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΤΟΝ ΚΡΑΤΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΛΙΜΕΝΟΣ

Ο UNCLOS απαιτεί κάθε κράτος να ασκεί αποτελεσματικά την αρμοδιότητα και τον έλεγχο του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα των πλοίων που φέρουν τη σημαία του. Αυτό περιλαμβάνει την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την αξιοπλοία των σκαφών, την επάνδρωση, τους όρους εργασίας και την κατάρτιση των πληρωμάτων, την χρήση των σημάτων, την συντήρηση των επικοινωνιών και την πρόληψη των συγκρούσεων. Τα κράτη σημαίας πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους συμμορφώνονται με τους εφαρμόσιμους διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα, καθώς επίσης και με τους εθνικούς νόμους και τους κανονισμούς τους, για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον. Τα κράτη σημαίας θα παράσχουν την αποτελεσματική επιβολή των κανόνων, ανεξάρτητα από το που μια παραβίαση εμφανίζεται.

Ο θαλάσσιος νόμος αναγνωρίζει τις έννοιες της αρμοδιότητας παράκτιων αρχών κράτους και βασίζεται και σε μια μορφή της αρχής της εδαφικότητας. Η πρώτη δείχνει την αρμοδιότητα που έχει το κράτος στα χωρικά του ύδατα και στην αποκλειστική οικονομική ζώνη του, ενώ η δεύτερη δείχνει την κρατική αρμοδιότητα στα πλοία πέρα από τους λιμένες του, συνήθως, αλλά όχι πάντα, στα εσωτερικά της ύδατα.

⁴¹ International Safety Management

⁴² Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Including 31st Amendment, adopted 21 May 2009)

Όσον αφορά τη ρύπανση από τα σκάφη, ο UNCLOS επιβάλλει τις υποχρεώσεις και στα κράτη σημαίας και στα παράκτια κράτη. Τα παράκτια κράτη μπορούν, στην άσκηση των κυρίαρχων δικαιωμάτων τους μέσα στα χωρικά ύδατά τους, να εκδώσουν νόμους και κανονισμούς για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα ξένα σκάφη. Τα κράτη που γίνονται συμβαλλόμενα μέρη σε μια σύμβαση δέχονται ορισμένες υποχρεώσεις, αλλά και αποκτούν ορισμένα δικαιώματα και προνόμια έναντι άλλων κρατών που είναι συμβαλλόμενα μέρη. Το κράτος σημαίας συμφωνεί να λάβει ορισμένα μέτρα ενάντια στα πλοία που καταχωρούνται στην αρμοδιότητά του, αλλά παράλληλα δέχεται ότι οι παράκτιες και λιμενικές αρχές μπορούν να λάβουν ορισμένα μέτρα ενάντια στα πλοία του κράτους σημαίας όταν είναι κάτω από (την ταυτόχρονη) αρμοδιότητά τους. Εντούτοις, αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη δέχονται ότι τα μέτρα που μπορούν να ληφθούν περιορίζονται σε εκείνα που περιλαμβάνονται στη Συνθήκη.

2.4. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Οι νηογνώμονες, οι οποίοι είναι ιδιωτικοί οργανισμοί, θέτουν τα πρότυπα ποιότητας και επιθεωρούν τα πλοία προκειμένου να εξασφαλίσουν ότι είναι αξιόπλοα. Επιπλέον, θέτουν τους κανόνες προδιαγραφών και ελέγχουν κατά πόσο η σχεδίαση και η κατασκευή των πλοίων ακολουθούν τους κανόνες αυτούς, αλλά και το κατά πόσο συμμορφώνονται με τις εθνικές νομοθεσίες και τις διεθνείς συμβάσεις. Εφόσον ένα πλοίο περάσει την επιθεώρηση, ο νηογνώμονας θα εκδώσει το Πιστοποιητικό Κλάσης⁴³. Εάν ένα πλοίο αποτύχει κατά την επιθεώρηση, δεν θα εκδοθεί πιστοποιητικό ή το υπάρχον θα ανακληθεί. Οι νηογνώμονες ξεπερνούν τους πενήντα σε όλο τον κόσμο, ενώ μερικοί από αυτούς χρονολογούνται για περισσότερο από 200 χρόνια.

Οι αναγνωρισμένοι από το Paris MOU Νηογνώμονες σύμφωνα με το άρθρο 4(1) της οδηγίας 94/57/EC του Συμβουλίου είναι :

1. American Bureau of Shipping (ABS)
2. Bureau Veritas (BV)
3. China Classification Society (CCS)
4. Det Norske Veritas (DNV)

⁴³ Classification Certificate

5. Germanischer Lloyd (GL)
6. Korean Register of Shipping (KRS)
7. Lloyd's Register of Shipping (LRS)
8. Nippon Kaiji Kyokai (NK)
9. Polski Rejestr Statków (PRS)
10. Registro Italiano Navale (RINA)
11. Russian Maritime Register of Shipping (RMRS)

Επίσης υπάρχουν δύο ακόμη αναγνωρισμένοι Νηογνώμονες σύμφωνα με το άρθρο 4(3) της οδηγίας 94/57/EC του Συμβουλίου :

- Hellenic Register of Shipping (HR)
(Η επίδραση αυτής της αναγνώρισης περιορίζεται μόνο στην Ελλάδα)
- Registro Internacional Naval, SA (RINAVE)⁴⁴
(Η επίδραση αυτής της αναγνώρισης περιορίζεται μόνο στην Πορτογαλία)

Οι αρχικοί πελάτες των νηογνώμωνων ήταν οι ασφαλιστικές εταιρείες, οι οποίες χρησιμοποιούσαν τις πληροφορίες που παρέχονταν από τους νηογνώμονες για την αξιολόγηση του κινδύνου στην ασφάλιση των πλοίων. Από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα όμως, ο ρόλος των νηογνώμωνων άρχισε να αλλάζει, θέτοντας διαβαθμίσεις στην επιθεώρηση των πλοίων και εκδίδοντας τα Πιστοποιητικά Κλάσης, υπηρεσίες για τις οποίες ενδιαφέρονταν και πλήρωναν οι πλοιοκτήτες.

Οι νηογνώμονες καθορίζουν κατά πόσο τα πλοία έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και συντηρούνται σύμφωνα με τους κανόνες που θέτουν. Μεγάλες εταιρείες νηογνώμωνων συμπλήρωναν το εισόδημά τους επιθεωρώντας πλοία για τις κυβερνήσεις. Από την στιγμή λοιπόν, που οι νηογνώμονες και οι κυβερνήσεις θέτουν παρόμοιες παραμέτρους για τα πλοία, είναι επόμενο να υπάρχουν επικαλύψεις στην ρύθμιση της ασφάλειας των πλοίων.

Οι πλοιοκτήτες δεν είναι υποχρεωμένοι να έχουν τα πλοία τους σε κάποια κλάση, ωστόσο, οι ασφαλιστές προκειμένου να πειστούν ότι τα πλοία που επρόκειτο να ασφαλίσουν είναι αξιόπλοια, ασφαλίζουν μόνο όσα φέρουν Πιστοποιητικό Κλάσης. Οι πλοιοκτήτες χωρίς το συγκεκριμένο πιστοποιητικό, δεν μπορούν να λάβουν επιπρόσθετα απαραίτητα εμπορικά πιστοποιητικά που απαιτούνται από τους λιμένες

⁴⁴ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Including 31st Amendment, adopted 21 May 2009)

προσέγγισης, ενώ συνήθως και οι ναυλωτές, αλλά και οι κυβερνήσεις απαιτούν και αυτοί την κλάση του πλοίου.

Λειτουργώντας ανεξάρτητα, οι νηογνώμονες δεν είναι υποχρεωμένοι να διέπονται από κοινούς κανόνες. Τεχνικά πρότυπα που αφορούν την κατασκευή πλοίου για έναν νηογνώμονα, μπορεί να μην είναι αποδεκτά από κάποιον άλλο. Ο IACS, ο οποίος αποτελεί ένωση έντεκα νηογνωμόνων, συμπεριλαμβανομένων και των δέκα μεγαλύτερων, δημιουργήθηκε για να εξαλείψει τέτοιου είδους διαφορές. Ο σκοπός του σωματείου είναι διττός: 1) να αναπτύξει ομοιομορφία μεταξύ των κανόνων που διέπουν τους νηογνώμονες και 2) να αντιπροσωπεύσει τους νηογνώμονες στην σύμπραξη κανόνων με άλλους οργανισμούς⁴⁵.

Όπως ήδη αναφέραμε, οι νηογνώμονες είναι επιφορτισμένοι να ελέγχουν την ποιότητα της δομής των πλοίων. Σχεδόν όλες οι χώρες του κόσμου παραχωρούν στους νηογνώμονες μεγάλο μέρος των αρμοδιοτήτων τους στο θέμα του ελέγχου. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι νέες διατάξεις που θεσπίστηκαν σκοπεύουν στην εξασφάλιση καλύτερης ποιότητας στους νηογνώμονες που αναγνωρίζονται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με τις νέες διατάξεις καθιερώνονται, συγκεκριμένα:

- νέου τύπου κύρωση: αναστολή της αναγνώρισης από την Κοινότητα για ένα έτος, η οποία είναι δυνατόν να καταλήξει έως οριστική ανάκληση της αναγνώρισης εάν εξακολουθούν να υφίστανται οι ελλείψεις που οδήγησαν στην αναστολή·
- ως προϋπόθεση για τη χορήγηση της αναγνώρισης από την Κοινότητα, πρέπει να είναι ικανοποιητικές οι επιδόσεις του νηογνώμονα ως προς την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης·
- αυστηρότερα κριτήρια ποιότητας, συγκεκριμένα όσον αφορά ορισμένες διαδικασίες σε περίπτωση αλλαγής της κλάσης του πλοίου και μεγαλύτερη διαφάνεια κατά την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα ταξινομημένα πλοία.

⁴⁵ WAYNE K. TALLEY, Regulatory Issues: The role of International Maritime Institutions, Department of Economics, Old Dominion University, Norfolk Virginia 23529 U.S.A.

Χωρίς να αναμένει να τεθούν σε ισχύ τα νέα μέτρα, η Ε.Ε ήδη παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τις δραστηριότητες των αναγνωρισμένων νηογνωμόνων. Έχει διενεργήσει ήδη πολλούς εξωτερικούς ελέγχους ώστε να επαληθεύσει εάν οργανισμοί αναγνωρισμένοι από τα κράτη μέλη πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας. Αυτές οι αξιολογήσεις κατέστησαν δυνατό να περιοριστεί το πεδίο της αναγνώρισης που είχε χορηγηθεί σε ορισμένους οργανισμούς, λαμβάνοντας υπόψη τις πραγματικές ικανότητές τους⁴⁶.

2.5. ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ PARIS MOU

Σύμφωνα με το Προοίμιο, τα συμβαλλόμενα μέρη (μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα) αποφασίζουν να προχωρήσουν στην υιοθέτηση του κειμένου ανταποκρινόμενα στην ολοένα αυξανόμενη ανάγκη για βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, καθώς και την ανάγκη για βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επάνω στα πλοία. Τα μέρη αναγνωρίζουν ότι η πρωταρχική ευθύνη για τον έλεγχο της τήρησης των διεθνών συμβάσεων και κανόνων ασφαλούς ναυσιπλοΐας από τα πλοία ανήκει στο εκάστοτε κράτος σημαίας. Ωστόσο, επισημαίνουν την ανάγκη για ανάληψη δράσης από τα κράτη λιμένος, προκειμένου να αποφευχθεί η λειτουργία ακατάλληλων πλοίων, η δράση δε αυτή πρέπει να είναι συντονισμένη, ώστε να μην υπάρχει διαστρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων. Πεπεισμένα για την αναγκαιότητα ενός βελτιωμένου και εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου από τα κράτη λιμένος, το οποίο να περιλαμβάνει ενίσχυση της συνεργασίας και της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ τους, τα συμβαλλόμενα μέρη προχωρούν στις ακόλουθες δεσμεύσεις:

- Να εφαρμόζουν τις διατάξεις του Μνημονίου, τηρώντας ένα αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου στους λιμένες τους, το οποίο δεν θα διακρίνει τα πλοία βάσει σημαίας και θα ακολουθεί τις προδιαγραφές που τίθενται κατά καιρούς μέσω διεθνών συμβάσεων,
- Να διενεργούν ετησίως ένα συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων, ο οποίος να ανέρχεται σε ποσοστό 25% επί του μέσου όρου των αλλοδαπών εμπορικών πλοίων που

⁴⁶ Memo/01/387, Βρυξέλλες, 27 Νοεμβρίου 2001 “Δύο χρόνια μετά την καταστροφή που προκάλεσε το δεξαμενόπλοιο ERIKA η Ευρωπαϊκή Ένωση πρωτοπορεί στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα”

εισέρχονται στους λιμένες τους, βάσει στατιστικών στοιχείων για τα τρία τελευταία χρόνια,

- Να συνεργάζονται μεταξύ τους, να παρέχουν αμοιβαία συμβουλές και πληροφορίες, καθώς επίσης και να εισάγουν τις σχετικές διαδικασίες, ώστε οι εκάστοτε πλοηγικές υπηρεσίες και οι λιμενικές αρχές να μπορούν άμεσα να ενημερώνουν τις αρμόδιες αρχές του κράτους λιμένα για τυχόν ελλείψεις που διαπιστώνονται σε πλοία, οι οποίες μπορεί να απειλούν την ασφάλεια του ίδιου του πλοίου ή του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Επιπλέον, σε ό,τι αφορά την ισχύ του Μνημονίου ως διακρατικής συμφωνίας μεταξύ διοικητικών αρχών, στο πλαίσιο μιας τάσης υπέρ της περιφερειακής συνεργασίας, η οποία ανθίζει τις τελευταίες δεκαετίες και αποκλίνει από την παραδοσιακή έννοια της διεθνούς σύμβασης, το κείμενο του Μνημονίου προβλέπει ρητά ότι οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα που περιλαμβάνει δεν θίγουν τυχόν υφιστάμενες δεσμεύσεις των μερών στο πλαίσιο διεθνών συμβάσεων. Ουσιαστικά, το Μνημόνιο είναι μια πιο ανεπίσημη – και για το λόγο αυτό αποτελεσματικότερη – και ευέλικτη μορφή συνεργασίας σε τοπικό επίπεδο που βασίζεται στην ελάχιστη εναρμόνιση μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών.

Στο πλαίσιο της εναρμόνισης αυτής, οι λιμενικές αρχές των συμβαλλόμενων μερών καλούνται να ελέγχουν τα πλοία που προσεγγίζουν στους λιμένες ευθύνης τους βάσει κοινών διαδικασιών και κριτηρίων. Η ανάγκη συντονισμένης δράσης στον τομέα αυτό μεταξύ κρατών που ανήκουν στην ίδια γεωγραφική περιοχή είναι σαφής: αν κάθε κράτος προσδιόριζε αυτοτελώς κριτήρια «καταλληλότητας» για τα πλοία, εύλογο είναι ότι τα «μη κατάλληλα» πλοία θα συνωστίζονταν στο λιμένα με το επιεικέστερο καθεστώς.

Πέρα από την εναρμόνιση των κριτηρίων ελέγχου, είναι δίκαιο να εναρμονίζεται και ο τρόπος διεξαγωγής του ελέγχου αυτού. Το Μνημόνιο προβλέπει ειδικές διαδικασίες, ώστε κατά τον έλεγχο της συμμόρφωσης ενός πλοίου με τις προδιαγραφές συγκεκριμένης συνθήκης η αντιμετώπιση του πλοίου από τις αρχές να είναι η ίδια, ανεξάρτητα αν το κράτος σημαίας του πλοίου είναι μέρος της συνθήκης αυτής ή αν το πλοίο δεν εμπίπτει στο πεδίο ισχύος της συνθήκης λόγω του όγκου του. Ειδικότερα, αν ένα πλοίο δεν υποχρεούται βάσει της σημαίας να διαθέτει ένα συγκεκριμένο πιστοποιητικό, διότι το κράτος σημαίας του δεν έχει συμβληθεί στη

συνθήκη που το προβλέπει, τούτο δε σημαίνει άνευ ετέρου ότι το πλοίο θα έχει πρόβλημα κατά τον έλεγχο, ενδεχομένως όμως να πρέπει να υποβληθεί σε μια πιο λεπτομερειακή ή ευρεία επιθεώρηση. Ομοίως, αν ένα πλοίο δεν εμπίπτει στο πεδίο ισχύος μιας σύμβασης λόγω του όγκου του και άρα δεν υποχρεούται να διαθέτει κάποιο πιστοποιητικό, το έργο του επιθεωρητή του κράτους λιμένος θα είναι να διαπιστώσει αν η συνολική κατάσταση του πλοίου μπορεί να δημιουργήσει πρόβλημα στην ασφάλειά του, την ανθρώπινη υγεία και το θαλάσσιο περιβάλλον, ανάλογα και με τη διάρκεια του ταξιδιού του, τον εξοπλισμό που διαθέτει και τη φύση του φορτίου του⁴⁷.

2.6. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Η επιθεώρηση είναι το κύριο εργαλείο στα χέρια του κράτους λιμένος. Περιλαμβάνει επίσκεψη εξουσιοδοτημένου προς τούτο επιθεωρητή επάνω στο πλοίο, ο οποίος έχει δικαίωμα να ελέγξει μια σειρά εγγράφων και πιστοποιητικών που προβλέπει το Μνημόνιο και βάσει αυτών να διαπιστώσει αν το πλοίο είναι αξιόπλοο σύμφωνα με τους σχετικούς όρους των διεθνών συνθηκών. Μεταξύ των εγγράφων είναι το Έγγραφο Εθνικότητας του πλοίου, το Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας, τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), τα πιστοποιητικά βάσει του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code), τυχόν αναφορές από προηγούμενους ελέγχους, πιστοποιητικά σχετικά με την αντοχή του κύτους, τα μηχανήματα και το προσωπικό του πλοίου, σειρά εμπορικών πιστοποιητικών ανάλογα με το εκάστοτε φορτίο, καθώς και πιστοποιητικά περί μη ρυπάνσεως. Αναλυτικότερα τα πιστοποιητικά αυτά είναι τα εξής:

1. Διεθνές πιστοποιητικό χωρητικότητας (1969)
2. Πιστοποιητικό ασφάλειας επιβατηγών πλοίων
3. Πιστοποιητικό ασφαλούς κατασκευής πλοίου μεταφοράς φορτίου
4. Πιστοποιητικό ασφαλούς εξοπλισμού πλοίου μεταφοράς φορτίου
5. Πιστοποιητικό τηλεγραφίας πλοίου μεταφοράς φορτίου
6. Πιστοποιητικό τηλεφωνίας πλοίου μεταφοράς φορτίου
7. Πιστοποιητικό ραδιο-ασφάλειας πλοίου μεταφοράς φορτίου

⁴⁷ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Including 31st Amendment, adopted 21 May 2009)

8. Πιστοποιητικό απαλλαγής
9. Πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου μεταφοράς φορτίου
10. Έγγραφο Συμμόρφωσης (SOLAS 74, Κανονισμός II- 2/54)
11. Ειδική λίστα ή μανιφέστο επικίνδυνων αγαθών, ή λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας
12. Διεθνές Πιστοποιητικό Ικανότητας Μεταφοράς Υγροποιημένων
13. Διεθνές Πιστοποιητικό Ικανότητας Μεταφοράς Επικίνδυνων Χημικών
14. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης μεταφοράς πετρελαίου
15. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης μεταφοράς επιβλαβών υγρών ουσιών
16. Διεθνές πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (1966)
17. Διεθνές πιστοποιητικό απαλλαγής γραμμής φόρτωσης
18. Βιβλίο αρχείων πετρελαίου, μέρος I και II;
19. Σχέδιο έκτακτης ανάγκης ρύπανσης καταστρώματος από πετρέλαιο
20. Βιβλίο καταγραφής φορτίου
21. Minimum Safe Manning Document
22. Πιστοποιητικά ικανότητας
23. Ιατρικά πιστοποιητικά (βλ. Συνθήκη ILO, αριθ. 73)
24. Πληροφορίες σταθερότητας
25. Πιστοποιητικό αντοχής του κύτους και της μηχανής, όπως εκδίδονται από τους νηογνώμονες
26. Αρχεία εκθέσεων επιθεωρήσεων (σε περιπτώσεις πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων ή δεξαμενόπλοιων)
27. Για τα επιβατηγά πλοία RO/RO, πληροφορίες σχετικά με το ανώτατο ποσοστό A/A
28. Έγγραφο έγκρισης για τη μεταφορά του σιταριού
29. Ειδικά πιστοποιητικά ασφάλειας
30. Πιστοποιητικό ασφάλειας λειτουργίας σε υψηλές ταχύτητες και άδεια λειτουργίας στη μέγιστη ταχύτητα.
31. Πιστοποιητικό ασφάλειας κινητών μονάδων παράκτιων διατρήσεων
32. Για τα πετρελαιοφόρα, αρχείο συστημάτων παρακολούθησης και ελέγχου του τελευταίου ταξιδιού με έρμα

33. Κατάλογος συγκέντρωσης, σχέδιο ελέγχου πυρκαγιάς, και για τα επιβατηγά πλοία, σχέδιο ελέγχου ζημίας
34. Ημερολόγιο σκάφους, με έμφαση στα αρχεία των δοκιμών και των επιθεωρήσεων για τη συντήρηση των μέσων διάσωσης
35. Εκθέσεις προηγούμενων επιθεωρήσεων κρατικού ελέγχου λιμένων
36. Εγχειρίδιο ασφαλούς διαχείρισης του φορτίου
37. Για τα επιβατηγά πλοία, τον κατάλογο λειτουργικών περιορισμών
38. Για τα επιβατηγά πλοία, το σχέδιο συνεργασίας με τις υπηρεσίες SAR⁴⁸
39. Εγχειρίδιο μεταφοράς χύδην φορτίου
40. Σχέδιο φόρτωσης/εκφόρτωσης για τα πλοία μεταφορές χύδην φορτίου
41. Διαχείριση απορριμμάτων
42. Βιβλίο αρχείων απορριμμάτων
43. Πιστοποιητικό οικονομικής ασφάλειας ή οποιασδήποτε άλλης οικονομικής εξασφάλισης αστικής ευθύνης από τη πρόκληση ρύπανσης πετρελαίου
44. Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας πλοίου (ISSC)⁴⁹
45. Συνεχές αρχείο συνόψεων.

Εκτός όμως από τα ανωτέρω πιστοποιητικά, ο επιθεωρητής ελέγχει και το πλήρωμα, τη συνολική κατάσταση του πλοίου, από το μηχανοστάσιο μέχρι τις συνθήκες υγιεινής και τα καταλύματα του πληρώματος, αλλά και τη συμμόρφωση των εκπροσώπων του πλοίου προς τις ανάγκες της επιθεώρησης.

Αν δεν υπάρχουν έγκυρα πιστοποιητικά, ή λείπουν έγγραφα, ή αν ο επιθεωρητής έχει **βάσιμους λόγους** να πιστεύει ότι η κατάσταση ενός πλοίου ή του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του δεν πληροί τις οφειλόμενες προδιαγραφές, τότε το Μνημόνιο προβλέπει συγκεκριμένες διαδικασίες για τη διεξαγωγή μιας πιο **λεπτομερειακής επιθεώρησης (detailed inspection)**. «Βάσιμους λόγους» σύμφωνα με το Μνημόνιο συνιστούν, για παράδειγμα, οι ανακριβείς δηλώσεις σε πιστοποιητικά ή η ελλιπής τήρηση των αρχείων, τυχόν ενδείξεις ότι τα μέλη του πληρώματος δεν είναι σε θέση να επικοινωνούν αποτελεσματικά μεταξύ τους ή με τα υπόλοιπα πρόσωπα πάνω στο πλοίο ή ότι το ίδιο το πλοίο δεν είναι σε θέση να επικοινωνεί με τις αρχές στη στεριά σε κάποια κοινή γλώσσα, ενδείξεις ότι η διαχείριση του φορτίου δεν γίνεται με

⁴⁸ Synthetic Aperture Radar

⁴⁹ International Ship Security Certificate

ασφάλεια ή σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, η απουσία βασικών ειδών εξοπλισμού, τον οποίον προβλέπουν οι διεθνείς συνθήκες, καθώς και τυχόν ενδείξεις ότι υπάρχουν σοβαρά ελαττώματα ή αλλοιώσεις στο κύτος του πλοίου, τα οποία να θέτουν σε κίνδυνο τη δομική ακεραιότητα και στεγανότητα του πλοίου, ειδικά σε περίπτωση κακοκαιρίας.

Για ορισμένες κατηγορίες πλοίων, τα οποία αναφέρονται στη συνέχεια, το Μνημόνιο προβλέπει τη διεξαγωγή **ευρείας επιθεώρησης (expanded inspection)**, η οποία λαμβάνει χώρα άπαξ ετησίως. Πρόκειται για τα πετρελαιοφόρα ολικής χωρητικότητας άνω των 3.000 κόρων και ηλικίας άνω των 15 ετών, τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου ηλικίας άνω των 12 ετών, επιβατηγά πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών (εκτός από οχηματαγωγά τύπου RO-RO (οριζόντια φόρτωση) και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που διενεργούν τακτικές συγκοινωνίες δυνάμει της Οδηγίας υπ' αρ. 35 του 1999 του Συμβουλίου της ΕΚ), καθώς και για δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγραερίου και χημικών ηλικίας άνω των 10 ετών. Για κάθε μια από τις κατηγορίες αυτές, το Μνημόνιο προβλέπει ειδικές διαδικασίες και ακριβείς προδιαγραφές για τη λεγόμενη «ευρεία επιθεώρηση». Η αναγκαιότητα για τη διεξαγωγή της επιθεώρησης αυτής γνωστοποιείται στις κατά τόπους αρχές μέσω των συστημάτων επικοινωνίας και ανταλλαγής πληροφοριών που προβλέπει το Μνημόνιο και δη μέσω του συστήματος SIRENAC, για το οποίο γίνεται λόγος και στη συνέχεια. Διευκρινίζεται ότι τα προβλεπόμενα από το κείμενο του Μνημονίου μέτρα σχετικά με τις επιθεωρήσεις των πλοίων συνιστούν ελάχιστη μόνο εναρμόνιση και δεν περιορίζουν την εξουσία των μερών να λαμβάνουν επιπλέον μέτρα εντός της περιοχής ευθύνης τους, ανάλογα με τις διεθνείς συμβάσεις, στις οποίες το καθένα συμμετέχει⁵⁰.

2.7. ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Κάθε ημέρα, ένας αριθμός πλοίων επιλέγεται για επιθεώρηση από τις λιμενικές αρχές των κρατών της περιφέρειας. Οι λιμενικές αρχές αναγνωρίζουν ότι η επιθεώρηση όλων των ξένων πλοίων που επισκέπτονται τα λιμάνια τους, θα ήταν και οικονομικά ασύμφορη, αλλά και αδικαιολόγητη, μια και δεν είναι όλα τα πλοία σε κατάσταση κάτω

⁵⁰ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Including 31st Amendment, adopted 21 May 2009)

του μέσου όρου. Οι λιμενικές αρχές, προκειμένου να είναι σε θέση να προσδιορίσουν τα κατάλληλα πλοία προς επιθεώρηση, συνεργάζονται μεταξύ τους και χρησιμοποιούν βάσεις δεδομένων όπως οι είναι η SIRENAC και η APCIS διοικούμενες από το Paris και το Tokyo MOU αντίστοιχα. Αυτές τους παρέχουν διάφορα στοιχεία, όπως είναι οι λίστες άφιξης στα λιμάνια, προγράμματα ναυσιπλοΐας, εκθέσεις για την θέση των πλοίων, εκθέσεις προηγούμενων επιθεωρήσεων, καθώς και δεδομένα με τα ειδικά χαρακτηριστικά των πλοίων. Υπάρχουν επίσης και διεθνείς βάσεις δεδομένων, οι οποίες παρέχουν στοιχεία όχι μόνο για επιθεωρήσεις που έλαβαν χώρα σε κάποια συγκεκριμένη περιοχή που καλύπτει το Μνημόνιο, αλλά και από όλο τον κόσμο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αλλά και διάφορες άλλες θαλάσσιες υπηρεσίες στις Γαλλία, Ιαπωνία, Σιγκαπούρη, Ισπανία, Αγγλία και στις ΗΠΑ, καθιέρωσαν το 2000 το EQUASIS.

Η επιλογή των πλοίων για επιθεώρηση, βασισμένη αποκλειστικά στους αριθμούς δεν δύναται να διαχωρίσει τα πλοία που είναι σε καλή κατάσταση από αυτά που δεν είναι. Οι λιμενικές αρχές έχουν αρχίσει να σκέπτονται σοβαρά το ενδεχόμενο δημιουργίας μιας κλίμακας βαθμολόγησης των πλοίων, σύμφωνα με το ιστορικό των επιθεωρήσεων τους. Ως εκ τούτου, τα πλοία με υψηλή βαθμολογία θα έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες να επιθεωρηθούν από αυτά με χαμηλή βαθμολογία. Το συμφωνηθέν ποσοστό επιθεώρησης για την κάθε περιοχή θα επιτευχθεί πιο εύκολα και οι επιθεωρήσεις θα είναι πιο αποτελεσματικές.

Στην περίπτωση που ένα πλοίο έχει επιθεωρηθεί κατά τη διάρκεια των προηγούμενων έξι μηνών σε κάποια από τις χώρες που καλύπτει το Μνημόνιο και βρέθηκε να συμμορφώνεται με τους κανονισμούς, τότε το πλοίο αυτό θα απαλλαγεί σε γενικές γραμμές από πρόσθετες επιθεωρήσεις, εκτός βέβαια αν υπάρχουν σαφείς λόγοι που να επιτρέπουν την περαιτέρω έρευνα.

Στην επιλογή των πλοίων προς επιθεώρηση οι αρχές του Paris MOU δίνουν προτεραιότητα σε:

- Πλοία που φέρουν τη σημαία ενός κράτους, το οποίο εμφανίζεται να κυλάει στον επί τρία χρόνια μέσο πίνακα των άνω του μέσου όρου των κρατήσεων και των καθυστερήσεων, όπως δημοσιεύονται στις ετήσιες εκθέσεις του Μνημονίου
- Πλοία που τους έχει επιτραπεί να αφήσουν τον λιμένα ενός κράτους, η Αρχή του οποίου έχει υπογράψει το Μνημόνιο, με τον όρο ότι οι ανεπάρκειες που

σημειώθηκαν στο πλοίο θα πρέπει να αποκατασταθούν εντός μιας καθορισμένης χρονικής περιόδου, και επάνω στη λήξη αυτής της περιόδου

- Πλοία για τα οποία έχει γίνει καταγγελία από τις λιμενικές αρχές μιας χώρας ή από πλοηγικές υπηρεσίες ότι παρατηρούνται ανεπάρκειες που μπορεί να θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του ίδιου του πλοίου ή του θαλασσίου περιβάλλοντος,
- Πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα, τα οποία δεν έχουν γνωστοποιήσει τις απαιτούμενες πληροφορίες, μεταξύ άλλων, σχετικά με το φορτίο ή τον προορισμό τους, στην αρμόδια αρχή του λιμένα και του παράκτιου κράτους
- Πλοία που ανήκουν στην κατηγορία για την οποία έχει αποφασιστεί εκτεταμένη επιθεώρηση.
- Πλοία τα οποία έχουν απωλέσει την κλάση τους για λόγους ασφάλειας ,κατά τη διάρκεια των προηγούμενων έξι μηνών.
- Πλοία για τα οποία έχει υποβληθεί σχετική καταγγελία από αλλοδαπές αρχές ή από πρόσωπο που βρίσκεται επάνω στο πλοίο (όπως ο πλοίαρχος ή μέλη του πληρώματος) και έχει έννομο συμφέρον να τελεί το πλοίο σε καλή και ασφαλή λειτουργία, καθώς και
- Πλοία, τα οποία έχουν εμπλακεί σε σύγκρουση ή για τα οποία υπάρχει καταγγελία ότι προχώρησαν σε ρίψη ρυπογόνων ουσιών ή άλλων αποβλήτων.

Εκτός από την προηγούμενη ομάδα κριτηρίων, η οποία περιλαμβάνει περιπτώσεις με σαφή προτεραιότητα, τα συμβαλλόμενα μέρη διευκολύνουν τις κατά τόπους λιμενικές αρχές κατά τον προσδιορισμό των πλοίων που πρέπει να επιθεωρηθούν κατά προτεραιότητα μέσω του συστήματος SIRENAC. Σύμφωνα με αυτό, ορισμένα κριτήρια επιλογής όπως η σημαία του πλοίου, η ηλικία του και ο τύπος του, θεωρείται ότι επηρεάζουν άμεσα την κατάσταση που θα βρεθεί το πλοίο κατά την επιθεώρηση. Συγκεκριμένα, το σύστημα γνωστοποιεί για κάθε ένα πλοίο έναν «παράγοντα-στόχο»⁵¹, όσο δε μεγαλύτερος είναι ο παράγοντας αυτός, τόσο πιο επιτακτική η ανάγκη για επιθεώρηση. Τα σκάφη με συντελεστή-στόχο μεγαλύτερο του 50 πρέπει να επιθεωρούνται. Ο συντελεστής-στόχος 50 ή μεγαλύτερος θεωρείται ως υψηλός κίνδυνος. Είτε βρίσκονται ανεπάρκειες είτε όχι, όλες οι λεπτομέρειες από κάθε

⁵¹ Targeting Factor

έκθεση επιθεώρησης εισάγονται σε μια προηγμένη βάση δεδομένων κεντρικών υπολογιστών η οποία μπορεί να προσεγγιστεί από όλους τους λιμένες της περιοχής του πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού

Αναλυτικότερα, στη διαμόρφωση του παράγοντα-στόχου συμβάλλουν ως επί το πλείστον οι εξής κατηγορίες πλοίων :

- Πλοία που επισκέπτονται τον λιμένα ενός κράτους, η Αρχή του οποίου υπέγραψε το Μνημόνιο για πρώτη φορά ή μετά από μια απουσία 12 μηνών ή και περισσότερο. Γι' αυτόν τον λόγο, οι Αρχές ελλείπει προηγούμενων στοιχείων, θα στηριχθούν επάνω στα διαθέσιμα στοιχεία του συστήματος πληροφοριών και θα επιλέξουν για επιθεώρηση τα πλοία εκείνα που δεν έχουν καταχωρηθεί σε αυτή τη βάση δεδομένων από την έναρξη της ισχύος της, την 1η Ιανουαρίου του 1993
- Πλοία των οποίων τα πιστοποιητικά κατασκευής και εξοπλισμού, τα οποία εκδίδονται σύμφωνα με τα σχετικά όργανα και τις αρχές νηολόγησης, έχουν εκδοθεί από έναν οργανισμό ο οποίος δεν αναγνωρίζεται από την Αρχή του κράτους λιμένος
- Πλοία τα οποία φέρουν σημαία που περιλαμβάνεται στη μαύρη λίστα που δημοσιεύεται στο πλαίσιο της ετήσιας έκθεσης του Μνημονίου
- Πλοία τα οποία είναι άνω των 13 ετών,
- Συγκεκριμένοι τύποι πλοίων, όπως είναι τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία μεταφοράς χημικών και αερίων, τα οποία θεωρούνται επιρρεπή στην πρόκληση ατυχήματος, καθώς και
- Πλοία με επιβαρυνμένο ιστορικό, τα οποία είχαν συλληφθεί σε προηγούμενο λιμένα ή στα οποία είχε σημειωθεί μεγάλος αριθμός ελλείψεων κατά τη διάρκεια προηγούμενης επιθεώρησης.

Είναι φανερό και από τις ανωτέρω περιγραφόμενες διαδικασίες ότι κεντρική θέση στο σύστημα των επιθεωρήσεων που προβλέπει το Μνημόνιο έχει ο **συντονισμός** μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, εκφάνσεις του οποίου είναι η ενημέρωση του συστήματος SIRENAC για τα πλοία που πρέπει να ελεγχθούν κατά προτεραιότητα, η γνωστοποίηση σε όλα τα μέρη των αποτελεσμάτων από τις πραγματοποιηθείσες επιθεωρήσεις, αλλά και η μη επιθεώρηση πλοίων (εκτός αν υπάρχουν βάσιμοι περι του

αντιθέτου λόγιοι), τα οποία έχουν επιθεωρηθεί από άλλο συμβαλλόμενο μέρος τους έξι τελευταίους μήνες⁵².

2.8. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΒΑΣΕΙΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

2.8.1. EQUASIS

Ενώ ο αριθμός των στοιχείων που είναι διαθέσιμα και δύναται να συλλέξει κάποιος είναι μεγάλος, συχνά τα στοιχεία αυτά είναι διεσπαρμένα και δεν είναι εύκολα προσβάσιμα. Ένα από τα κύρια συμπεράσματα της διάσκεψης της Λισσαβόνας τον Ιούνιο του 1998, ήταν η ομόφωνη απαίτηση όλων των φορέων της θαλάσσιας βιομηχανίας που συμμετείχαν (πλοιοκτήτες, ιδιοκτήτες φορτίου, ασφαλιστές, μεσίτες, εταιρείες ταξινόμησης, πράκτορες, λιμένες και τερματικά), να καταστήσουν αυτού του είδους τις πληροφορίες περισσότερο προσιτές, μια και ένα από τα μεγαλύτερα εμπόδια για την επίτευξη ενός γνήσιου ποιοτικού γίνεσθαι στη ναυτιλία, είναι η έλλειψη διαφάνειας στις πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα των πλοίων και των διαχειριστών τους.

Σε απάντηση της απαίτησης αυτής, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Γαλλική κυβέρνηση αποφάσισαν να συνεργαστούν για την δημιουργία ενός συστήματος πληροφοριών το οποίο θα αντιπαραβάλλει τις πληροφορίες που αφορούν την ασφάλεια των πλοίων και οι οποίες θα προέρχονται είτε από δημόσιες, είτε από ιδιωτικές πηγές, ενώ θα καθίστανται διαθέσιμες και στο διαδίκτυο. Το EQUASIS δεν προοριζόταν να είναι επικερδής επιχείρηση, και γι' αυτόν τον λόγο χρηματοδοτείται από τα δημόσια ταμεία, ενώ αναμένεται να συνεχίσει να υποστηρίζεται από τις δημόσιες αρχές και στο μέλλον. Η Γαλλία και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μοιράστηκαν αρχικά το κόστος για την δημιουργία του EQUASIS μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2001, όταν οι θαλάσσιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, της Ισπανίας, της Σιγκαπούρης και της Ιαπωνίας, συμφώνησαν και αυτές να υποστηρίξουν οικονομικά το EQUASIS.

⁵² Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Including 31st Amendment, adopted 21 May 2009)

2.8.2. APCIS

Το Asia Pacific Computerized Information System (APCIS) καθιερώθηκε κατόπιν της απόφασης της Επιτροπής του Μνημονίου Συνεννόησης για τον κρατικό έλεγχο λιμένων στην περιοχή της Ασίας (πρωτόκολλο σύμβασης του Τόκιο). Οι λειτουργίες του συστήματος πληροφοριών του Μνημονίου Σύμβασης του Τόκιο είναι η συλλογή και η διατήρηση πληροφοριών σχετικά με τα πλοία και τις επιθεωρήσεις, η διατήρηση πλήρους ιστορικού του κάθε πλοίου, συμπεριλαμβανομένων και των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων, αλλά και οποιασδήποτε άλλης σχετικής με το πλοίο πληροφορίας, η προετοιμασία των στατιστικών αποτελεσμάτων και των τελικών εκθέσεων και άλλα. Εκτός των άλλων, το σύστημα λαμβάνει και κάποια μέτρα ασφάλειας, ενώ δεν επιτρέπει την πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένα μέλη.

Συνοψίζοντας λοιπόν, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ότι οι κύριοι σκοποί όλων των συστημάτων πληροφοριών στον κρατικό έλεγχο λιμένων είναι οι εξής:

- Να εναρμονίσουν τις διαδικασίες επιθεωρήσεων.
- Να συμβάλλουν στον εντοπισμό των υποβαθμισμένων πλοίων προς επιθεώρηση .
- Να αποκλείσουν τις επαναλαμβανόμενες ή αδικαιολόγητες επιθεωρήσεις.
- Να αναλύσουν τις δραστηριότητες του κρατικού ελέγχου λιμένων.
- Να διευκολύνουν την ανταλλαγή πληροφοριών για τα επιθεωρημένα πλοία μεταξύ των κρατών μελών.
- Να καταγράψουν όλες τις σχετικές λεπτομέρειες που προκύπτουν από τις επιθεωρήσεις PSC

Η καταχώρηση των πληροφοριών στις βάσεις δεδομένων σχετικά με τους Κρατικούς Ελέγχους Λιμένος, τις πιθανές ελλείψεις που παρατηρήθηκαν και τις πιθανές απαγορεύσεις απόπλου, περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- το όνομα του πλοίου,
- τον αριθμό IMO,
- τον τύπο του πλοίου,
- την ολική χωρητικότητα (KOX),
- το έτος κατασκευής,
- το όνομα και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή,
- το κράτος σημαίας,

- το νηογνώμονα, ή τους νηογνώμονες, που έχουν εκδώσει τα πιστοποιητικά κλάσης, εφόσον αυτά υπάρχουν,
- το νηογνώμονα, ή τους νηογνώμονες, που έχουν εκδώσει πιστοποιητικά βάσει των συμβάσεων εκ μέρους του κράτους σημαίας,
- τη χώρα, τον λιμένα και την ημερομηνία επιθεώρησης,
- τον αριθμό των κρατήσεων κατά τη διάρκεια των τελευταίων 24 μηνών,
- τη χώρα και τον λιμένα απαγόρευσης απόπλου,
- την ημερομηνία άρσης της απαγόρευσης απόπλου,
- την διάρκεια απαγόρευσης απόπλου, σε ημέρες,
- τον αριθμό των διαπιστωθέντων ελαττωμάτων και τους λόγους της απαγόρευσης απόπλου, με σαφή και διεξοδικό τρόπο,
- στην περίπτωση που σε κάποιο πλοίο απαγορευτεί η πρόσβαση σε οποιοδήποτε λιμένα εντός της Κοινότητας, τους λόγους για τους εν λόγω μέτρο, με σαφή και διεξοδικό τρόπο,
- ένδειξη για το κατά πόσον ο νηογνώμονας, ή ο οποιοσδήποτε άλλος ιδιωτικός φορέας πραγματοποίησε τη σχετική επιθεώρηση, φέρει ευθύνη για τα ελαττώματα που παρουσιάστηκαν, τα οποία μόνα ή σε συνδυασμό, δικαιολόγησαν την απαγόρευση του απόπλου,
- περιγραφή των μέτρων που λαμβάνονται σε περίπτωση που επιτραπεί σε ένα πλοίο να προσεγγίσει το πλησιέστερο κατάλληλο ναυπηγείο για την διόρθωση των ελαττωμάτων ή για το οποίο απαγορεύτηκε η είσοδος σε οποιοδήποτε λιμένα εντός της Κοινότητας⁵³.

2.9. ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ

Οι επιθεωρήσεις διεξάγονται με ευθύνη της αρμόδιας λιμενικής αρχής από πρόσωπα που έχουν αξιολογηθεί ως κατάλληλα και είναι ειδικά εξουσιοδοτημένα για τó έργο αυτό, τα οποία συνήθως επιλέγονται μεταξύ του προσωπικού της εκάστοτε λιμενικής αρχής. Οι υπάλληλοι αυτοί συνιστούν καταρτισμένα πρόσωπα, τα οποία είναι εγκεκριμένα να πραγματοποιούν επιθεωρήσεις σύμφωνα με τις αρχές που διέπουν το Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού, αλλά και τους κανόνες των αρχών της χώρας που υπηρετούν. Όλοι οι επιθεωρητές φέρουν μία ειδική ταυτότητα, η οποία εκδίδεται

⁵³ www.parismou.org

από τις λιμενικές αρχές της κάθε χώρας.

Το Μνημόνιο προβλέπει μια σειρά κριτηρίων που πρέπει να πληρούνται, ώστε να θεωρείται ένα πρόσωπο «κατάλληλο». Καταρχάς, πρέπει να διαθέτει θεωρητικές και πρακτικές γνώσεις ως επιθεωρητής, οι οποίες αποδεικνύονται, ενδεικτικά, με τουλάχιστον πενταετή εμπειρία ως πλοίαρχος σε πλοία χωρητικότητας άνω των 1600 κοχ ή ως πρώτος μηχανικός σε πλοία με κινητήρα μέγιστης ισχύος τουλάχιστον 3000kW, ή ως ναυπηγός, μηχανολόγος μηχανικός ή μηχανικός σε άλλο τομέα σχετικό με τη ναυτιλία, με πανεπιστημιακή εκπαίδευση ή εμπειρία σε συναφές αντικείμενο. Περαιτέρω, πρέπει να είναι σε θέση να επικοινωνεί γραπτά και προφορικά με τους ναυτικούς στη γλώσσα που συνηθέστερα χρησιμοποιείται στη θάλασσα και να γνωρίζει ικανοποιητικά τις σχετικές διατάξεις διεθνών συμβάσεων που αφορούν το συμβαλλόμενο μέρος, καθώς και όλες τις διαδικασίες των λιμενικών ελέγχων.

Αν κάποιος από τα συμβαλλόμενα μέρη δεν διαθέτει εντός των λιμενικών αρχών του άτομα με τα απαιτούμενα προσόντα, τότε μπορεί να αναζητήσει ειδικούς εκτός υπηρεσίας, αρκεί αυτοί να μην έχουν προσωπικό συμφέρον από την έκβαση της επιθεώρησης.

Δύο φορές το χρόνο οργανώνονται σεμινάρια κατάρτισης για τους υπαλλήλους των επιθεωρήσεων, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι περισσότερο αποτελεσματικές και εναρμονισμένες διαδικασίες επιθεώρησης ακολουθούνται σε όλη την περιφέρεια του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού. Αυτά τα σεμινάρια κρατούν τους PSCOs ενημέρους σχετικά με τις νέες εξελίξεις σε τεχνικό επίπεδο, καθώς και τις τροποποιήσεις που παρουσιάζονται στο Μνημόνιο του Παρισιού⁵⁴.

2.10. ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΕΙΨΕΩΝ – ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Μερικές από τις σημαντικότερες κατηγορίες ελλείψεων που παρατηρούνται στην πλειοψηφία των πλοίων που επιθεωρούνται σε καθημερινή βάση αφορούν τα εξής:

- Life saving appliances: Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται τα μέσα διάσωσης του πλοίου και είναι προφανές γιατί οι επιθεωρητές επιμένουν στην

⁵⁴ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Including 31st Amendment, adopted 21 May 2009)

άριστη κατάσταση των μέσων διάσωσης. Η προστασία της ανθρώπινης ζωής και η εξασφάλιση των μέσων διάσωσης της, είναι ότι πιο σημαντικό, γι' αυτό και η κατηγορία αυτή έχει την μεγαλύτερη βαρύτητα από πλευράς επιθεωρήσεων. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται όλα τα μέσα διάσωσης με επίκεντρο τις σωστικές λέμβους.

- Fire Fighting appliances/ Safety measures: Κάθε χρόνο ζωές χάνονται και ζημιές εκατομμυρίων δολαρίων προκαλούνται από φωτιές στα πλοία. Η κατηγορία αυτή περιέχει όλες τις παρατηρήσεις που έχουν σχέση με τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση της φωτιάς όπως fire pumps, fire dampers, ventilation και πολλά άλλα.
- Safety in general (stability, structure & related equipment): Οι παρατηρήσεις-ελλείψεις που περιλαμβάνει αυτή η κατηγορία αφορούν την κατασκευή και τον εξοπλισμό του πλοίου, και έχουν άμεση σχέση με την ασφάλεια του πλοίου. Ένα από αυτά, η διάβρωση, σε όλες τις μορφές της είναι καταστροφική για κάθε πλοίο γι' αυτό και οι επιθεωρητές δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα αυτό σε κάθε τους έλεγχο. Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων, κάθε ζημιά στη γάστρα και το κατάστρωμα, ζημιές σε ενισχυτικά, ο φωτισμός έκτακτης ανάγκης, αλλά και το σύστημα πηδαλιουχίας του πλοίου στο οποίο από ότι φαίνεται συγκεντρώνονται αρκετές παρατηρήσεις των επιθεωρητών.
- Loadlines: Ιστορικά, η έννοια της γραμμής φορτίων (load lines) εξελίχθηκε κατά την δεκαετία του 1870 στη Μεγάλη Βρετανία για να προστατεύσει τα εμπορικά σκάφη να υπερφορτώνονται. Έτσι και η κατηγορία αυτή περιέχει τις παρατηρήσεις που αφορούν τις γραμμές φόρτωσης, και συγκεκριμένα την αποφυγή υπερφόρτωσης του πλοίου. Εκτός των άλλων, από τα αποτελέσματα αποδεικνύεται ότι ο εξαερισμός, οι σωλήνες αέρα αλλά και τα καλύμματα των κοιτών φορτίου εμφανίζουν πάρα πολλές ελλείψεις.
- Equipment and Machinery: Η καλή κατάσταση και συντήρηση των μηχανημάτων πρόωσης αλλά και των περιφερειακών εξαρτημάτων, μειώνει τις πιθανότητες ατυχημάτων και εξασφαλίζει την ασφάλεια του προσωπικού. Από τις επιθεωρήσεις φαίνεται ότι πολλά πλοία δεν τηρούν τις προϋποθέσεις καθαριότητας του μηχανοστασίου, ενώ παράλληλα εμφανίζονται και προβλήματα στις βοηθητικές μηχανές.

- MARPOL-ANNEX I: Οι διεθνείς απαιτήσεις για την πρόληψη της ρύπανσης πετρελαίου από τα πλοία περιλαμβάνονται στο παράρτημα I της MARPOL. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει εκείνα τα στοιχεία του πλοίου που είναι υπεύθυνα για την ρύπανση της θάλασσας από το πετρέλαιο.
- ISM Related deficiencies: Η παραδοχή στην καθοριστική σημασία και στο ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει η συμμόρφωση με τις διατάξεις του ISM και από την μεριά των πλοιοκτητών, αλλά και από αυτή των επιθεωρητών τα τελευταία χρόνια, είναι πλέον γεγονός. Η προσήλωση στις διατάξεις του ISM είναι καθοριστική για την ασφάλεια του πλοίου, της ανθρώπινης ζωής και του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ο κώδικας ISM έχει στόχο τη συμβολή στην ασφαλέστερη ναυτιλία και τους καθαρότερους ωκεανούς με τον καθορισμό των απαιτήσεων για θέματα ασφάλειας και εμπόδισης της μόλυνσης, σχεδίων εκτάκτου ανάγκης, συντήρησης των πλοίων και εκπαίδευσης του πληρώματος.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, θα μπορούσαμε να πούμε ότι ακόμη και αν το προβλεπόμενο από το Μνημόνιο σύστημα επιθεωρήσεων ήταν θεωρητικά ολοκληρωμένο και πράγματι λειτουργούσε στην εντέλεια, λίγη χρησιμότητα θα είχε αν δεν συνοδευόταν από ένα εξίσου αποτελεσματικό σύστημα αντιμετώπισης των τυχόν προβλημάτων και ελλείψεων που διαπιστώνονται στα πλοία.

Πράγματι, το Μνημόνιο προβλέπει ρητά ότι κάθε συμβαλλόμενο μέρος οφείλει να επιδιώκει τη διόρθωση των τυχόν ελλείψεων και σφαλμάτων που διαπιστώνονται κατά τις επιθεωρήσεις σε πλοία. Με άλλα λόγια, σε πλοίο που διαπιστώνονται προβλήματα κατά την επιθεώρηση δεν θα πρέπει καταρχήν να δίδεται άδεια απόπλου, παρά μόνο αφότου τα προβλήματα αυτά αντιμετωπιστούν. Αναγνωρίζοντας, ωστόσο, ότι μια τέτοια αυστηρή πρόβλεψη θα μπορούσε να οδηγήσει σε σημαντικές καθυστερήσεις και μεγάλα προβλήματα στην πράξη, το Μνημόνιο επιτρέπει σε εξαιρετικές περιπτώσεις, εφόσον έχει γίνει κάθε δυνατή προσπάθεια για τη διόρθωση ενός προβλήματος, (όμως αυτό παραμένει) και εφόσον η φύση του προβλήματος είναι τέτοια που δεν θέτει σε άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια, την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον, να μπορεί να δοθεί άδεια σε ένα πλοίο να αποπλεύσει προς άλλο λιμένα, με σκοπό να γίνουν εκεί οι απαιτούμενες επισκευές (απόπλους υπό όρους). Η σχετική απόφαση λαμβάνεται κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, ο οποίος συνεκτιμά τα αποτελέσματα τυχόν λεπτομερειακής επιθεώρησης, τον αριθμό μελών του

πληρώματος και τη συνολική κατάστασή τους, καθώς και τη φύση και διάρκεια του σκοπούμενου ταξιδιού.

Σε περίπτωση, αντιθέτως, που το διαπιστωθέν πρόβλημα είναι σοβαρό και απειλεί άμεσα την ασφάλεια του πλοίου και του λιμένος, την ανθρώπινη υγεία και το φυσικό περιβάλλον, οι λιμενικές αρχές υποχρεούνται να απαγορεύσουν τον απόπλου, σύμφωνα με το σχετικό πόρισμα της επιθεώρησης, μέχρι το πρόβλημα να αντιμετωπιστεί. Για το σκοπό αυτό έχουν δικαίωμα να προβούν σε **κράτηση του πλοίου**⁵⁵. Για να διευκολύνει στις περιπτώσεις αυτές το έργο του επιθεωρητή, το Μνημόνιο προβλέπει ορισμένα πρακτικά κριτήρια: καταρχήν, αν υπάρχουν ενδείξεις ότι ένα πλοίο δεν είναι αξιόπλοο, δέον είναι να κρατείται κατά την πρώτη επιθεώρηση, ανεξαρτήτως του χρόνου που σχεδιάζει να παραμείνει στο λιμένα, δηλαδή να μη δίνεται στα ύποπτα πλοία «δεύτερη ευκαιρία».

Επιπλέον, αν ο επιθεωρητής ταλαντεύεται αν πρέπει να δώσει άδεια απόπλου ή όχι, θα πρέπει να αποφανθεί κατά της άδειας, εφόσον οι ελλείψεις του πλοίου είναι τέτοιες που είναι αδύνατον να καλυφθούν αμέσως, αλλά θα απαιτηθεί κάποιος χρόνος και μια δεύτερη επίσκεψή του, για να διαπιστωθεί η συμμόρφωση του πλοίου προς τις υποδείξεις του. Η απόφαση για το εάν οι ελλείψεις που βρίσκονται σε ένα σκάφος είναι αρκετά σοβαρές για να αξίζουν την κράτηση εξαρτάται από :

- Αν το σκάφος έχει τη σχετική, έγκυρη τεκμηρίωση
- Αν το σκάφος έχει το ελάχιστο πλήρωμα που απαιτείται στο έγγραφο επάνδρωσης.

Εκτός των άλλων, κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, ο PSCO θα αξιολογήσει περαιτέρω εάν το πλοίο ή και το πλήρωμα είναι σε θέση να :

- πλεύσει ακίνδυνα σε όλο το προσεχές ταξίδι
- ελέγξει το φορτίο σε όλο το προσεχές ταξίδι
- έχει τον έλεγχο του μηχανοστασίου σε όλο το προσεχές ταξίδι
- αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τον κίνδυνο πυρκαγιών σε οποιοδήποτε μέρος του σκάφους, κατά τη διάρκεια του προσεχούς ταξιδιού
- εγκαταλείψει το σκάφος γρήγορα και ακίνδυνα, εάν αυτό κριθεί απαραίτητο, κατά τη διάρκεια του προσεχούς ταξιδιού

⁵⁵ Detention

- αποτρέψει τη ρύπανση του περιβάλλοντος σε όλο το προσεχές ταξίδι
- διατηρήσει την ευστάθεια σε όλο το προσεχές ταξίδι
- διατηρήσει επαρκή υδατοστεγή ακεραιότητα σε όλο το προσεχές ταξίδι
- επικοινωνήσει σε καταστάσεις κινδύνου, εάν αυτό κριθεί απαραίτητο, κατά τη διάρκεια του προσεχούς ταξιδιού
- παράσχει ασφαλείς και υγιείς συνθήκες εν πλω σε όλο το προσεχές ταξίδι.
- παράσχει το μέγιστο των πληροφοριών σε περίπτωση ατυχήματος (όπως προβλέπεται από το όργανο καταγραφής στοιχείων των ταξιδιών).

Λαμβάνοντας υπόψη όμως ότι η κρίση κάθε επιθεωρητή είναι υποκειμενική υπόθεση κι επιπλέον αναγνωρίζοντας ότι ένα γραπτό κείμενο δεν μπορεί να καλύψει όλα τα ενδεχόμενα που στην πράξη θα εμφανιστούν, το Μνημόνιο παραχωρεί στους επιθεωρητές κάποια ευελιξία ώστε, ακόμα κι αν διαπιστώνουν ότι ένα πλοίο δεν είναι καταρχήν αξιόπλοο, να έχουν την δυνατότητα να προτείνουν εναλλακτικές λύσεις, ανάλογα βέβαια με τη φύση και τη βαρύτητα του προβλήματος που διαπιστώνεται. Για παράδειγμα:

- Αν το πρόβλημα είναι μια τυχαία ζημιά, η οποία σημειώθηκε κατά το ταξίδι του πλοίου προς το λιμένα, όπου έγινε η επιθεώρηση, ή κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση του φορτίου του, τότε το πλοίο, το οποίο κανονικά θα έπρεπε να κρατηθεί στο λιμάνι, μπορεί να συνεχίσει το ταξίδι του, εφόσον δεν υπάρχει άμεσος σοβαρός κίνδυνος, έχουν γίνει οι απαιτούμενες ενέργειες για τη διόρθωση του προβλήματος, έχει ενημερωθεί το κράτος σημαίας και παρέχονται στις λιμενικές αρχές όλες οι απαιτούμενες πληροφορίες σχετικά με τις περιστάσεις του συμβάντος και την έκταση της ζημιάς.
- Αν διαπιστωθεί ότι ένα πλοίο δεν διαθέτει έγκυρα πιστοποιητικά του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM), υπό κανονικές συνθήκες το πλοίο αυτό κρατείται στο λιμάνι. Μπορεί ωστόσο να του επιτραπεί ο απόπλους για λόγους αποσυμφόρησης του λιμένα, εφόσον η επιθεώρηση δεν εντοπίσει άλλα προβλήματα, ωστόσο σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει το πλοίο να εμφανίσει έγκυρα πιστοποιητικά στο λιμένα κράτησης, προτού του επιτραπεί η προσέγγιση σε οποιοδήποτε άλλο λιμένα συμβαλλόμενου μέρους του Μνημονίου.

- Αν το πρόβλημα που έχει διαπιστωθεί στο πλοίο είναι επικίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία και το περιβάλλον, κανονικά το πλοίο πρέπει να υποχρεωθεί να παραμείνει στο λιμένα ελέγχου μέχρι την αποτελεσματική αντιμετώπισή του. Επειδή όμως στην πράξη δεν διαθέτουν όλοι οι λιμένες τις απαιτούμενες υποδομές, ώστε να μπορεί να αντιμετωπιστεί κάθε είδους περιστατικό, μπορεί σύμφωνα με το Μνημόνιο να επιτραπεί η μετάβαση ενός τέτοιου πλοίου στο πλησιέστερο κατάλληλο ναυπηγείο, κατ' επιλογήν του πλοιάρχου ή των λιμενικών αρχών, εφόσον πληρούνται ορισμένες προδιαγραφές του κράτους σημαίας και του κράτους λιμένος. Οι προδιαγραφές αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν εκφόρτωση του φορτίου ή και διενέργεια προσωρινών επισκευών, ώστε το πλοίο να ταξιδέψει μέχρι το ναυπηγείο χωρίς άμεσο κίνδυνο για την ασφάλεια και υγεία των επιβατών ή του πληρώματος, την ασφάλεια άλλων πλοίων, αλλά και την ακεραιότητα του θαλασσιού περιβάλλοντος. Η επιλογή πάντως των τυχόν προσωρινών μέτρων και του ναυπηγείου εξαρτάται από τη φύση του προβλήματος, το οποίο οδήγησε στην κράτηση. Σε κάθε περίπτωση, προβλέπεται η ενημέρωση όλων των ενδιαφερόμενων μερών για τις εξελίξεις γύρω από ένα τέτοιο πλοίο και μάλιστα διευκρινίζεται στο κείμενο του Μνημονίου τίνος ευθύνη είναι η ενημέρωση σε κάθε στάδιο των σχετικών εξελίξεων.

Η ενημέρωση, η ανταλλαγή πληροφοριών και η διαφάνεια είναι ένα γνώρισμα που χαρακτηρίζει το Μνημόνιο συνολικά. Σε κάθε περίπτωση, οποιαδήποτε ενέργεια των λιμενικών αρχών που σχετίζεται με κράτηση ενός πλοίου **γνωστοποιείται** σε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη του Μνημονίου. Πιο συγκεκριμένα, το ίδιο το γεγονός της κράτησης γνωστοποιείται εγγράφως στην αρμόδια υπηρεσία του κράτους σημαίας, μαζί με τη σχετική έκθεση της επιθεώρησης. Όπου απαιτείται, ενημερώνονται ο νηογνώμονας, ο οποίος είχε εκδώσει τα πιστοποιητικά της κλάσης του πλοίου και ο αναγνωρισμένος οργανισμός, ο οποίος είχε εκδώσει τα πιστοποιητικά για λογαριασμό της σημαίας. Στις περιπτώσεις όπου για κάποιο λόγο επιτρέπεται ο απόπλους σε πλοία υπό όρους, παρά τις διαπιστωθείσες ελλείψεις, ενημερώνονται όλα τα μέρη για τον απόπλου και για το σύνολο των πληροφοριών που διαθέτει ο λιμένας κράτησης σχετικά

με το πλοίο και την κατάστασή του. Τέλος, όλα τα συμβαλλόμενα μέρη ενημερώνονται εγγράφως για τυχόν απελευθέρωση κρατούμενου πλοίου⁵⁶.

2.11. ΑΡΝΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

Εκτός από το μέτρο της κράτησης πλοίων, στα οποία έχουν διαπιστωθεί προβλήματα κατά την επιθεώρηση, το Μνημόνιο προβλέπει σε ορισμένες περιπτώσεις (όχι όμως αν συντρέχουν κατεπείγουσες περιστάσεις) την απαγόρευση της προσέγγισης ενός πλοίου σε λιμένα συμβαλλόμενου μέρους⁵⁷. Η απαγόρευση αυτή μπορεί να επιβληθεί σε πετρελαιοφόρα, επιβατηγά πλοία, δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγραερίου και χημικών και πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου στις εξής περιπτώσεις: πρώτον, αν το πλοίο φέρει σημαία, η οποία περιλαμβάνεται στη μαύρη λίστα που δημοσιεύεται στο πλαίσιο της ετήσιας έκθεσης του Μνημονίου και επιπλέον έχει επιβληθεί στο πλοίο αυτό κράτηση πάνω από δυο φορές τους τελευταίους 24 μήνες σε λιμένες συμβαλλόμενων μερών και δεύτερον, αν το πλοίο φέρει σημαία που χαρακτηρίζεται ως «πολύ υψηλού κινδύνου» ή «υψηλού κινδύνου» στη μαύρη λίστα της ετήσιας έκθεσης του Μνημονίου και επιπλέον έχει επιβληθεί στο πλοίο αυτό κράτηση πάνω από μια φορά τους τελευταίους 36 μήνες σε λιμένες συμβαλλόμενων μερών.

Η σχετική απαγόρευση γνωστοποιείται στον πλοίαρχο από τις αρχές του λιμένα της τρίτης ή δεύτερης κράτησης του πλοίου κατά τα ανωτέρω και ενεργοποιείται αφότου το πλοίο αναχωρήσει από το λιμένα αυτό. Για την απαγόρευση ενημερώνονται όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, όπως επίσης οι αρχές του κράτους σημαίας.

Η απαγόρευση πρόσβασης μπορεί να ανακληθεί, μετά από επίσημο αίτημα του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου προς τις λιμενικές αρχές που επέβαλαν το μέτρο, συνοδευόμενο από πιστοποιητικό του κράτους σημαίας στο οποίο να φαίνεται ότι το πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με τις ισχύουσες προδιαγραφές βάσει διεθνών συμβάσεων καθώς και, όπου απαιτείται, αντίστοιχο πιστοποιητικό του νηογνώμονα σχετικά με τις προδιαγραφές της κλάσης. Η άρση του μέτρου πραγματοποιείται μετά από νέα, ευρεία επιθεώρηση του πλοίου, δαπάνες του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή, η

⁵⁶ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Including 31st Amendment, adopted 21 May 2009)

⁵⁷ Refusal of access

οποία πραγματοποιείται σε λιμένα κοινής αποδοχής από τις λιμενικές αρχές του κράτους που επέβαλαν την απαγόρευση, εφόσον διαπιστωθεί ότι το πλοίο πράγματι συμμορφώνεται με τις προβλέψεις των διεθνών συμβάσεων.

Η απαγόρευση πρόσβασης σε λιμένες συμβαλλόμενων μερών, όπως περιγράφεται παραπάνω, αναφέρεται ιδίως σε πλοία, επί των οποίων το κράτος σημαίας δεν έχει τη δυνατότητα ή τη βούληση να ασκεί αυστηρή εποπτεία, με αποτέλεσμα τα πλοία αυτά να έχουν προβλήματα και ελλείψεις σε τακτική βάση. Πέρα όμως από αυτά τα πλοία, το μέτρο της απαγόρευσης πρόσβασης χρησιμοποιείται επιπλέον από τα μέρη του Μνημονίου και ως μέσο πίεσης, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι όταν ένα πλοίο με διαπιστωμένα προβλήματα παίρνει άδεια να αναχωρήσει από ένα λιμένα υπό όρους, θα πρέπει να συμμορφώνεται με τους όρους αυτούς, διαφορετικά δεν θα του επιτρέπεται η επαναπροσέγγιση σε λιμένα συμβαλλόμενου μέρους.

Έτσι, η προσέγγιση σε λιμένες συμβαλλόμενων μερών μπορεί να απαγορευτεί σε ένα πλοίο επιπλέον και για τους εξής λόγους:

- Πρώτον, διότι παρόλο που διαπιστώθηκαν ελλείψεις στο πλοίο κατά τη διάρκεια προγενέστερης επιθεώρησης, οι οποίες είτε ήταν δευτερεύουσας σημασίας, είτε ήταν σοβαρές αλλά δεν μπορούσαν να αντιμετωπιστούν στο λιμένα όπου εντοπίστηκαν, κι επομένως το πλοίο πήρε άδεια να αποπλεύσει υπό τον όρο να συμμορφωθεί με ορισμένες υποδείξεις της έκθεσης επιθεώρησης, το πλοίο δεν συμμορφώθηκε με τις υποδείξεις αυτές κι εξακολουθεί να έχει προβλήματα. Την ευθύνη για τη σχετική ενημέρωση προς τα συμβαλλόμενα μέρη περί της μη συμμόρφωσης του πλοίου έχουν οι αρχές του λιμένος, όπου διαπιστώθηκαν οι ελλείψεις.
- Δεύτερον, διότι παρόλο που διαπιστώθηκαν σοβαρές ελλείψεις στο πλοίο κατά τη διάρκεια προγενέστερης επιθεώρησης και το πλοίο πήρε άδεια να αποπλεύσει με αποκλειστικό σκοπό να κατευθυνθεί σε ναυπηγείο για επισκευή, το πλοίο αρνήθηκε ρητά να συμμορφωθεί με τις σχετικές συστάσεις και δεν εμφανίστηκε ποτέ στο ναυπηγείο. Στην περίπτωση αυτή, την ευθύνη της σχετικής ενημέρωσης έχει το ναυπηγείο.

Στις ανωτέρω περιπτώσεις, οι λιμενικές αρχές των συμβαλλόμενων μερών έχουν δικαίωμα να αρνηθούν την προσέγγιση του εν λόγω πλοίου στους λιμένες τους, μέχρις

όπου ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του παρέχει επαρκείς αποδείξεις στις αρχές του λιμένος, όπου διαπιστώθηκαν οι ελλείψεις, ότι το πλοίο συμμορφώνεται προς όλες τις απαιτούμενες προδιαγραφές των διεθνών συνθηκών.

Το δικαίωμα άρνησης της πρόσβασης πλοίου σε λιμένα βάσει του Μνημονίου πάντως δεν μπορεί να ασκηθεί σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας, όταν κινδυνεύουν ανθρώπινες ζωές ή όταν μπορεί με την προσέγγιση του πλοίου στη στεριά να ελαχιστοποιηθεί η περιβαλλοντική ζημία, εφόσον και ο πλοιοκτήτης, διαχειριστής ή πλοίαρχος του πλοίου έχουν κάνει από την πλευρά τους ό,τι είναι δυνατόν για την ασφαλή είσοδο του πλοίου στο λιμένα⁵⁸.

2.12. ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

Κατά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης, οι αρχές του κράτους λιμένος μεριμνούν ώστε ο πλοίαρχος του ελεγχθέντος πλοίου να λάβει πλήρη σχετική έκθεση, η οποία να περιλαμβάνει τα συμπεράσματα του επιθεωρητή, καθώς και λεπτομέρειες για τις τυχόν ελλείψεις που διαπιστώθηκαν και τις ενέργειες που έγιναν προς αποκατάστασή τους. Η έκθεση αυτή γνωστοποιείται σε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη του Μνημονίου.

Εφόσον κατά την επιθεώρηση διαπιστωθούν προβλήματα και ελλείψεις αρκετά σημαντικές, ώστε να συνιστούν λόγο κράτησης του πλοίου, τότε τα έξοδα της επιθεώρησης χρεώνονται στον πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του ή στους κατά τόπους αντιπροσώπους τους. Ομοίως, αν επιβληθεί στο πλοίο κράτηση, ακόμα και αν αποκατασταθούν οι ελλείψεις που οδήγησαν στο μέτρο αυτό, δεν επιτρέπεται στο πλοίο να αποπλεύσει προτού καλυφθούν τα έξοδα του κράτους λιμένος, είτε με εξόφληση είτε με παροχή επαρκούς ασφάλειας.

⁵⁸ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Including 31st Amendment, adopted 21 May 2009)

2.13. ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΕΦΕΣΗΣ ENANTIA SE MIA ΔΙΑΤΑΓΗ ΚΡΑΤΗΣΗΣ Η' ΟΠΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΗΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ

Εάν ο πλοίαρχος του πλοίου θεωρήσει ότι η διαταγή κράτησης ήταν άδικη, θα πρέπει να ζητήσει διευκρινήσεις από τον PSCO προτού αυτός εγκαταλείψει το πλοίο. Εάν δεν είναι σε θέση να του δώσει τις κατάλληλες εξηγήσεις, τότε ο πλοίαρχος έχει την δυνατότητα να κάνει μια άτυπη έκκληση στους ανώτερους υπαλλήλους της διοίκησης του κρατικού ελέγχου λιμένων. Εάν αποτύχει και αυτό, τότε το πλοίο διατηρεί το επίσημο δικαίωμα της έφεσης. Η έκκληση θα πρέπει να γίνει στην λιμενική αρχή της χώρας που πραγματοποιήθηκε ο έλεγχος το συντομότερο δυνατόν και παράλληλα να ενημερωθεί και το κράτος σημαίας για την εξέλιξη αυτή. Ο PSCO θα πρέπει να ενημερώσει τον πλοίαρχο για το δικαίωμά του να ασκήσει έφεση. Οι διαδικασίες που θα ακολουθήσουν θα βασιστούν πάνω στις εθνικές νομοθεσίες της εκάστοτε λιμενικής αρχής, και συνήθως απαιτούν την εξυπηρέτηση της έφεσης το συντομότερο δυνατό. Σε κανονικά πλαίσια, μια έφεση δεν θα οδηγήσει άμεσα στην άρση της διαταγής κράτησης.

2.14. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ως εργαλείο στα χέρια του κράτους λιμένος, το Μνημόνιο δίνει αρκετές δυνατότητες για τον αποτελεσματικό έλεγχο δυνητικά «επικίνδυνων» πλοίων. Ωστόσο, είναι σαφές και από το κείμενο του Μνημονίου ότι πρωταρχική ευθύνη και δικαιοδοσία πάνω στα πλοία αυτά εξακολουθεί να έχει το κράτος σημαίας, σύμφωνα με πάγια αρχή του διεθνούς δικαίου της θάλασσας. Η παρέμβαση του κράτους λιμένος πρέπει να κινείται στο πλαίσιο των διατάξεων του Μνημονίου και να μη θίγει δικαιώματα ή υποχρεώσεις του πλοίου βάσει των διεθνών συνθηκών, στις οποίες έχει προσχωρήσει το κράτος σημαίας. Επιπλέον, πρέπει να γίνεται προσπάθεια η παρέμβαση αυτή να προκαλεί τη μικρότερη δυνατή ενόχληση στο πλοίο, ιδίως να μην το καθυστερεί αδικαιολόγητα από την εκτέλεση των υποχρεώσεών του. Διευκρινίζεται ότι, σε περίπτωση αδικαιολόγητης κράτησης ή καθυστέρησης του πλοίου, γεννάται αξίωση

αποζημίωσης εκ μέρους του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή, ο οποίος όμως φέρει και το βάρος απόδειξης σχετικά με το αδικαιολόγητο της καθυστέρησης⁵⁹.

2.15. ΠΑΡΟΧΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Όπως προαναφέρθηκε, κεντρική θέση στο σύστημα ελέγχων και επιβολής κυρώσεων που προβλέπει το Μνημόνιο έχει ο συντονισμός μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, ο οποίος μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο με καλή κυκλοφορία των διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με τα πλοία στις αρχές όλων των λιμένων. Σύμφωνα με το Μνημόνιο, κάθε λιμενική αρχή οφείλει να γνωστοποιεί τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που διενεργεί, σύμφωνα με την προβλεπόμενη διαδικασία.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τους όρους του Μνημονίου την ευθύνη για την ηλεκτρονική «φιλοξενία» και τη διαχείριση του πληροφοριακού συστήματος των επιθεωρήσεων αναλαμβάνει το γαλλικό Υπουργείο Μεταφορών, ειδικότερα, το Τμήμα Πληροφοριακών Συστημάτων (DSI) της γενικής διεύθυνσης Ναυτιλίας και Ναυτικών (DAMGM). Υπό την αιγίδα του DSI συγκεντρώνονται και τηρούνται αρχεία πληροφοριών όλων των συμβαλλόμενων μερών σχετικά με τις επιθεωρήσεις που διεξάγουν οι εκάστοτε λιμενικές αρχές και τα αποτελέσματα αυτών. Οι πληροφορίες υποβάλλονται από κάθε αρχή σε ηλεκτρονική μορφή σε ημερήσια βάση και μετά από την απαραίτητη επεξεργασία διατίθενται σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, για την εύκολη πρόσβαση όλων των συμβαλλόμενων μερών, η δε δημοσίευσή τους διευκολύνεται από τη Γραμματεία του Μνημονίου και το DSI.

Εκτός από την διακίνηση πληροφοριών, συντονισμός και συνεργασία μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών του Μνημονίου προβλέπεται και σε ζητήματα επιχειρησιακών παραβάσεων⁶⁰ των υποχρεώσεων των πλοίων εκ της διεθνούς σύμβασης MARPOL. Συγκεκριμένα, οι λιμενικές αρχές ενός συμβαλλόμενου μέρους μπορούν, προκειμένου να διευκολύνουν ένα άλλο μέρος, να διενεργήσουν αυτοψία σε πλοία, τα οποία βρίσκονται εντός της περιοχής ευθύνης τους και για τα οποία υπάρχουν υποψίες ότι παραβιάζουν τις υποχρεώσεις τους εκ της MARPOL. Στο πλαίσιο των

⁵⁹ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Including 31st Amendment, adopted 21 May 2009)

⁶⁰ Operational violations

σχετικών ελέγχων γίνεται επίσκεψη στο πλοίο, αναζήτηση πληροφοριών και συλλογή δειγμάτων από ύποπτες ουσίες, όπου κρίνεται απαραίτητο, προκειμένου να διαπιστωθεί αν το πλοίο αυτό απελευθερώνει επικίνδυνες ρυπογόνες ουσίες στο περιβάλλον⁶¹.

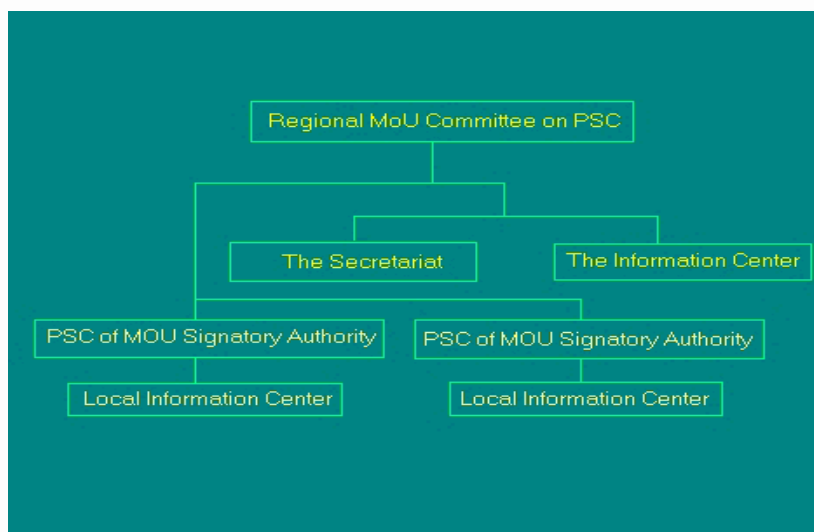
2.16. ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

Προκειμένου για την αποτελεσματικότερη επίτευξη των σκοπών του Μνημονίου, τα συμβαλλόμενα μέρη συστήνουν μια Επιτροπή, με τη συμμετοχή ενός εκπροσώπου από κάθε κράτος-μέλος, καθώς και από έναν εκπρόσωπο της Επιτροπής της ΕΕ, η οποία θα συνέρχεται άπαξ ετησίως ή και σε μικρότερα χρονικά διαστήματα εφόσον αυτό κρίνεται απαραίτητο. Αντιπρόσωποι από τον ΙΜΟ τον ΙΛΟ και από την ΕΕ συμμετέχουν ως παρατηρητές στις συναντήσεις της Επιτροπής, καθώς και αντιπρόσωποι από διάφορες συνεργαζόμενες θαλάσσιες αρχές και περιφερειακές συμφωνίες. Το έργο της Επιτροπής περιλαμβάνει την προώθηση μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών εναρμονισμένων διαδικασιών και πρακτικών σχετικά με το τρίπτυχο «επιθεώρηση πλοίου» - «αντιμετώπιση προβλημάτων» - «κράτηση», την κατάρτιση νέων, βελτιωμένων διαδικασιών σχετικά με τα ανωτέρω, καθώς και τη βελτίωση των διαδικασιών ανταλλαγής πληροφοριών στο πλαίσιο του Μνημονίου.

Παράλληλα, συστήνεται Γραμματεία του Μνημονίου, η οποία φιλοξενείται στη Χάγη και στελεχώνεται από προσωπικό του Ολλανδικού Υπουργείου Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και Διαχείρισης Υδάτινων Πόρων⁶².

⁶¹ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Including 31st Amendment, adopted 21 May 2009)

⁶² http://www.medmou.org/PSC_Basic_Principles.html#1



Σχήμα 1: Διάρθρωση του Paris MOU

2.17. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΔΙΟΥ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΜΝΗΜΟΝΙΟΥ

Το Μνημόνιο προβλέπει μια σειρά κριτηρίων, βάσει των οποίων δύναται να προσχωρήσει σε αυτό λιμενική αρχή άλλου κράτους, επεκτείνοντας το πεδίο ισχύος του Μνημονίου σε μια ευρύτερη γεωγραφική περιοχή. Καταρχήν, σύμφωνα με το γεωγραφικό κριτήριο, η υποψήφια για προσχώρηση λιμενική αρχή θα πρέπει να είναι αρμόδια για κάποια γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης ή των ακτών του Βόρειου Ατλαντικού Ωκεανού, μεταξύ της Βορείου Αμερικής μέχρι της Ευρωπαϊκής ηπείρου. Περαιτέρω, μεταξύ άλλων θα πρέπει να πληρεί και κάποια ποιοτικά κριτήρια όπως: η υποψήφια αρχή να δηλώνει ρητά τη συμφωνία της προς τις δεσμεύσεις του Μνημονίου, να έχει υπογράψει και κυρώσει τις ισχύουσες διεθνείς συνθήκες στις οποίες βασίζεται το σύστημα ελέγχων του Μνημονίου, να διαθέτει τα μέσα για την αποτελεσματική εφαρμογή των σκοπών του, και να συμμετέχει οικονομικά στον προϋπολογισμό του.

2.18. ΝΕΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

Τον Μάιο του 2009 οι αρχές του Νέου Καθεστώτος Επιθεώρησης⁶³ εγκρίθηκαν από το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων στην 42η συνεδρίαση της Επιτροπής. Για τα μέλη της ΕΕ του Μνημονίου του Παρισίου, το καθεστώς επιθεώρησης

⁶³ New Inspection Regime (NIR)

μεταφράστηκε σε νέα Οδηγία, μέρος του '3^{ου} Πακέτου για την Ασφάλεια της Θάλασσας'. Το πακέτο αυτό ολοκληρώθηκε στο τέλος του 2008, ενώ το νέο καθεστώς επιθεώρησης θα τεθεί σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου του 2011.

Με την εισαγωγή του NIR τα ποιοτικά πλοία θα ανταμειφθούν με λιγότερες επιθεωρήσεις, ενώ τα πλοία υψηλού κινδύνου θα υπόκεινται σε πιο συχνούς και λεπτομερείς ελέγχους. Το καθεστώς επιθεώρησης θα έπρεπε να λάβει υπόψη του την αρχή της 'δίκαιης διανομής', όπου υπό ορισμένες συνθήκες το βάρος της επιθεώρησης θα μπορεί να επιμεριστεί μεταξύ των μελών. Έτσι, ένα περισσότερο δίκαιο σύστημα συμμετοχής κάνει την εμφάνισή του, σύμφωνα με το οποίο, κάθε μέλος συμβάλει στην συνολική πλήρη κάλυψη του αριθμού των επιθεωρήσεων, σύμφωνα με τον αριθμό των πλοίων που το επισκέπτονται.

Τα αρχεία προηγούμενων επιθεωρήσεων του πλοίου, σε συνδυασμό με την ηλικία του και τον τύπο του, θα επηρεάσουν και αυτά με την σειρά τους την επιλογή του για επιθεώρηση. Εκτός των άλλων, το NIR θα συνοδεύεται και από ένα καινούριο σύστημα καταγραφής δεδομένων το THETIS, το οποίο θα αντικαταστήσει την υπάρχουσα βάση δεδομένων Sirenac. Ένα νέο στοιχείο του Thetis θα είναι και η καταγραφή των στοιχείων του λιμανιού. Η καταγραφή των στοιχείων αυτών είναι σημαντική για τον σχεδιασμό των επιθεωρήσεων και την επιλογή των πλοίων από τα κράτη-μέλη.

Έτσι, η επιλογή των πλοίων για επιθεώρηση θα γίνεται βάση του προφίλ κινδύνου του κάθε πλοίου⁶⁴. Ως εκ τούτου, χρησιμοποιώντας τη μέθοδο αυτή, τα πλοία κατηγοριοποιούνται ως υψηλού, τυπικού και χαμηλού κινδύνου πλοία.

- Τα πλοία υψηλού κινδύνου High Risk Ships (HRS) θα υπόκεινται σε έλεγχο ύστερα από ένα διάλειμμα 6 μηνών.
- Τα πλοία τυπικού κινδύνου Standard Risk Ships (SRS), θα ανταμείβονται με έλεγχο κατόπιν ενός διαστήματος μεταξύ 10-12 μηνών, ενώ
- Τα χαμηλού κινδύνου πλοία Low Risk Ships (LRS) θα ανταμείβονται με ένα διάλειμμα ελέγχου μεταξύ 24-36 μηνών από την τελευταία επιθεώρηση⁶⁵.

⁶⁴ Ship Risk Profile

⁶⁵ <http://www.parismou.org/ParisMOU/New+Inspection+Regime/default.aspx>

2.19. ΚΥΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΟΥ PARIS MOU

Συμπερασματικά, τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά του Μνημονίου των Παρισίων θα μπορούσαν να συνοψισθούν ως εξής:

1. Είναι μια ευέλικτη μορφή διακρατικής συνεργασίας που αποκλίνει από το παραδοσιακό σύστημα των διεθνών συμβάσεων και γι' αυτό το λόγο έχει τη δυνατότητα να είναι πιο αποτελεσματικό.
2. Αναγνωρίζει μεν ότι το κράτος σημαίας έχει τον τελευταίο λόγο ως προς την άσκηση κυρίαρχης εξουσίας πάνω στα πλοία, ωστόσο εξοπλίζει με αποτελεσματικά εργαλεία ελέγχου τα κράτη λιμένων, τα οποία συχνά αντιμετωπίζουν με καχυποψία πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας κι επιπλέον αναζητούν τρόπους να βεβαιώσουν την ασφάλεια των λιμένων τους και να διασφαλίσουν την ακεραιότητα του θαλασσίου περιβάλλοντος εντός των περιοχών ευθύνης τους.
3. Τοποθετεί στο επίκεντρο της αποτελεσματικής λειτουργίας του τη δημοσιότητα και συνεχή ανταλλαγή πληροφοριών, τον καλό συντονισμό μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών και την ευελιξία και προσαρμοστικότητα σύμφωνα με τα εκάστοτε δεδομένα.

3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ PARIS MOU ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2008

3.1. ΣΥΝΟΨΗ ΤΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΤΟΥ PARIS MOU ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2008

Εστιάζοντας στην ανάλυση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων που διεξήχθησαν κατά το έτος 2008, και σε σύγκριση με τα αποτελέσματα προηγούμενων ετών όπως αυτά προκύπτουν από τις ετήσιες εκθέσεις του Paris MOU, μπορούν να διεξαχθούν τόσο ποιοτικά, όσο και ποσοτικά συμπεράσματα, που δείχνουν την βελτίωση της διεξαγωγής των επιθεωρήσεων και την ενίσχυση του θεσμού αυτού στο σύνολό του.

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, κύριο μέλημα του κάθε επιθεωρητή PSCO είναι να διαπιστώσει διαμέσου της επιθεώρησης PSC αν το πλοίο είναι ασφαλές και πληρεί όλες τις προϋποθέσεις των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Αν εξακριβώσει ελλείψεις στο πλοίο που το καθιστούν δυνητικά επικίνδυνο, μπορεί να το θέσει υπό κράτηση στο λιμάνι, έως ότου αυτές να αποκατασταθούν. Είναι μεγάλη βεβαίως η σημασία του αν θα κρατηθεί ένα πλοίο στο λιμάνι γιατί αυτό σημαίνει απώλεια χρόνου για το πλοίο, καθυστέρηση στις παραδόσεις του φορτίου και οικονομικές απώλειες στον πλοιοκτήτη.

Κάνοντας λοιπόν μία ανασκόπηση στα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που έλαβαν χώρα εντός της περιφέρειας που καλύπτει ο Paris MOU, διαπιστώνει κανείς πως κατά τη διάρκεια των τελευταίων τεσσάρων ετών το μέσο ποσοστό κρατήσεων φαίνεται να έχει σταθεροποιηθεί στο 5% περίπου. Ένα σημαντικό θέμα που αξίζει να αναφερθεί είναι ότι σε κάθε 1 από τις 20 επιθεωρήσεις ανά πλοίο, παρατηρείται απαγόρευση του απόπλου.

Πιο ανησυχητική είναι η αυξανόμενη τάση στον αριθμό των ελλείψεων μεταξύ των ετών 2005 και 2008, με ποσοστό που φτάνει το 34%. Αυτό σημαίνει ότι κατά μέσο όρο η κατάσταση των πλοίων επιδεινώνεται ραγδαία. Σχεδόν στο 60% των επιθεωρήσεων που έλαβαν χώρα το 2008 βρέθηκαν 6 ελλείψεις κατά μέσο όρο σε κάθε πλοίο, ενώ σε 458 επιθεωρήσεις παρατηρήθηκαν περισσότερες από 20 ελλείψεις.

Σε μια προσπάθεια υποβοήθησης των PSC στην επιλογή πλοίων για επιθεώρηση, τα Μνημόνια Συνεργασίας αξιολογώντας τα αποτελέσματα των

επιθεωρήσεων των τελευταίων χρόνων, εκδίδουν ετήσια τις Μαύρες, Γκρι και Λευκές Λίστες, οι οποίες παρουσιάζουν την απόδοση του κάθε κράτους σημαίας όσον αφορά στις κρατήσεις που επιβλήθηκαν στα πλοία τους από ξένα PSC. Οι λίστες παρουσιάζουν το πλήρες φάσμα μεταξύ των ποιοτικών σημαιών και των σημαιών με κακή απόδοση που θεωρούνται υψηλού ή πολύ υψηλού κινδύνου. Οι λίστες αυτές αποτελούν σημαντικό εργαλείο στην επιλογή του πλοίου για επιθεώρηση. Είναι προφανές, ότι αν ένα πλοίο φέρει σημαία που βρίσκεται σε μαύρη περιοχή, υπόκειται σε περισσότερες επιθεωρήσεις και άρα σε συχνές καθυστερήσεις σε σχέση με κάποιο άλλο. Γι' αυτό χώρες που βρίσκονται στη λευκή λίστα είναι πιο ελκυστικές όσον αφορά στις καθυστερήσεις των πλοίων τους.

Το 2008, η κατηγοριοποίηση των κρατών της σημαίας σε "Μαύρη, Γκρι και Λευκή λίστα" υπογραμμίζει την επιδείνωση της κατάστασης των πλοίων, με περισσότερες σημαίες στις κατηγορίες υψηλού και πολύ υψηλού κινδύνου (βλ. Παράρτημα Α, Πηγή <http://www.parismou.org/upload/anrep/BGWlist2006-2008.pdf>). Με την παγκόσμια οικονομική ύφεση στο τέλος του 2008 οι προοπτικές για το 2009 είναι ανησυχητικές. Η Εμπορική ναυτιλία, όπως και άλλες βιομηχανίες, αναζητούν μείωση του κόστους. Ωστόσο, πιθανές λάθος επιλογές για την πραγματοποίηση του σκοπού αυτού, θα μπορούσαν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλεια της ναυτιλίας. Επιπλέον, έκδηλη είναι και η ανησυχία ότι η χαλάρωση του ρυθμιστικού καθεστώτος από ορισμένα κράτη σημαίας, καθώς και από ορισμένους αναγνωρισμένους οργανισμούς (νηογνώμονες), θα μπορούσαν να επηρεάσουν αρνητικά το σύνολο της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Εξετάζοντας τα στοιχεία του 2008, φαίνεται ότι τα πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών αποτελούν το 75% του συνόλου των παρατηρούμενων ελλείψεων. Έντονη είναι η ανησυχία, ότι με την οικονομική ύφεση που επικρατεί, η επιχειρησιακή ζωή των πλοίων θα αυξηθεί, με αποτέλεσμα να οδηγηθούμε σε υψηλότερα επίπεδα ελλείψεων και σε συνεπακόλουθη μείωση της ασφάλειας στην ναυτιλία.

Το Νέο Καθεστώς Επιθεώρησης του Μνημονίου του Παρισιού, όπως προαναφέραμε, πλησιάζει στο τελικό στάδιο ανάπτυξης του και αρχίζει να επικεντρώνεται στην τακτοποίηση και των τελικών λεπτομερειών του, λαμβάνοντας και την ανάλογη πολιτική υποστήριξη από την Ευρώπη. Ενώ τα πλοία χαμηλού κινδύνου θα πριμοδοτηθούν με την διακοπή επιθεωρήσεων για 24 έως 36 μήνες, τα πλοία

υψηλού κινδύνου θα πρέπει να υποβληθούν σε ένα αυστηρότερο καθεστώς επιθεωρήσεων κάθε 6 μήνες.

Τα μέτρα απαγόρευσης θα επεκταθούν σε όλους τους τύπους των πλοίων και θα ισχύσουν για όλες τις σημαίες που βρίσκονται στις «Μαύρες» και στις «Γκρι λίστες». Αυτό θα έχει επίπτωση σε ένα μεγάλο αριθμό πλοίων, τα οποία ενώ μέχρι σήμερα κατάφερναν και συνέχιζαν τη δραστηριότητά τους στην περιοχή έπειτα και από πολλαπλές απαγορεύσεις απόπλου, μετά το 2011, δεν θα είναι πλέον ευπρόσδεκτα στα λιμάνια που καλύπτει το μνημόνιο του Παρισιού.

Τα 27 μέλη του Μνημονίου έχουν πραγματοποιήσει 24.647 ελέγχους μέσα στο 2008. Ο αριθμός των κρατήσεων έχει μειωθεί ελαφρά από 1250 το 2007 σε 1.220 το 2008. Ωστόσο, κατά την περίοδο 2006 – 2008 στα πλοία που φέρουν «μαύρη σημαία», παρατηρείται το υψηλότερο ποσοστό κράτησης.

Με 16.070 επιθεωρήσεις και 1906 κρατήσεις το ποσοστό έφτασε στο 11,86%. Για τα πλοία που φέρουν «γκρίζα σημαία» το ποσοστό κράτησης είναι 6,30% (3.319 επιθεωρήσεις, 209 κρατήσεις) και 3% για τα πλοία που φέρουν «λευκή σημαία» (49.330 έλεγχοι και 1.478 κρατήσεις).

Το 2008 σε 19 συνολικά πλοία απαγορεύτηκε ο απόπλους, ενώ από αυτά τα 18 ήταν πλοία που έφεραν “μαύρη σημαία” τη περίοδο της απαγόρευσης. Σε γενικές γραμμές, ενώ τα ποσοστά κράτησης των περισσότερων τύπων πλοίων μειωθήκαν το 2008, για τα πλοία μεταφοράς αερίου και για τα δεξαμενόπλοια αυξήθηκαν. Αυτό εύλογα προκαλεί ανησυχία και χρειάζεται στενή παρακολούθηση.

Ορισμένοι τομείς των παρατηρήσεων/ελλείψεων που επίσης παρουσιάζουν σχετική αύξηση σε σύγκριση με το 2007 είναι οι εξής:

- Safety of navigation (29.19%)
- MARPOL Annex IV, V, VI (17,12%)
- Security (22.71%)
- Equipment and machinery (19,48%)
- Stability and structure (19.41%)
- Working and living conditions (17,67%)

Μεταξύ της 1ης Σεπτεμβρίου και της 30^{ης} Νοέμβριου του 2008 πραγματοποιήθηκαν οι εργασίες του Concentrated Inspection Campaign(CIC), με θέμα την “Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας”, και τα αποτελέσματα της έδειξαν ότι μία στις πέντε

επιθεωρήσεις παρουσίασαν ελλείψεις που αφορούσαν την ναυσιπλοΐα και συγκεκριμένα στην μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της SOLAS Κεφάλαιο V. Συνολικά διεξήχθησαν 5.809 έλεγχοι σε 5.470 πλοία, ενώ πολλά από αυτά επιθεωρήθηκαν περισσότερες από μία φορές. Κατά τη διάρκεια της εκστρατείας καταγράφηκαν 1.872 ελλείψεις σχετικές με την «Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας» και 81 επιθεωρήσεις (1,39%) οδήγησαν σε κρατήσεις λόγω ελλείψεων σχετικές με την SOLAS Κεφάλαιο V⁶⁶.

3.2. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΛΑΒΑΝ ΧΩΡΑ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ PARIS MOU

3.2.1. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

Μία φορά τον χρόνο η Επιτροπή Επιθεώρησης, που αποτελεί εκτελεστικό όργανο του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού, συνεδριάζει σε ένα εκ των κρατών-μελών της. Έτσι για το έτος 2008, η Επιτροπή συνήλθε για την 41^η συνάντησή της στο Λουτράκι, στις 19-23 Μαΐου. Η Επιτροπή, η οποία ασχολείται με θέματα πολιτικής που αφορούν την ενίσχυση των επιθεωρήσεων των λιμενικών αρχών των χωρών όλης της περιφέρειας, εκτός των άλλων, αποτιμά το έργο της Τεχνικής Ομάδας Αξιολόγησης⁶⁷ και αποφασίζει σχετικά με διοικητικές διαδικασίες.

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, το Μνημόνιο αριθμεί 27 μέλη, και η Επιτροπή έκανε σημαντική πρόοδο στην εισαγωγή πρόσθετων λεπτομερειών στο Νέο Καθεστώς Επιθεώρησης, που αναμένεται να τεθεί σε εφαρμογή το 2011, ενώ συζήτησε και για την πρόοδο που έχει επιτελεστεί όσον αφορά στην ανάπτυξη του νέου συστήματος πληροφοριών. Υπεύθυνοι για την δημιουργία του εν λόγω συστήματος πληροφοριών είναι η European Maritime Safety Agency (EMSA), σε συνεργασία με τον Paris MOU.

Ένα από τα κύρια θέματα της ημερήσιας διάταξης, ήταν η πρόταση για ένα κοινό πρόγραμμα κατάρτισης των επιθεωρητών όλων των χωρών-μελών. Η ανάγκη να τεθούν κοινά και συνεπή πρότυπα επιθεώρησης, παρέχοντας συνεχή κατάρτιση στους επιθεωρητές και ενημέρωση των τεχνικών τους γνώσεων, αγκαλιάστηκε από όλους. Αποφασίστηκε λοιπόν, ότι ένας σημαντικός αριθμός πρωτοβουλιών θα χρηματοδοτηθεί

⁶⁶ Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008

⁶⁷ Technical Evaluation Group

και θα αναπτυχθεί από κοινού από τις χώρες-μέλη, από την Γραμματεία του Paris MOU και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας.

Η Επιτροπή συνέχισε να λαμβάνει δράση ως απάντηση της δεύτερης Κοινής Υπουργικής Συνδιάσκεψης των Paris και Tokyo MOUs που διεξήχθη στο Βανκούβερ το 2004. Εκεί δόθηκε μεγάλη σημασία στις Concentrated Inspection Campaigns (CIC), ενώ προγραμματίστηκε και μια εκστρατεία για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας από τον Σεπτέμβρη έως τον Νοέμβρη του 2008, η οποία πραγματοποιήθηκε από κοινού με τον Tokyo MOU.

Επιπλέον η ανάγκη για σύμπραξη με τον Tokyo MOU εκδηλώθηκε με την εξέταση από την Επιτροπή ενός αριθμού επιλογών για πρόσθετες από κοινού με τον Tokyo MOU εκστρατείες, μέσα στο 2009, αλλά και πέρα από αυτό. Μία από αυτές αφορούσε την καθέλκυση των σωστικών λεμβών, συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών και της συντήρησης των μηχανισμών αποδέσμευσης, καθώς και την ετοιμότητα του πληρώματος να ανταπεξέλθει και να καθελκύσει τις σωστικές λέμβους σε περίπτωση κινδύνου⁶⁸.

3.2.2. ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Αναφορικά με την Τεχνική Ομάδα Αξιολόγησης (Technical Evaluation Group), αυτή συγκαλέστηκε τον Μάρτιο του 2008 στη Χάγη, της Ολλανδίας και τον Νοέμβριο του 2008 στη Λισσαβόνα της Πορτογαλίας. Διάφορες ομάδες εργασίας υπέβαλλαν εκθέσεις στην TEG για αξιολόγηση πριν την υποβολή τους στην PSCC. Τα θέματα με τα οποία ασχολήθηκε η TEG περιλαμβάνουν:

- την ανάπτυξη ενός νέου καθεστώτος επιθεώρησης
- την ενίσχυση του συστήματος πληροφοριών SIRENAC
- την αξιολόγηση των στατιστικών στοιχείων του Paris MOU
- την αξιολόγηση των Concentrated Inspection Campaigns σχετικά με τον ISM και την αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών του ISM
- την ανάπτυξη νέων πολιτικών κατάρτισης

⁶⁸ Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008

- την ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών για τις εκστρατείες σχετικά με την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας (2008), καθώς και την Φόρτωση και την Σταθερότητα του πλοίου (2010)
- την ανάπτυξη νέων κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με την διαχείριση Έρματος
- την ανάπτυξη νέων κατευθυντήριων γραμμών για επιχειρησιακά θέματα του PSC⁶⁹

3.2.3. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ

Το Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού θα συνεχίσει να επενδύει στην ενθάρρυνση και στην κατάρτιση των επιθεωρητών πλοίων, προκειμένου να επιτύχει έναν υψηλότερο βαθμό εναρμόνισης και τυποποίησης στην διαδικασία των ελέγχων που λαμβάνουν χώρα σε όλη την περιφέρεια. Για τον σκοπό αυτό η Γραμματεία οργανώνει τρία διαφορετικά προγράμματα κατάρτισης των επιθεωρητών πλοίων.

- Σεμινάρια (δύο φορές τον χρόνο)
- Προχωρημένες εκπαιδεύσεις (δύο φορές τον χρόνο)
- Εξειδικευμένη εκπαίδευση (μία φορά τον χρόνο)

Τα Σεμινάρια είναι ανοιχτά στα μέλη, σε συνεργαζόμενα μέλη και σε παρατηρητές, ενώ η ατζέντα τους περιλαμβάνει περισσότερο επίκαιρα και τρέχοντα ζητήματα, όπως είναι οι εκστρατείες επιθεώρησης και οι νέες απαιτήσεις τις οποίες καλούνται να αντιμετωπίσουν. Από την άλλη, οι εξειδικευμένες εκπαιδεύσεις, , έχουν ως σκοπό να προωθήσουν έναν υψηλό βαθμό επαγγελματικής γνώσης και εναρμόνισης με περισσότερα σύνθετα ζητήματα και διαδικασίες ελέγχου. Τα σεμινάρια αυτά των 5 ημερών, ολοκληρώνονται με αξιολόγηση και πιστοποίηση των προσώπων που τα παρακολουθούν.

3.2.4. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗΣ

Συμφώνα με τους κανονισμούς του Paris Mou, τα κράτη σημαίας ή οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί που ενεργούν για λογαριασμό των κρατών σημαίας, στην περίπτωση που δεν καταφέρνουν να επιλύσουν μια διαφορά που αφορά την κράτηση ενός πλοίου με την λιμενική αρχή της χώρας, έχουν την δυνατότητα να υποβάλλουν την

⁶⁹ Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008

υπόθεσή τους για επανεξέταση. Η Επιτροπή Επανεξέτασης⁷⁰ απαρτίζεται από αντιπροσώπους τεσσάρων διαφορετικών Μνημονίων εκ περιτροπής και από την Γραμματεία.

Για το έτος 2008 η Γραμματεία έλαβε εννέα αιτήσεις για επανεξέταση, που ανέρχονται στο 0,74% του συνόλου των κρατήσεων που έλαβαν χώρα στην περιφέρεια του Paris MOU. Στις τρεις από τις εννέα περιπτώσεις η Επιτροπή Επανεξέτασης κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η απόφαση για απαγόρευση του απόπλου δεν ήταν δικαιολογημένη και ότι Λιμενική αρχή θα έπρεπε να επανεξετάσει την απόφασή της. Και στις τρεις περιπτώσεις, οι Λιμενικές Αρχές αναθεώρησαν τις αποφάσεις τους για κράτηση των πλοίων. Στις υπόλοιπες τέσσερις περιπτώσεις, η Επιτροπή κατέληξε ότι οι Λιμενικές αρχές δεν χρειαζόταν να επανεξετάσουν τις αποφάσεις τους. Ωστόσο σε δύο από αυτές, οι Λιμενικές αρχές των χωρών αναθεώρησαν τις απαγορεύσεις απόπλου, πριν από τις τελικές αποφάσεις της επιτροπής⁷¹.

3.2.5. ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Στο τέλος του 2008 έκανε την εμφάνισή της η παγκόσμια ύφεση, με πολύ σοβαρές συνέπειες για την παγκόσμια ναυτιλία. Η ακύρωση των παραγγελιών καινούριων πλοίων και η ανάγκη για μείωση του κόστους (για παράδειγμα στην συντήρηση και στην κατάρτιση), ενδέχεται να επηρεάσει αρνητικά τα αποτελέσματα του ελέγχου από το κράτος λιμένος μέσα στα επόμενα χρόνια.

Εδώ και πολλά χρόνια η Επιτροπή παρακολουθεί στενά τις επιδόσεις των νηογνωμόνων, οι οποίοι δρουν ως αναγνωρισμένοι οργανισμοί εξ ονόματος των κρατών σημαίας. Ένας πίνακας (βλ. Παράρτημα Β, Πηγή <http://www.parismou.org/upload/anrep/ROtable2006-2008.pdf>) που απεικονίζει την κατάταξη των επιδόσεών τους, βασισμένος στις ίδιες αρχές που χρησιμοποιούνται για την κατάταξη των κρατών σημαίας, δημοσιεύεται εδώ και αρκετά χρόνια από τον Paris MOU. Όταν συγκρίνουμε τις επιδόσεις τους βάσει των αποτελεσμάτων που δημοσιεύονται τα τελευταία χρόνια από τον Paris MOU, η κατάταξή τους στην λίστα, είναι σχεδόν απίθανο να οδηγήσει σε ιδιαίτερες εκπλήξεις. Από την άλλη πλευρά, η

⁷⁰ Review Panel

⁷¹ Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008

λίστα αυτή μπορεί να αποτελέσει ένα σημαντικό κίνητρο ανταγωνισμού, όπως αποτελεί και για τα κράτη σημαίας, προκειμένου να επιτύχουν υψηλότερη ποιότητα στις υπηρεσίες τους. Ανάμεσα στους αναγνωρισμένους οργανισμούς με τις καλύτερες επιδόσεις ανήκουν οι:

- Det Norske Veritas (Norway) (DNVC)
- Germanischer Lloyd (Germany) (GL)
- Registro Italiano Navale (Italy) (RINA)

Ενώ στους οργανισμούς με τις χαμηλότερες επιδόσεις ανήκουν οι:

- Register of Shipping (Albania) (RSA)
- Korea Classification Society (DPR Korea) (KCS)
- Bulgarski Koraben Registar (BKR)

3.2.6. ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ PARIS MOU ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ

Η ισχύς των περιφερειακών καθεστώτων στις επιθεωρήσεις πλοίων, τα οποία μοιράζονται κοινά γεωγραφικά σύνορα και συμφέροντα, είναι ευρέως αναγνωρισμένη. Όπως έχουμε ήδη αναφέρει σε προηγούμενο κεφάλαιο, εννέα περιφερειακά καθεστάτα έχουν μέχρι τώρα συσταθεί σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Επιτροπή έχει εκφράσει κατά καιρούς την ανησυχία της, ότι μέλη, τα οποία δεν έχουν καταβάλει καμία ιδιαίτερη προσπάθεια να επηρεάσουν και να ασκήσουν έλεγχο στον δικό τους στόλο, κατέχουν κυριαρχικές θέσεις σε αρκετά από αυτά τα Μνημόνια Συνεργασίας. Έτσι, αρκετά είναι τα κράτη σημαίας που ενώ ανήκουν σε κάποιο από τα Μνημόνια Συνεργασίας, εμφανίζονται στην 'Μαύρη Λίστα' του Μνημονίου του Παρισιού. Προκειμένου λοιπόν, να ενθαρρυνθεί η τεχνική συνεργασία μεταξύ των Μνημονίων, ο Paris MOU επιχειρεί να ενισχύσει την συμμετοχή και των υπολοίπων MOUs στις εργασίες του με την ιδιότητα του παρατηρητή.

Το 2008 η Port State Control Committee αποφάσισε να ενθαρρύνει την συμμετοχή παρατηρητών στις συνεδριάσεις του Paris MOU, με αντιπροσώπους από τα περιφερειακά καθεστάτα των Mediterranean MOU, Riyadh MOU και Black Sea MOU, συμπεριλαμβανομένων και των συνεδριάσεων της Επιτροπής. Πέντε από αυτά τα καθεστάτα έχουν επίσημους παρατηρητές στον Paris MOU. Αυτά είναι το Tokyo

MOU, το Caribbean MOU, το Mediterranean MOU, το Black Sea MOU και το Riyadh MOU. Επιπλέον, αντιπρόσωποι και από τον United States Coast Guard συμμετέχουν ως παρατηρητές στις συνεδριάσεις του Paris MOU.

Εκτός των άλλων ο ILO και ο IMO συμμετέχουν στις συνεδριάσεις του Paris MOU σε τακτική βάση από το 1982. Το 2006 το Μνημόνιο Συνεργασίας των Παρισίων έλαβε επίσημη θέση στον IMO ως Ενδοδιακυβερνητική Οργάνωση. Επιπλέον τον Σεπτέμβρη του 2008 ο Paris MOU συμμετείχε ως παρατηρητής στην συνεδρίαση των εμπειρογνομόνων του ILO, προκειμένου να υιοθετήσει τις κατευθυντήριες γραμμές για την επιθεώρηση πλοίων, σύμφωνα με την Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 (Maritime Labour Convention).⁷²

3.3. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΟΥ PARIS MOU

Την περίοδο από την 1^η Σεπτέμβρη έως και τις 30 Νοέμβρη του 2008, πραγματοποιήθηκαν συνολικά 6.331 επιθεωρήσεις στο πλαίσιο του Paris MOU, σε 5.470 πλοία. Ωστόσο τα ερωτηματολόγια CIC, δεν συμπληρώθηκαν για 522 από αυτές τις επιθεωρήσεις. Επομένως, ο αριθμός των ελέγχων που περιλαμβάνεται στην ανάλυση της παρούσας έκθεσης είναι 5.809. Παρόλο που η πλειοψηφία των πλοίων υποβλήθηκε σε έλεγχο μία μόνο φορά, πολλά από αυτά ελεγχθήκαν περισσότερες από μία φορές.

Κατά την διάρκεια της συγκεκριμένης εκστρατείας οι 27 αρχές των κρατών-μελών επικεντρώθηκαν στην συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του SOLAS Κεφάλαιο V⁷³. Ένα θέμα που προκαλεί μεγάλη ανησυχία είναι ότι 1 στις 5 επιθεωρήσεις έδειξαν σημαντικές ελλείψεις όσον αφορά τις απαιτήσεις αυτές. Συνολικά κατά την διάρκεια των ελέγχων καταγράφηκαν 1.872 ελλείψεις σχετικές με την 'Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας'. Από αυτές, 81 επιθεωρήσεις (1,39%) είχαν ως αποτέλεσμα την απαγόρευση απόπλου, όταν διαπιστώθηκαν, είτε μία ή ακόμα και σε κάποιες περιπτώσεις περισσότερες από μία ελλείψεις, που αφορούσαν την SOLAS Κεφάλαιο V. Οι πιο συνηθισμένες ελλείψεις αφορούσαν κυρίως nautical charts and nautical publications και voyage data recorders.

⁷² Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008

⁷³ SOLAS Chapter V – 1/7/02

<http://www.icomia.com/technical-info/docs/SOLASV.pdf>

Από τα κράτη σημαίας για τις οποίες υπήρξαν περισσότερες από 10 επιθεωρήσεις στα πλοία τους, οι χώρες με το υψηλότερο ποσοστό κρατήσεων για λόγους ασφάλειας, ήταν η Αλβανία με ποσοστό 22,2%, η Αίγυπτος με ποσοστό 18,2%, η Συρία με ποσοστό 12,5% και η Σιέρα Λεόνε με ποσοστό 11,1%. Αναφορικά με τους τύπους των πλοίων στους οποίους πραγματοποιήθηκαν οι έλεγχοι, τα πλοία γενικού ξηρού φορτίου αντιπροσώπευαν το 39% των επιθεωρήσεων (εκ των οποίων το 8,5% είχε ως αποτέλεσμα την απαγόρευση απόπλου των πλοίων), τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (bulk carriers) αφορούσαν το 16% των ελέγχων (από τα οποία το 3,33% τέθηκε υπό κράτηση), ενώ τα χημικά δεξαμενόπλοια αντιπροσώπευαν το 8% των επιθεωρήσεων, εκ των οποίων το 2,25% οδήγησε σε απαγόρευση του απόπλου.

Στόχος των CIC ήταν η παροχή ενδείξεων συμμόρφωσης της ναυτιλιακής βιομηχανίας με τις αναθεωρημένες απαιτήσεις της SOLAS Κεφάλαιο V για την Ασφάλεια της Ναυτιλίας, που έχουν τεθεί σε ισχύ από την 1^η Ιουλίου του 2002. Ως εκ τούτου, τα αποτελέσματα των ελέγχων τα οποία αποκάλυψαν ότι περίπου το ένα τρίτο των κρατήσεων οφείλεται σε ελλείψεις που αφορούν τις αναθεωρημένες αρχές της SOLAS, παρέχει ισχυρή ένδειξη ότι η βιομηχανία δεν έχει συμμορφωθεί, σε ένα ικανοποιητικό τουλάχιστον επίπεδο, με τις απαιτήσεις αυτές.

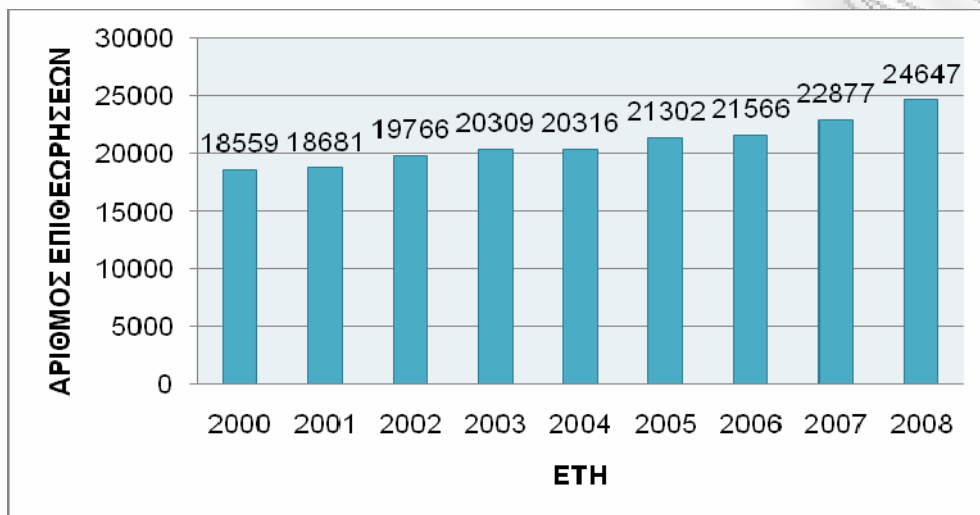
Σε γενικές γραμμές στα διαγράμματα που ακολουθούν, το έτος 2008 παρατηρήθηκε μία σταθερή αύξηση στον αριθμό των επιθεωρήσεων, στον αριθμό των πλοίων προς επιθεώρηση και στον αριθμό των ελλείψεων, ενώ από την άλλη, ο αριθμός των πλοίων υπό κράτηση μειώθηκε ελαφρά⁷⁴.

3.3.1. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

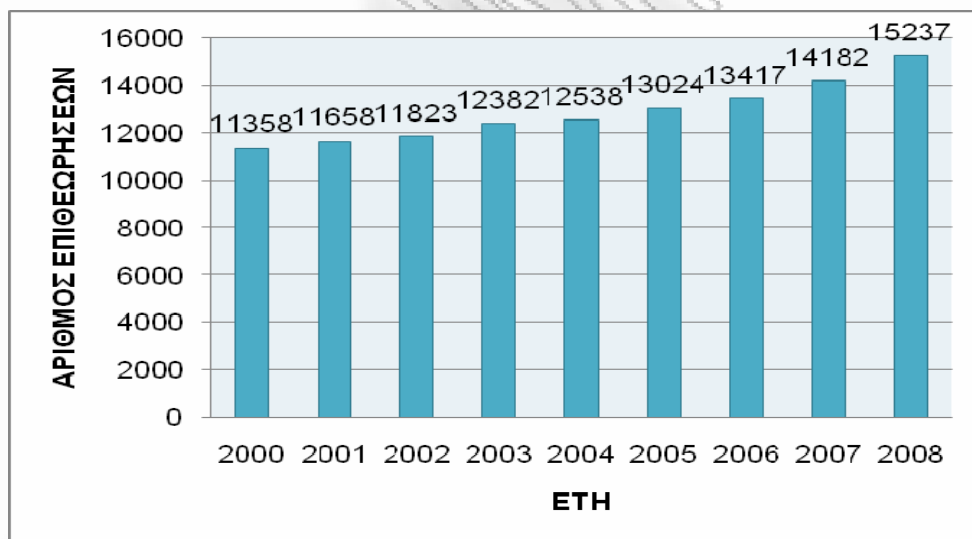
Με συνολικό αριθμό 24.647 επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν μέσα στο 2008 στα πλαίσια του Paris MoU, παρατηρούμε στα διαγράμματα μία αύξηση της τάξης του 7,74% σε σύγκριση με αυτές που πραγματοποιήθηκαν το 2007. Κάθε πλοίο επιθεωρήθηκε κατά μέσο όρο 1,5 φορά ανά έτος, ποσοστό το οποίο έχει αλλάξει ελάχιστα από το 2000. Η συνολική προσπάθεια επιθεωρήσεων, η οποία είναι ο λόγος του συνολικού αριθμού των επιθεωρήσεων με τον αριθμό των μεμονωμένων επισκέψεων των πλοίων στα λιμάνια, έφτασε το 31,59%. Με εξαίρεση την Εσθονία,

⁷⁴ Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008

όλες οι χώρες-μέλη έφτασαν το 25% των ελέγχων, δέσμευση που επιβάλλεται από το Μνημόνιο.



Σχήμα 2: Συνολικός αριθμός επιθεωρήσεων ανά έτος



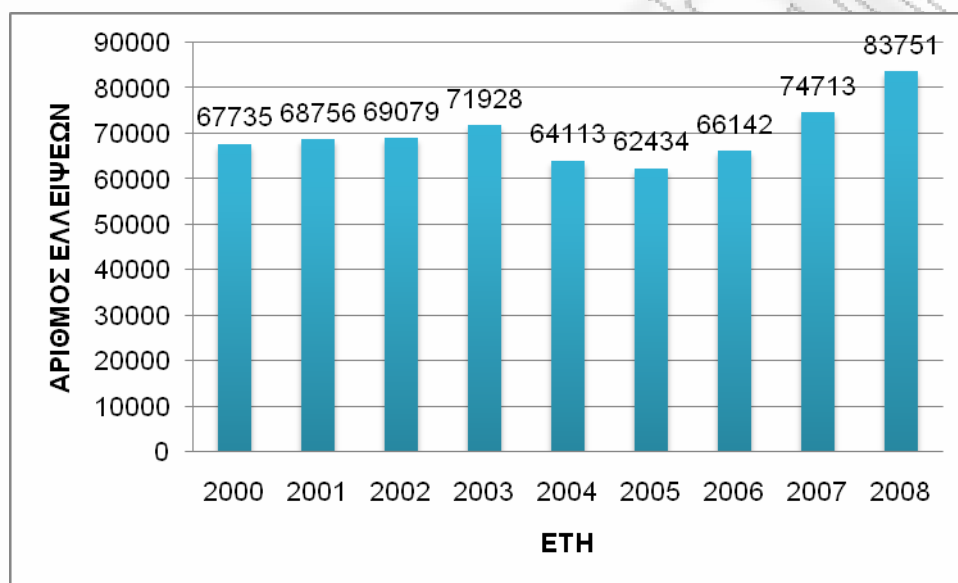
Σχήμα 3: Συνολικός αριθμός μεμονομένων πλοίων που επιθεωρήθηκαν ανά έτος⁷⁵

3.3.2. ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ

Για τρίτη συνεχή χρονιά ο αριθμός των ελλείψεων έχει αυξηθεί. Το 2006 ο αριθμός αυτός έφτασε τις 66.142, το 2007 καταγράφηκαν 74.713 ελλείψεις, ενώ το

⁷⁵ Πηγή στοιχείων: Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008

2008 ο αριθμός αυτός αυξήθηκε και πάλι και έφτασε τις 83.751 ελλείψεις. Συγκριτικά με το 2007 παρατηρήθηκε μία αύξηση της τάξης του 12,10%. Στο 58% του συνόλου των ελέγχων που διενεργήθηκαν, παρατηρηθήκαν μία ή και περισσότερες ελλείψεις, ενώ το 2007 το ποσοστό αυτό ανερχόταν σε 56,4%. Σε γενικές γραμμές λοιπόν, η συνολική αύξηση των ελλείψεων, αντικατοπτρίζει περισσότερες ελλείψεις ανά επιθεώρηση.



Σχήμα 4: Συνολικός αριθμός παρατηρήσεων/ελλείψεων ανά έτος⁷⁶

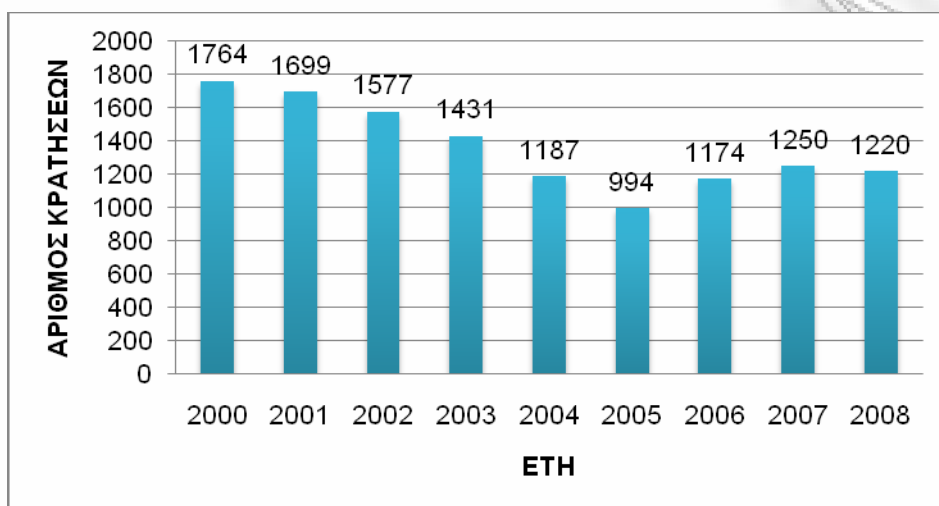
3.3.3. ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΑΠΟΠΛΟΥ

Κάποιες ελλείψεις εγκυμονούν αναμφισβήτητα σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια, την υγεία και το περιβάλλον, με αποτέλεσμα το πλοίο να τίθεται υπό κράτηση έως ότου αυτές διορθωθούν. Οι τιμές των κρατήσεων εκφράζονται ως ποσοστό του συνολικού αριθμού των επιθεωρήσεων και όχι του αριθμού των μεμονωμένων πλοίων που επιθεωρήθηκαν, προκειμένου να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι αρκετά πλοία τέθηκαν υπό κράτηση περισσότερες από μία φορές το χρόνο.

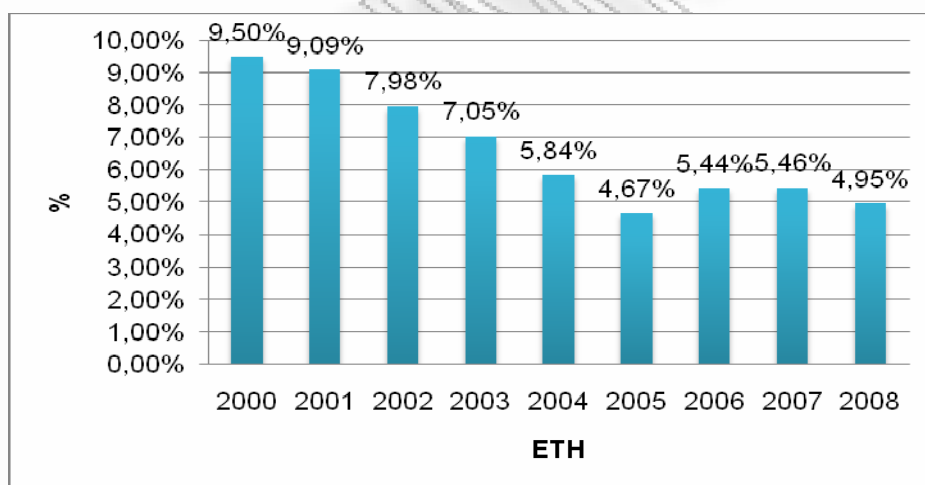
Συγκριτικά με το 2007, ο αριθμός των κρατήσεων μειώθηκε αλαφρά από 1.250 σε 1.220, ενώ το μέσο ποσοστό κράτησης για το 2008 είναι 4,95%. Δυστυχώς το ποσοστό των κρατήσεων του 2008 παραμένει ακόμα σε υψηλά επίπεδα σε σύγκριση με

⁷⁶ Πηγή στοιχείων: Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008

τα ιστορικά χαμηλά ποσοστά του 2005, όπου έδειχνε 994 κρατήσεις. Ωστόσο συνολικά, την τελευταία δεκαετία παρατηρείται τάση για μείωση των κρατήσεων.



Σχήμα 5: Συνολικός αριθμός κρατήσεων ανά έτος



Σχήμα 6: Κρατήσεις ως ποσοστό του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων στο Paris MOU ανά έτος⁷⁷

3.3.4. ΜΑΥΡΗ, ΓΚΡΙ ΚΑΙ ΛΕΥΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Η λίστα για τις Μαύρες, Γκρι και Λευκές σημαίες, παρουσιάζει ένα ευρύ φάσμα από τις υψηλής απόδοσης σημαίες, μέχρι τις σημαίες με χαμηλή απόδοση, που θεωρούνται υψηλού ή πολύ υψηλού κινδύνου, και είναι βασισμένη στον συνολικό

⁷⁷ Πηγή στοιχείων: Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008

αριθμό των επιθεωρήσεων και των κρατήσεων που πραγματοποιήθηκαν σε διάστημα 3 περιόδων, με το λιγότερο 30 ελέγχους ανά περίοδο. Στη λίστα αυτή αναφέρεται ένας αριθμός 83 σημαίων, 21 από τις οποίες παρουσιάζονται στην Μαύρη λίστα, 21 στην Γκρι και 41 στην Λευκή λίστα. Το 2007 ο συνολικός αριθμός των εγγεγραμμένων στις λίστες έφτανε τις 80 σημαίες, από τις οποίες 19 ήταν στην Μαύρη, 23 στην Γκρι και 38 στην Λευκή λίστα.

Στην ετήσια έκθεση του προηγούμενου έτους, έγινε αναφορά ότι η ποιότητα των σημαίων ολοένα και φθίνει στο πέρασμα των ετών. Λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των σημαίων που παρουσιάζονται το 2008 στην Μαύρη λίστα, δηλαδή τις 21, σε αντίθεση με τις 19 που ήταν το 2007, καθένας θα μπορούσε να υποθέσει ότι τα αριθμητικά στοιχεία του 2008, δείχνουν τάση προς χαμηλότερη ποιότητα. Πράγματι, ο αριθμός των σημαίων της Μαύρης λίστας που αναφέρονται ως μέσου κινδύνου έχει μειωθεί (-2 σημαίες) σε σχέση με το 2007, ενώ αντίθετα ο αριθμός των σημαίων μεσαίου προς υψηλού κινδύνου (+2), υψηλού κινδύνου (+1) και πολύ υψηλού κινδύνου (+1) έχουν αυξηθεί σε σύγκριση με το 2007. Αναλογιζόμενοι επομένως τα γεγονότα αυτά, θα μπορούσαμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι η σφοδρότητα της Μαύρης λίστας αυξάνεται. Οι περισσότερες χώρες που θεωρούνταν πολύ υψηλού κινδύνου κατά τα προηγούμενα έτη, εξακολουθούν να είναι και το 2008. Στις σημαίες με τις χαμηλότερες επιδόσεις παραμένουν η Κορέα, η Βολιβία και η Αλβανία, ενώ νέες στην λίστα είναι η Libyan Arab Jamahiriya, η Μολδαβία και η Dominica.

Σημαίες με έναν μέσο όρο απόδοσης εμφανίζονται στην Γκρι λίστα. Η εμφάνισή τους σε αυτήν την λίστα μπορεί να λειτουργήσει ως κίνητρο, προκειμένου να βελτιωθούν και να μετακινηθούν στην Λευκή λίστα. Την ίδια στιγμή, χώρες που βρίσκονται στα κατώτερα άκρα της λίστας θα πρέπει να είναι προσεκτικές και να μην παραμελούν τους ελέγχους στα πλοία τους, για να μην κινδυνέψουν να καταλήξουν στην Μαύρη λίστα την επόμενη χρονιά. Η γκρι λίστα του 2008 αριθμεί όπως προαναφέραμε 21 σημαίες, σε αντίθεση με το 2007 όπου καταγράφονταν 19. Καινούριες στην λίστα είναι οι σημαίες του Ιράν και των ΗΠΑ, οι οποίες και οι δύο εμφανίζονταν στην Λευκή λίστα το 2007.

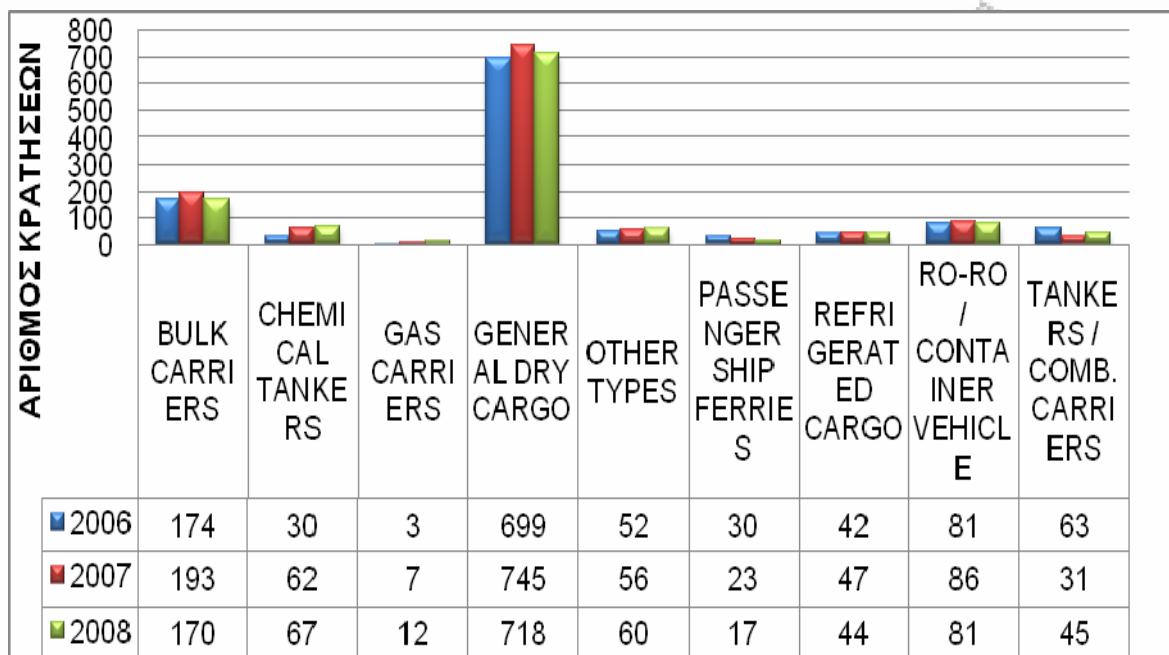
Η Λευκή λίστα αντιπροσωπεύει τις σημαίες ποιότητας, με ένα συστηματικά χαμηλό ρεκόρ κράτησης. Σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος (2007), ο αριθμός των κρατών που παρουσιάζονται στην λευκή λίστα έχει αυξηθεί κατά 3, φθάνοντας τον

συνολικό αριθμό των 41 σημαιών. Οι καινούριες χώρες που εντάχθηκαν στην λευκή λίστα είναι η Λιθουανία, η Τουρκία και η Ιαπωνία. Και οι τρεις αυτές χώρες εμφανίζονταν στην γκρι λίστα το έτος 2007. Επιπλέον, η Βερμούδα (Ηνωμένο Βασίλειο) ανέβηκε υψηλότερα στην λίστα από άποψη επιδόσεων με συντελεστή -1,93 ακόμα καλύτερο και από αυτόν που είχε επιτύχει η Γαλλία τον προηγούμενο χρόνο -1,81. Τις επόμενες γραμμές με τις καλύτερες επιδόσεις για το 2008 καταλαμβάνουν η Γαλλία (με συντελεστή -1,87) και το Ηνωμένο Βασίλειο με (-1,68)⁷⁸.

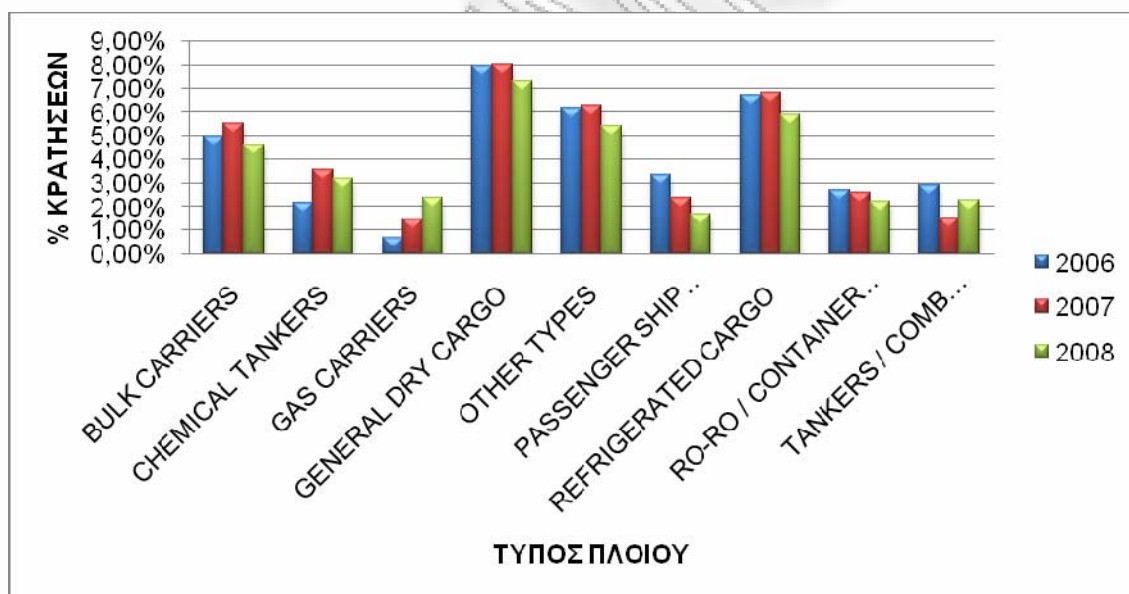
3.3.5. ΠΛΟΙΑ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατίθενται στην ετήσια έκθεση του Paris Mou για το έτος 2008, παρατηρούμε ότι το 2007 τα πλοία γενικού ξηρού φορτίου ήταν υπεύθυνα για το μεγαλύτερο ποσοστό κρατήσεων από όλους τους τύπους των πλοίων κατά το έτος αυτό. Το ίδιο επαναλαμβάνεται και το 2008, με τα πλοία γενικού ξηρού φορτίου να κατέχουν το υψηλότερο ποσοστό κρατήσεων σε σχέση με τους υπόλοιπους τύπους πλοίων και με ποσοστό 7,29%, ενώ πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών, παρουσιάζουν μικρότερο ποσοστό κρατήσεων 4,61% και 3,19% αντίστοιχα. Ωστόσο, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι τα στοιχεία αυτά δεν είναι απόλυτα συγκρίσιμα, καθότι δεν γνωρίζουμε τον ακριβή αριθμό των προσεγγίσεων των πλοίων αυτών στα λιμάνια που καλύπτει ο Paris Mou.

⁷⁸ Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008

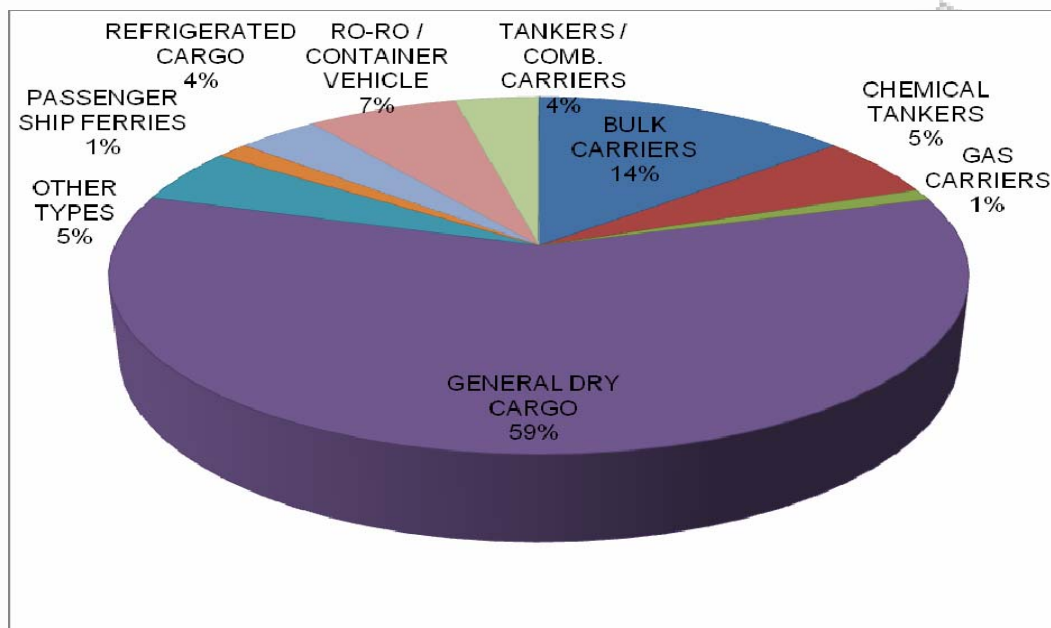


Σχήμα 7: Συνολικός αριθμός κρατήσεων ανά τύπο πλοίου



Σχήμα 8: % κρατήσεων ανά τύπο πλοίου⁷⁹

⁷⁹ Πηγή στοιχείων: Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008



Σχήμα 9: % κρατήσεων ανά τύπο πλοίου για το 2008⁸⁰

3.3.6. ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Για τον υπολογισμό της απόδοσης των νηογνομώνων (RO) χρησιμοποιείται η ίδια φόρμουλα με αυτή για τον υπολογισμό του ειδικού συντελεστή για το κράτος σημαίας. Ένας ελάχιστος αριθμός 60 επιθεωρήσεων ανά RO είναι απαραίτητος προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι επιδόσεις τους για την λίστα. Το 2008 καταγράφονται 27 ROs στην λίστα.

Για το 2008 ο οργανισμός με τις χαμηλότερες επιδόσεις στην λίστα ήταν ο Albania Register of Shipping με συντελεστή 3,31. Ο οργανισμός αυτός παρουσίασε ακόμα χειρότερη επίδοση από την περσινή χαμηλότερη του Korea Classification society, με συντελεστή απόδοσης 2,75. Όπως και το 2007, ο Det Norske Veritas είναι ο οργανισμός με τις καλύτερες επιδόσεις στην λίστα. Με συντελεστή -1,77, ο οργανισμός αυτός, εκπλήρωσε τον στόχο του εξίσου καλά με το προηγούμενο έτος.

Συγκριτικά με το επίπεδο των επιδόσεων της προηγούμενης χρονιάς, αξίζει να σημειωθεί μια μικρή αλλαγή το 2008. Περισσότεροι οργανισμοί τοποθετήθηκαν στα πολύ χαμηλά και μεσαία τμήματα της λίστας, ενώ πολύ λιγότεροι είναι αυτοί που τοποθετήθηκαν στα υψηλότερα τμήματα της λίστας. Ως συμπέρασμα των ανωτέρω, θα

⁸⁰ Πηγή στοιχείων: Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008

μπορούσαμε να αναφέρουμε, ότι η μέση απόδοση των ROs έχει μειωθεί κατά το έτος 2008.

Λεπτομέρειες σχετικά με την ευθύνη των ROs για την παρουσία ελλείψεων που οδηγούν σε απαγόρευση του απόπλου, δημοσιεύονται από το 1999. Όταν μία ή και περισσότερες ελλείψεις που οδηγούν σε κράτηση συνδέονται με τον νηογνώμονα, καταγράφονται και ενημερώνεται ο υπεύθυνος νηογνώμονας. Από τις 1.220 κρατήσεις που καταγράφηκαν το 2008, οι 174 ή το 14,26% θεωρήθηκαν σχετικές με τους νηογνώμονες, γεγονός που φανερώνει μία μικρή αύξηση σε σχέση με το 12,3% του προηγούμενου έτους. Εκτός από τον Ελληνικό νηογνώμονα, που παρουσίασε μέση απόδοση, όλοι οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί της ΕΕ, παρουσίασαν υψηλές επιδόσεις στη λίστα του 2008 (βλ. Παράρτημα Β, Πηγή <http://www.parismou.org/upload/anrep/ROtable2006-2008.pdf>).

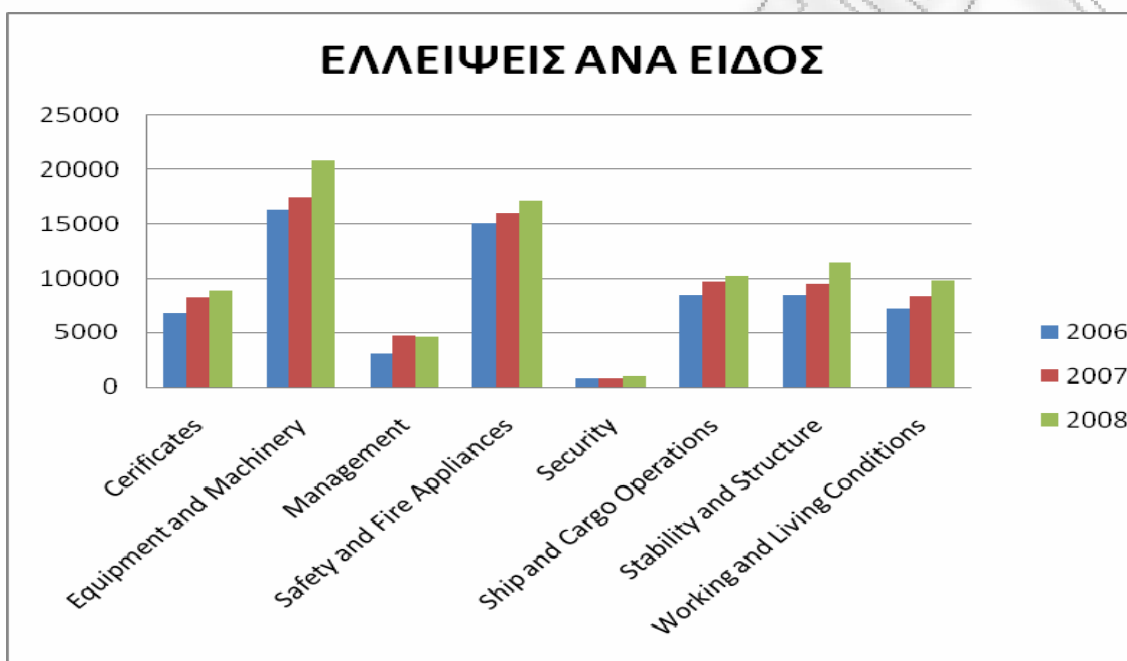
3.3.7. ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Σε συνολικά 19 πλοία απαγορεύτηκε η πρόσβαση στα λιμάνια που καλύπτει η περιφέρεια του Μνημονίου των Παρισίων κατά το έτος 2008 λόγω του ότι αρνήθηκαν να επισκεφτούν ένα συμφωνηθέν επισκευαστικό ναυπηγείο (10 από αυτά), λόγω πολλαπλών κρατήσεων (7 από αυτά) και λόγω της έλλειψης μη έγκυρων πιστοποιητικών για τον Κώδικα ISM (2 από αυτά). Εκτός από μία περίπτωση πλοίου που έφερε την σημαία της Τουρκίας, σε όλα τα πλοία που απαγορεύτηκε η είσοδος ήταν πλοία που έφεραν σημαία η οποία ανήκει στην Μαύρη Λίστα. Κατά το τέλος του 2008, άρθηκε η απαγόρευση για 4 από αυτά τα πλοία μετά από την εξακρίβωση ότι όλες οι ελλείψεις είχαν διορθωθεί. Αρκετά, ωστόσο παραμένουν τα πλοία για τα οποία εξακολουθεί να ισχύει η απαγόρευση εδώ και αρκετά χρόνια.

3.3.8. ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Εξετάζοντας τα αποτελέσματα του 2008, παρατηρούμε ότι, καταγράφηκαν συνολικά 83.375 ελλείψεις κατά την διάρκεια των επιθεωρήσεων, μία αύξηση δηλαδή της τάξης του 12% από τις 74.713 που καταγράφηκαν το 2007. Ο αριθμός των ελλείψεων σε ζωτικούς τομείς όπως είναι ο εξοπλισμός και τα μηχανήματα, η ασφάλεια

και τα πυροσβεστικά μέσα, αντιπροσώπευαν περίπου το 45% του συνολικού αριθμού των ελλείψεων. Επιπλέον, άλλοι τομείς όπου εντοπίζονται σημαντικές ελλείψεις είναι οι τομείς διαχείρισης του πλοίου και του φορτίου με ποσοστό 12,15%, οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας με ποσοστό 11,71%, η σταθερότητα και η δομή με ποσοστό 13,62% και τέλος τα πιστοποιητικά του πληρώματος με ποσοστό 10,54%.



Σχήμα 10: Ελλείψεις ανά κατηγορία⁸¹

Αναλυτικότερα, αναφορικά με τις κυριότερες κατηγορίες ελλείψεων, παρατηρήθηκαν τα ακόλουθα:

- Certificates: οι αδυναμίες συμμόρφωσης με τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και συντήρησης από τα εκάστοτε πληρώματα, παρουσίασαν αύξηση κατά 7,84%, από 3.098 που ήταν το 2007, σε 3.341 το 2008.
- Equipment and Machinery: αναφορικά με τις ελλείψεις αυτές, παρουσιάστηκε σημαντική αύξηση με ποσοστό 30%, από 7.875 που ήταν το 2007, σε 10.174 το 2008.
- Safety and Fire Appliances: το 2007 ελλείψεις σε ζωτικούς τομείς της ασφάλειας όπως είναι τα σωστικά μέσα, ο εξοπλισμός καταπολέμησης της πυρκαγιάς, τα συστήματα συναγερμού, η δομική ασφάλεια και άλλα, αντιπροσώπευαν περίπου το 20% του

⁸¹ Πηγή στοιχείων: Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008

συνολικού αριθμού των ελλείψεων. Ωστόσο, ο αριθμός των ελλείψεων στους τομείς αυτούς, αυξήθηκε κατά περίπου 7%, από 15.998 το 2007 σε 17.112 το 2008.

- Marine pollution and environment (MARPOL): ελλείψεις που αφορούν τις διατάξεις της MARPOL 73/78, Παράρτημα IV, V και VI, τις σχετικές με την MARPOL επιχειρησιακές ελλείψεις και αυτές που αφορούν τα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου και χημικών, καθώς και ελλείψεις που αφορούν τα φορτία, παρουσίασαν μία αύξηση της τάξης του 20,62% συγκριτικά με το 2007. Από την άλλη, ελλείψεις που αφορούσαν τις διατάξεις της MARPOL I, II και III, παρουσίασαν μείωση της τάξης του 2,62%.

- Working and Living conditions: οι κυριότερες κατηγορίες ελλείψεων που σχετίζονται με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης αφορούν το πλήρωμα και την διαμονή του, το φαγητό και την τροφοδοσία, τους χώρους εργασίας, καθώς και την πρόληψη ατυχημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του ILO 147. Οι ελλείψεις σε αυτούς τους τομείς αυξήθηκαν κατά 17,67%, από 8.348 που ήταν το 2007, σε 9.823 το 2008.

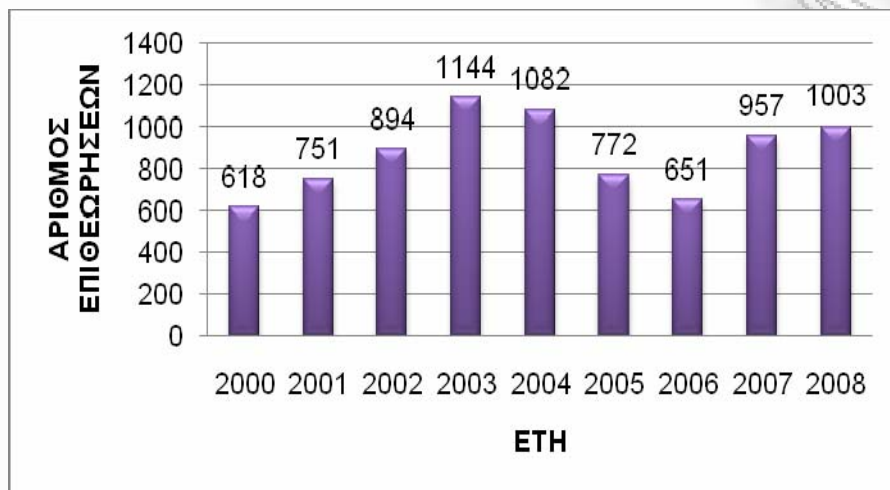
- Operational: οι ελλείψεις αυτές, εξαιρώντας αυτές που σχετίζονταν με την MARPOL, παρουσίασαν μία μικρή αύξηση της τάξης του 8,34%, από 2.544 το 2007, σε 2.756 το 2008.

- Management: ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM) τέθηκε σε ισχύ για συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων τον Ιούλιο του 1998 και επεκτάθηκε και σε άλλα πλοία τον Ιούλιο του 2002. Το 2007 τα στοιχεία έδειχναν σημαντική αύξηση της τάξης του 50,9% των ελλείψεων αυτής της κατηγορίας. Ωστόσο, σε αντίθεση με το 2007, το 2008 τα στοιχεία έδειξαν μικρή μείωση των ελλείψεων της συγκεκριμένης κατηγορίας κατά 0,34%, από 4.657 σε 4.641.

3.4. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΡΑΤΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΛΙΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

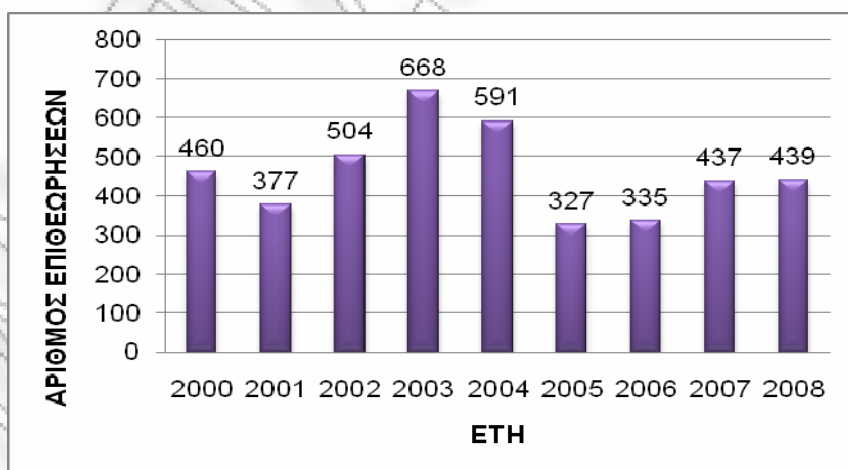
Με ποσοστό κοντά στο 30% και με συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων 1.003 για το έτος 2008, ο Κρατικός Έλεγχος Λιμένος της Ελλάδας (PSC), ξεπέρασε τον στόχο του 25% στον συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων, όπως αυτός ορίζεται στα πλαίσια του Paris MOU. Σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, και εφόσον εξαιρέσουμε φυσικά το διάλειμμα μεταξύ των ετών 2003 και 2004, παρατηρούμε μια συνεχή αύξηση του

αριθμού των επιθεωρήσεων που πραγματοποιήθηκαν από τις ελληνικές Λιμενικές Αρχές.



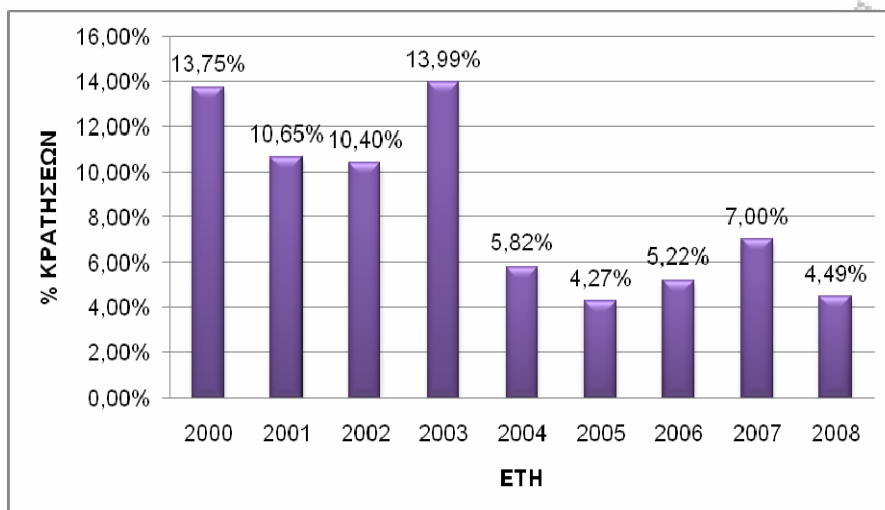
Σχήμα 11: Συνολικός αριθμός επιθεωρήσεων στα ελληνικά λιμάνια ανά έτος

Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα που ακολουθεί, ο αριθμός των επιθεωρήσεων στις οποίες παρατηρήθηκαν ελλείψεις, φαίνεται να αυξάνεται τα τελευταία χρόνια, σημειώνοντας μία μικρή αύξηση κατά 2 μονάδες από το 2007. Από την άλλη, ο αριθμός των κρατήσεων φαίνεται να μειώθηκε το 2008 σε 45 απαγορεύσεις απόπλου, και με ποσοστό που αντιστοιχεί σε 4,49% του συνολικού αριθμού των επιθεωρήσεων.



Σχήμα 12: Συνολικός αριθμός επιθεωρήσεων στα ελληνικά λιμάνια που παρατηρήθηκαν ελλείψεις ανά έτος⁸²

⁸² Πηγή στοιχείων: Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008

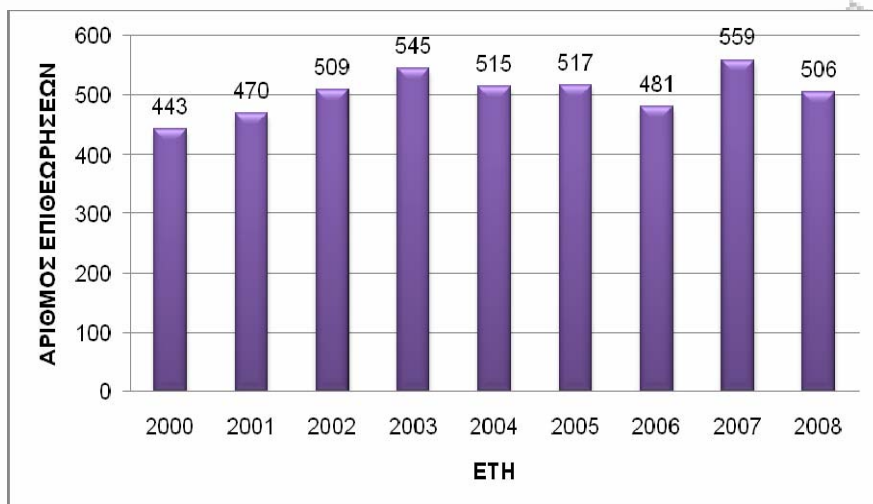


Σχήμα 13: Κρατήσεις ως % του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων στα ελληνικά λιμάνια ανά έτος⁸³

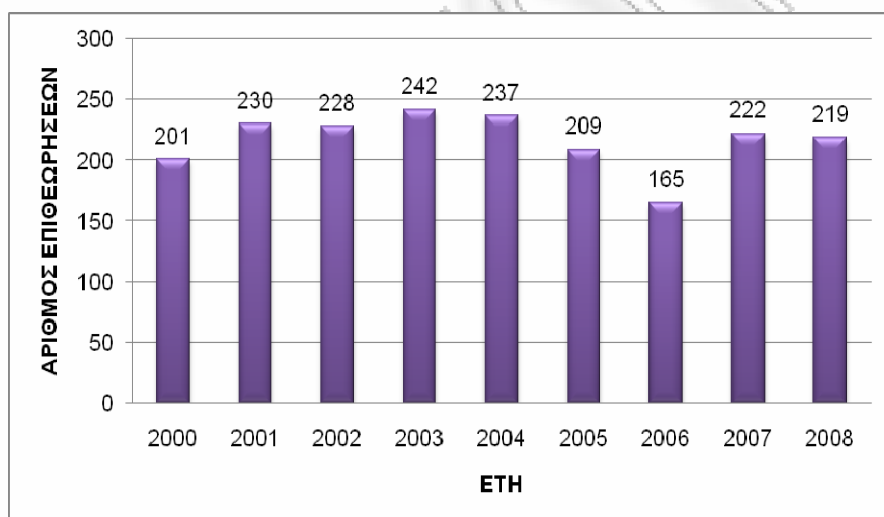
3.5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Εξετάζοντας τον αριθμό των επιθεωρήσεων που έλαβαν χώρα στα υπό ελληνικής σημαίας πλοία κατά το 2008, παρατηρήθηκε σημαντική μείωση σε σχέση με το 2007, φτάνοντας τον συνολικό αριθμό των 506 επιθεωρήσεων. Από αυτές, σε 219 επιθεωρήσεις παρατηρήθηκαν ελλείψεις, ποσοστό δηλαδή που φτάνει το 43,28% του συνολικού αριθμού των επιθεωρήσεων. Το γεγονός αυτό φαίνεται να είναι ανησυχητικό, αφού σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη, παρατηρούμε μία συνεχή αύξηση στον αριθμό των ελλείψεων στα υπό ελληνική σημαία πλοία.

⁸³ Πηγή στοιχείων: Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008

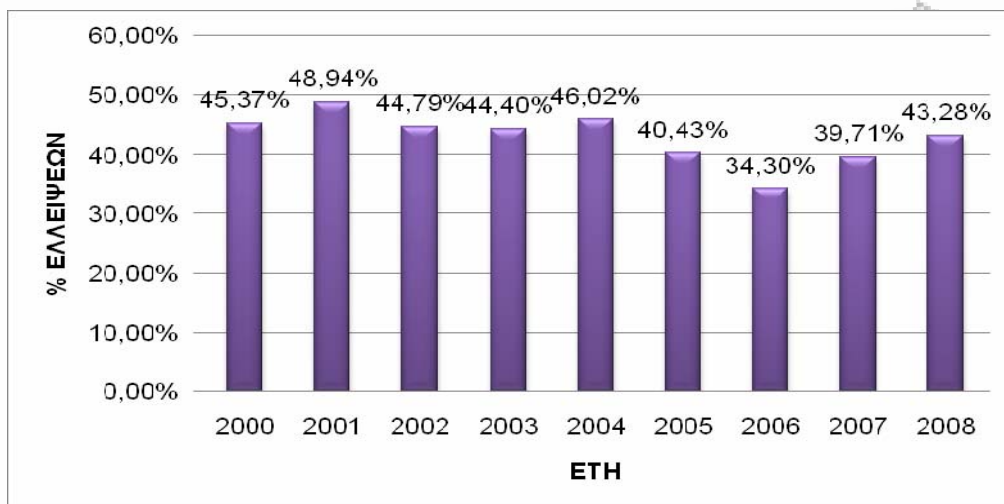


Σχήμα 14: Συνολικός αριθμός επιθεωρήσεων στα υπό ελληνικής σημαίας πλοία ανά έτος



Σχήμα 15: Συνολικός αριθμός επιθεωρήσεων με ελλείψεις στα υπό ελληνικής σημαίας πλοία ανά έτος⁸⁴

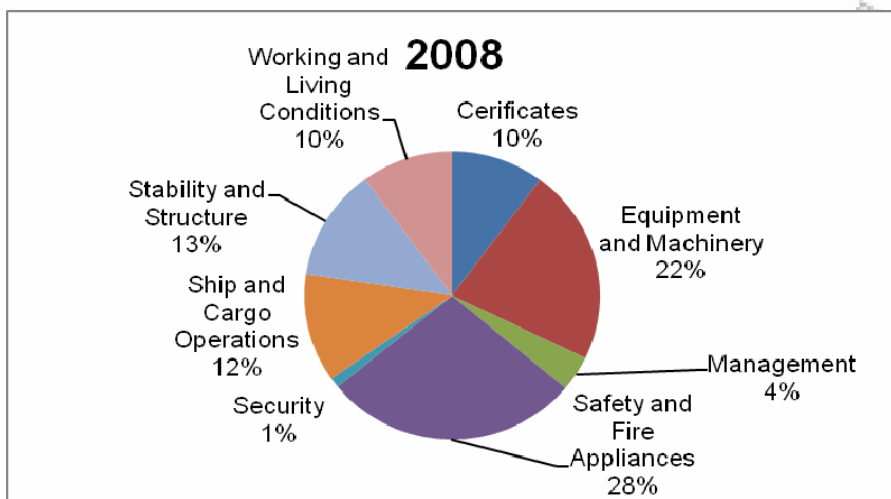
⁸⁴ Πηγή στοιχείων: Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008



Σχήμα 16: Ελλείψεις ως % του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων στα υπό ελληνικής σημαίας πλοία ανά έτος⁸⁵

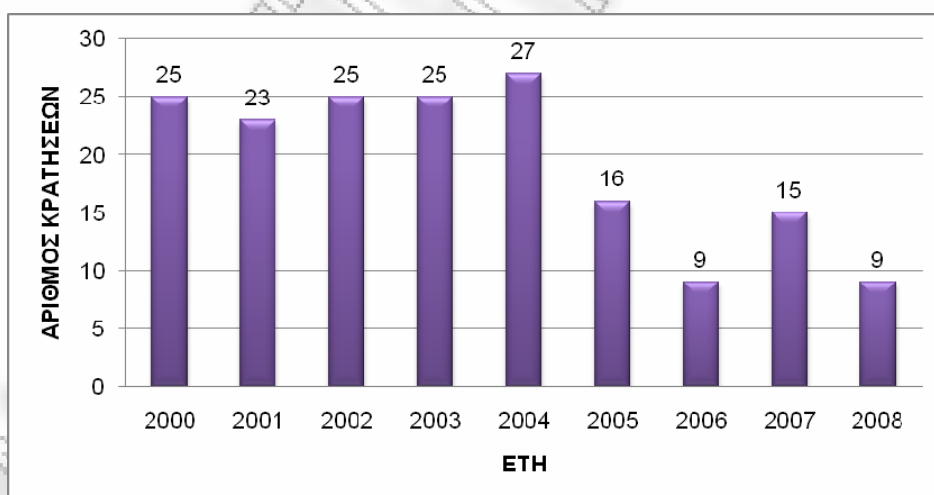
Είναι προφανές, ότι και για τα υπό ελληνική σημαία πλοία, ο αριθμός των ελλείψεων εστιάζεται σε ζωτικούς τομείς όπως είναι η ασφάλεια και τα πυροσβεστικά μέσα, ο εξοπλισμός και τα μηχανήματα, τα οποία αντιπροσωπεύουν περίπου το 50% του συνολικού αριθμού των ελλείψεων. Επιπλέον, άλλοι τομείς που εντοπίζονται σημαντικές ελλείψεις, είναι η σταθερότητα και η δομή με ποσοστό 13,00%, οι τομείς διαχείρισης του πλοίου και του φορτίου με ποσοστό 12,00%, οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας με ποσοστό 10,00%, καθώς και τα πιστοποιητικά του πληρώματος με ποσοστό και αυτά 10,00%.

⁸⁵ Πηγή στοιχείων: Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008



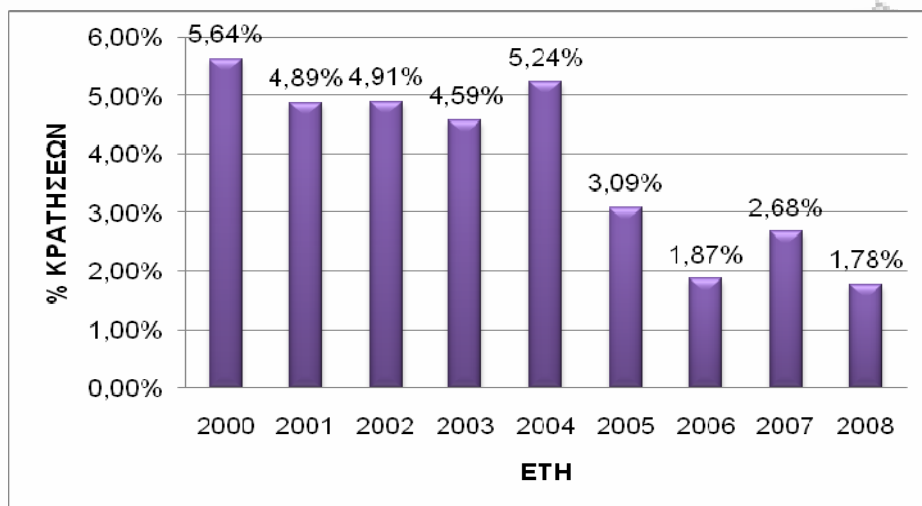
Σχήμα 17: Σημαντικότερες κατηγορίες παρατηρήσεων/ελλείψεων για τα υπό ελληνική σημαία πλοία το 2008

Ωστόσο, παρά το γεγονός της αύξησης των ελλείψεων στα υπό ελληνική σημαία πλοία τα τελευταία χρόνια, ενθαρρυντικό εμφανίζεται το γεγονός της μείωσης του αριθμού των κρατήσεων σε μόλις 9 το 2008, και σε ποσοστό που φτάνει το 1,78% του συνολικού αριθμού των επιθεωρήσεων.



Σχήμα 18: Συνολικός αριθμός κρατήσεων στα υπό ελληνικής σημαίας πλοία ανά έτος⁸⁶

⁸⁶ Πηγή στοιχείων: Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008



Σχήμα 19: Κρατήσεις ως % του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων στα υπό ελληνικής σημαίας πλοία ανά έτος⁸⁷

Η εικόνα επομένως για τα υπό ελληνική σημαία πλοία το έτος 2008 εμφανίζεται να είναι αντιφατική, αφού από την μία ο αριθμός των ελλείψεων προς τον συνολικό αριθμό των επιθεωρήσεων αυξάνεται, ενώ από την άλλη ο συνολικός αριθμός των κρατήσεων μειώνεται.

⁸⁷ Πηγή στοιχείων: Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Report 2008

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο κόσμος της ναυτιλίας κάθε άλλο παρά ιδανικός είναι, ενώ αρκετά κράτη σημαίας εμφανίζονται να είναι είτε ανίκανα, είτε απρόθυμα να πραγματοποιήσουν τις διεθνείς ευθύνες τους. Εάν όλα τα κράτη σημαίας εκτελούσαν τα καθήκοντά τους σε ικανοποιητικό βαθμό, δεν θα υπήρχε καμία ανάγκη για το PSC. Δυστυχώς όμως, αυτό δεν ισχύει, όπως αποδεικνύεται από το πλήθος των θαλάσσιων ατυχημάτων σε όλο τον κόσμο. Χιλιάδες ατυχήματα έχουν προκληθεί παγκοσμίως τα τελευταία 40 χρόνια, τα οποία συνοδεύονται είτε από απώλεια ζωής, είτε από απώλεια ιδιοκτησίας, είτε από πρόκληση εκτεταμένης ζημίας στο περιβάλλον, αρκετά από τα οποία είναι ευρέως γνωστά, ενώ άλλα κατά ένα μεγάλο ποσοστό παραμένουν άγνωστα στον Τύπο και στο ευρύ κοινό.

Στην πράξη, πολλά είναι τα πλοία τα οποία δεν καλούν τακτικά τους επιθεωρητές να πραγματοποιήσουν τους απαιτούμενους ελέγχους στους λιμένες του κράτους σημαίας στο οποίο ανήκουν, με αποτέλεσμα να περιορίζεται η δυνατότητα του κράτους σημαίας να αστυνομεύσει αποτελεσματικά και να επιβάλει τα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων στα πλοία του νηολογίου του. Αυτό ενθαρρύνει μερικά από αυτά να πλέουν σε κατάσταση κάτω του μετρίου, διακινδυνεύοντας έτσι την ασφάλεια και των ιδίων, αλλά και άλλων πλοίων, τις ζωές των ναυτικών που βρίσκονται σε αυτά, καθώς και την ασφάλεια του ευρύτερου περιβάλλοντος στο οποίο βρίσκονται.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ποιότητα στην ναυτιλία, και παράλληλα να αποφευχθούν οι αδικαιολόγητες καθυστερήσεις και κρατήσεις πλοίων, δημιουργήθηκαν τα Μνημόνια Συνεννόησης, τα οποία προσβλέπουν στην εναρμόνιση και στον συντονισμό των διαδικασιών επιθεώρησης, καθώς και στην ανταλλαγή πληροφοριών για όλα τα επιθεωρημένα πλοία, μέσω των βάσεων δεδομένων.

Ως εκ τούτου, οι κυριότερες περιοχές συνεργασίας και εναρμόνισης των διαδικασιών των Κρατικών Ελέγχων Λιμένος μεταξύ των διαφόρων περιφερειών ανά τον κόσμο περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

- Υιοθέτηση κοινής λίστας των αναγνωρισμένων οργανισμών και κοινών κριτηρίων για την αξιολόγηση της ευθύνης των νηογνομόνων στην παρουσία ελλείψεων στα πλοία,
- Ανάπτυξη κοινών κωδικών για την περιγραφή των ελλείψεων
- Αναγνώριση και τήρηση των κανονισμών των διεθνών συμβάσεων

- Εναρμόνιση των κριτηρίων απαγόρευσης του απόπλου
- Ανταλλαγή πληροφοριών για τις επιθεωρήσεις PSC

Η ποιοτική ναυτιλία με συνετούς πλοιοκτήτες και διαχειριστές, με αυστηρούς κανονισμούς και προληπτικά μέτρα είναι προς το συμφέρον όλων, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι αρκετοί εκ των πλοιοκτητών ενδεχομένως να θεωρούν ακόμα τις επιθεωρήσεις του Κρατικού Ελέγχου Λιμένος (PSC) σαν ένα αναγκαίο κακό, που έχει αρνητική επίδραση στην κερδοφορία των πλοίων τους. Ο έλεγχος από τις λιμενικές αρχές θεωρείται απλώς ως μια οικονομική επιβάρυνση για τους διαχειριστές, αφού απαιτεί πολλές φορές σοβαρές προσπάθειες για την αποκατάσταση μικρής σημασίας ελλείψεων σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Η αρνητική διάθεση των πλοιοκτητών απέναντι στις επιθεωρήσεις PSC, πηγάζει και από την δυσπιστία τους για την καταλληλότητα και την εκπαίδευση των PSCO. Το γεγονός ότι δεν έχουν εμπειρία ως ναυτικοί ή ειδικές τεχνικές γνώσεις κάνει την ανάγκη συστηματικής εκπαίδευσης επιτακτική. Αυτή η εκπαίδευση θα πρέπει να είναι η ίδια σε όλα τα κράτη-μέλη του Μνημονίου Συνεννόησης προκειμένου μια επιθεώρηση να διεξάγεται με τον ίδιο τρόπο και να οδηγεί στα ίδια αποτελέσματα ανεξάρτητα από το λιμάνι όπου πραγματοποιήθηκε.

Περίπου το μισό του παγκόσμιου στόλου υπόκειται σε Κρατικούς Ελέγχους Λιμένος. Ο μεγαλύτερος αριθμός των πλοίων που επιθεωρούνται παγκοσμίως αφορά πλοία γενικού φορτίου, στην συνέχεια ακολουθούν τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου, ενώ έπονται και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Στο σύνολο των επιθεωρήσεων, περίπου το 54% αφορά επιθεωρήσεις χωρίς ελλείψεις, ενώ το 5% καταλήγει σε απαγόρευση του απόπλου.

Κάνοντας μία σύντομη ανασκόπηση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων του Paris MOU που έλαβαν χώρα το 2008, από την μία παρατηρούμε ότι ο συνολικός αριθμός των επιθεωρήσεων αυξήθηκε σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, γεγονός που αποδεικνύει ότι οι Κρατικοί Έλεγχοι Λιμένος εδραιώνουν ολοένα τον ρόλο τους, ενώ από την άλλη, ο αριθμός των κρατήσεων μειώθηκε, αποδεικνύοντας ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες και τα μέλη των πληρωμάτων, καταβάλουν αξιοσημείωτες προσπάθειες να συμμορφωθούν με τους διεθνείς κανονισμούς. Όσον αφορά στις βασικές κατηγορίες των ελλείψεων που παρατηρήθηκαν στις επιθεωρήσεις, βλέπουμε πως αυτές δεν

διαφοροποιούνται σημαντικά κατά την διάρκεια των ετών, με τις ελλείψεις που αφορούν τον εξοπλισμό και τα μηχανήματα, την ασφάλεια και τα πυροσβεστικά μέσα να εμφανίζονται με μεγαλύτερα ποσοστά, ενώ τις ελλείψεις που αφορούν την διαχείριση του πλοίου και του φορτίου, αλλά και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας να ακολουθούν, με μικρότερα μεν, αλλά αξιοσημείωτα δε ποσοστά.

Σαν γενικό συμπέρασμα θα μπορούσαμε να πούμε ότι η ναυτική βιομηχανία εστιάζει σημαντικά στις κρατικές επιθεωρήσεις λιμένος, αφού την σημερινή εποχή η κράτηση ενός πλοίου είναι πολύ σοβαρό θέμα. Τα πλοία στα οποία απαγορεύεται ο απόπλους γίνονται ευρέως γνωστά, είτε από τον τύπο, είτε από το διαδίκτυο, με αποτέλεσμα οι ναυτιλιακές εταιρείες να κινδυνέψουν να χάσουν την φήμη τους, αλλά και την αξιοπιστία τους στον κλάδο. Σημαντικές βέβαια είναι οι συνεπακόλουθες οικονομικές συνέπειες, λόγω του κόστους αποκατάστασης των ελαττωμάτων, της δυσφήμισης και της απώλειας εσόδων από το ναύλο, αλλά και οι νομικές συνέπειες, οι οποίες ακολουθούν σε περιπτώσεις πρόκλησης ατυχημάτων και καταστροφών.

Προκειμένου όμως να μειωθούν οι πιθανότητες κράτησης ενός πλοίου έπειτα από την πραγματοποίηση μιας επιθεώρησης, τα μέλη του πληρώματος πριν την άφιξη του στο λιμάνι, θα ήταν συνετό να τελέσουν έναν προέλεγχο. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να ελέγξουν την πρόσβαση ελέγχου, την εγκυρότητα των πιστοποιητικών και των εγγράφων που φέρουν, καθώς και την ετοιμότητά τους όσον αφορά τις διαδικασίες ελέγχου του ISM. Εκτός των άλλων, θα πρέπει να ελεγχθεί η κατάσταση των σωστικών μέσων, ο αριθμός τους και η σωστή συντήρηση και τοποθέτησή τους, καθώς και τα μέσα πυρόσβεσης, τα οποία θα πρέπει να βρίσκονται σε άριστη κατάσταση, να είναι λειτουργικά και έτοιμα προς άμεση χρήση.

Καλή θα πρέπει να είναι και η γενική εικόνα του πλοίου, το κατάστρωμα και τα hatches, να είναι βαμμένο και καθαρό, ενώ ιδιαίτερα καθαρό και περιποιημένο να είναι και το μηχανοστάσιο, προκειμένου να είναι θετική η πρώτη εντύπωση που θα αποκομίσει ο επιθεωρητής. Σημαντικό εξίσου είναι και το γεγονός της καλής επικοινωνίας μεταξύ των μελών του πληρώματος και του επιθεωρητή, με την καλή χρήση των αγγλικών. Το πλήρωμα θα πρέπει να είναι άρτια εκπαιδευμένο, να διαθέτει έγκυρα πιστοποιητικά και να είναι εξοικειωμένο με τις απαιτήσεις του ISM και του ISPS. Η απαγόρευση του απόπλου, αποτελεί την επιβεβαίωση ότι το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (SMS), δεν συμβαδίζει με το κώδικα ISM. Είναι σαφές, πως με

την σωστή λειτουργία του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης, δυσάρεστες καταστάσεις θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί, ενώ ελλείψεις θα μπορούσαν να είχαν εντοπιστεί και διορθωθεί, πριν από την διαδικασία της επιθεώρησης. Ωστόσο, χωρίς την συνεχή υποστήριξη και ενασχόληση της διαχειρίστριας εταιρείας, και την διάθεση των απαραίτητων πόρων για την σωστή συντήρηση και λειτουργία του πλοίου, το SMS, είναι καταδικασμένο να αποτύχει.

Συνοψίζοντας, θα μπορούσαμε να πούμε ότι χρειάζεται μια συλλογική προσπάθεια από όλες τις πλευρές, για την βελτίωση των διαδικασιών των επιθεωρήσεων και την επίτευξη πλοίων ασφαλών και αξιόπλων. Η ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης για την προστασία της ανθρώπινης ζωής, αλλά και του πολύτιμου αγαθού του περιβάλλοντος, αντανακλάται με την επιμονή στην επιβολή από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς των αντίστοιχων διατάξεων των διεθνών συμβάσεων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (ΦΕΚ Α' 261/3.10.1973)
- Memo/01/387, Βρυξέλλες, 27 Νοεμβρίου 2001, Δύο χρόνια μετά την καταστροφή που προκάλεσε το δεξαμενόπλοιο ERIKA η Ευρωπαϊκή Ένωση πρωτοπορεί στον τομέα της ασφάλειας στην θάλασσα
- HARE, J. - Flag, coastal and port state control: Closing the net on unseaworthy ships and their unscrupulous owners. In: Sea Change : Institute of Marine Law Newsletter No. 16, 1994, pp 57-71
- HOPPE, H. - Port state control: An updated IMO's work (2000)
- KASOULIDES, G. C., 1993, Port state control and jurisdiction: evolution of the port state regime (Dordrecht, Netherlands: Kluwer Academic Publishers)
- KIEHNE, G., 1996, Investigation, detention and release of ships under the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control: a view from practice. The International Journal of Marine and Coastal Law, 11:2, 217-224.
- KNAPP S, Franses PH, A global view on port state control - econometric analysis of the differences across port state control regimes Maritime Policy and Management (2007)
- TONY ALDERTON & NIK WINCHESTER, Flag states and safety 1997-1999, Maritime Policy and Management, 2002, Vol.29, No 2, pp 151-162
- THOMAS DEGRE, From Black-Grey-White Detention-based Lists of Flags to Black-Grey-White Casualty-based Lists of Categories of Vessels, Journal of Navigation (2008), 61:485-497 Cambridge University Press

- M. YILMAZEL & E. ASYALI, An analysis of port state control inspections related to the ISPS Code, Dokuz Eylül University, School of Maritime Business and Management, Turkey
- WAYNE K. TALLEY, Regulatory Issues: The role of International Maritime Institutions, Department of Economics, Old Dominion University, Norfolk Virginia 23529 U.S.A.
- OZCAYIR, Z.O. (2001), Port State Control, London: Lloyd's of London Press
- KIDMAN PETER, Port State Control: A guide for Cargo Ships,
- Port State Control Newsletter, Information from DNV to the maritime industry, Nr. 1 June 2009
http://www.dnv.nl/Binaries/0906-005%20Newsletter%20PSC_tcm141-372880.pdf,
τελευταία επίσκεψη 30/10/2009
- Paris MoU. (2008), Paris Memorandum Of Understanding On Port State Control, including 31st Amendment, adopted 21 May 2009
- Paris MoU. (2008), Port State Control Annual Reports 2000 - 2008.

ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΑ

- Abuja MoU on PSC (West and Central Africa) www.abujamou.org
- Viña del Mar Agreement www.acuerdolatino.int.ar
- Black Sea MOU www.bsmou.org
- European Maritime Safety Agency (EMSA) www.emsa.eu
- Βάση δεδομένων EQUASIS www.equasis.org
- Η δικτυακή πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης www.europa.eu
- HELMEPA www.helmepa.gr
- IACS www.iacs.org.uk
- International Labour Organization www.ilo.org
- International Maritime Organization www.imo.org
- Indian Ocean MOU www.iomou.org
- Mediterranean MOU www.medmou.org
- PARIS MOU www.parismou.org
- Riyadh MOU Port State Control www.riyadhmu.org
- Tokyo MOU www.tokyo-mou.org
- Αμερικάνικη Ακτοφυλακή www.uscg.mil
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας www.yen.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α - ΜΑΥΡΗ, ΓΚΡΙ ΚΑΙ ΛΕΥΚΗ ΛΙΣΤΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2006-2008

Paris MoU
Black – Grey – White List



Black List 2006 – 2008

Rank	Flag	Inspections 2006-2008	Detentions 2006-2008	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
83	Korea, Democratic People's Rep.	204	73	21	Very High Risk	8.75
82	Bolivia	37	14	6		6.94
81	Albania	284	72	27		5.73
80	Libyan Arab Jamahiriya	30	10	5		5.24
79	Sierra Leone	345	73	32		4.55
78	Comoros	505	99	45		4.26
77	Cambodia	727	128	63	High risk	3.78
76	Georgia	885	150	75		3.64
75	Slovakia	317	55	30		3.33
74	Syrian Arab Republic	227	39	23		3.09
73	St Kitts and Nevis	306	50	29	Medium to high risk	3.00
72	Lebanon	96	18	11		2.88
71	Honduras	68	13	9		2.64
70	Mongolia	53	10	7	Medium to high risk	2.30
69	St Vincent and the Grenadines	2,355	265	186		2.07
68	Egypt	137	20	15	Medium Risk	2.00
67	Moldova, Republic of	92	14	11		1.87
66	Belize	609	62	53		1.42
65	Panama	8,043	667	601		1.27
64	Ukraine	575	55	51		1.22
63	Dominica	175	19	18		1.11

Πίνακας Α1: Μαύρη Λίστα για τα έτη 2006-2008

Grey List 2006 – 2008

Rank	Flag	Inspections 2006-2008	Detentions 2006-2008	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
62	Jamaica	56	7	8	0	0.92
61	Algeria	119	12	13	3	0.86
60	Azerbaijan	115	11	13	3	0.79
59	Morocco	156	13	17	5	0.68
58	Cook Islands	86	7	10	2	0.61
57	Bulgaria	323	24	31	15	0.59
56	Saudi Arabia	54	4	7	0	0.53
55	Tunisia	56	4	8	0	0.51
54	Dominican Republic	31	2	5	0	0.47
53	Taiwan, China	33	2	5	0	0.45
52	Korea, Republic of	214	14	22	8	0.43
51	Malaysia	96	5	11	2	0.31
50	Austria	31	1	5	0	0.29
49	Croatia	196	11	20	7	0.29
48	Faroe Islands	117	6	13	3	0.28
47	Antilles, Netherlands	714	44	62	38	0.24
46	Thailand	213	11	22	8	0.20
45	United States of America	157	7	17	5	0.15
44	Latvia	158	7	17	5	0.15
43	Iran, Islamic Republic of	201	9	21	8	0.11
42	Poland	193	8	20	7	0.06

Πίνακας Α2: Γκρι Λίστα για τα έτη 2006-2008

White list 2006-2008

Rank	Flag	Inspections 2006-2008	Detentions 2006-2008	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
41	Vanuatu	133	4	15	4	0.00
40	Israel	30	0	5	0	0.00
39	Kuwait	30	0	5	0	0.00
38	Qatar	33	0	5	0	0.00
37	Lithuania	244	10	24	10	0.00
36	Turkey	2,039	123	162	123	0.00
35	Switzerland	75	1	9	1	-0.08
34	Estonia	166	5	18	6	-0.19
33	Japan	58	0	8	0	-0.36
32	Philippines	187	5	19	7	-0.43
31	Russian Federation	2,550	125	200	157	-0.44
30	Cayman Islands, UK	366	13	34	17	-0.45
29	Barbados	434	16	40	21	-0.47
28	Spain	262	8	26	11	-0.48
27	Malta	4,923	232	375	315	-0.59
26	Portugal	506	14	45	25	-0.88
25	Cyprus	2,726	100	213	168	-0.89
24	India	157	2	17	5	-0.93
23	Gibraltar, UK	1,058	33	88	60	-0.94
22	Belgium	203	3	21	8	-1.01
21	Antigua and Barbuda	4,851	170	369	310	-1.01
20	Liberia	3,848	124	296	243	-1.09
19	Ireland	151	1	16	5	-1.22
18	Norway	2,523	68	198	155	-1.24
17	Bahamas	3,688	98	284	232	-1.29
16	Marshall Islands	1,852	43	148	111	-1.34
15	Singapore	1,129	23	94	64	-1.38
14	Hong Kong, China	1,214	25	100	70	-1.38
13	Greece	1,546	33	125	91	-1.39
12	Netherlands	3,096	68	241	193	-1.45
11	Man, Isle of, UK	914	16	77	51	-1.46
10	Italy	1,309	24	107	76	-1.48
9	Sweden	1,018	15	85	57	-1.59
8	Denmark	1,295	20	106	75	-1.59
7	Finland	614	7	54	32	-1.63
6	Luxembourg	155	0	17	5	-1.63
5	Germany	1,236	17	102	71	-1.65
4	China	246	1	24	10	-1.67
3	United Kingdom	1,820	26	146	109	-1.68
2	France	356	1	33	17	-1.87
1	Bermuda, UK	289	0	28	13	-1.93

Πίνακας Α3: Λευκή Λίστα για τα έτη 2006-2008⁸⁸

⁸⁸ <http://www.parismou.org/upload/anrep/BGWlist2006-2008.pdf>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β - ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ
2006-2008

Paris MoU
RO Performance Table



Recognized Organization Performance Table 2006-2008

	Recognized Organization	RO	Inspections	Detentions	Low to Medium Limit	Medium to High Limit	Excess Factor	Performance level
27	Register of Shipping (Albania)	RSA	277	18	10	1	3.31	Very low
26	Korea Classification Society (Korea. DPR)	KCS	124	9	6	0	2.97	
25	Bulgarski Koraben Registar	BKR	268	15	10	1	2.55	
24	International Register of Shipping (USA)	IS	1.243	55	33	16	2.53	Low
23	Shipping Register of Ukraine	SRU	560	21	17	5	1.57	
22	Panama Maritime Documentation Services	PMDS	190	7	7	0	0.94	Medium
21	Isthmus Bureau of Shipping (Panama)	IBS	372	9	12	2	0.66	
20	INCLAMAR (Cyprus)	INC	204	5	8	0	0.62	
19	International Naval Surveys Bureau (Greece)	INSB	900	17	25	11	0.43	
18	Hellenic Register of Shipping (Greece)	HRS	888	16	25	10	0.38	
17	China Corporation Register of Shipping	CCRS	97	1	5	0	0.33	
16	Panama Register Corporation	PRC	175	2	7	0	0.29	
15	Croatian Register of Shipping	CRS	321	4	11	2	0.24	
14	Indian Register of Shipping	IRS	172	0	7	0	0.00	
13	RINAVE Portuguesa	RP	75	0	4	0	0.00	
12	Korean Register of Shipping (Korea. Rep. of)	KRS	713	5	21	8	-0.49	High
11	Polski Rejestr Statkow	PRS	1,034	8	29	13	-0.58	
10	China Classification Society	CCS	1,024	4	28	13	-1.10	
9	Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	7,769	48	176	135	-1.23	
8	Nippon Kaiji Kyokai	NKK	6,558	27	150	112	-1.47	
7	Bureau Veritas (France)	BV	11,897	43	264	212	-1.57	
6	Turkish Lloyd	TL	1,497	3	39	21	-1.59	
5	Lloyd's Register (UK)	LR	14,748	51	323	266	-1.60	
4	American Bureau of Shipping (USA)	ABS	5,454	13	127	92	-1.68	
3	Registro Italiano Navale	RINA	3,127	5	76	49	-1.75	
2	Germanischer Lloyd	GL	14,962	31	328	271	-1.76	
1	Det Norske Veritas	DNV	13,278	26	293	239	-1.77	

Πίνακας Β1: Πίνακας επιδόσεων των νηογνώμωνων για τα έτη 2006-2008⁸⁹

⁸⁹ <http://www.parismou.org/upload/anrep/ROtable2006-2008.pdf>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ – ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΕΛΛΕΙΨΕΩΝ/ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΕΚΥΨΑΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ



Εικόνα Γ1: Lifeboat release mechanism is defective



Εικόνα Γ2: Corroded and cracked boat hook supports need to be repaired



Εικόνα Γ3: Damaged main magnetic compass



Εικόνα Γ4: The electric equipment is not safe



Εικόνα Γ5: Sanitary facilities are unacceptable



Εικόνα Γ6: Crew's shower in a bad condition



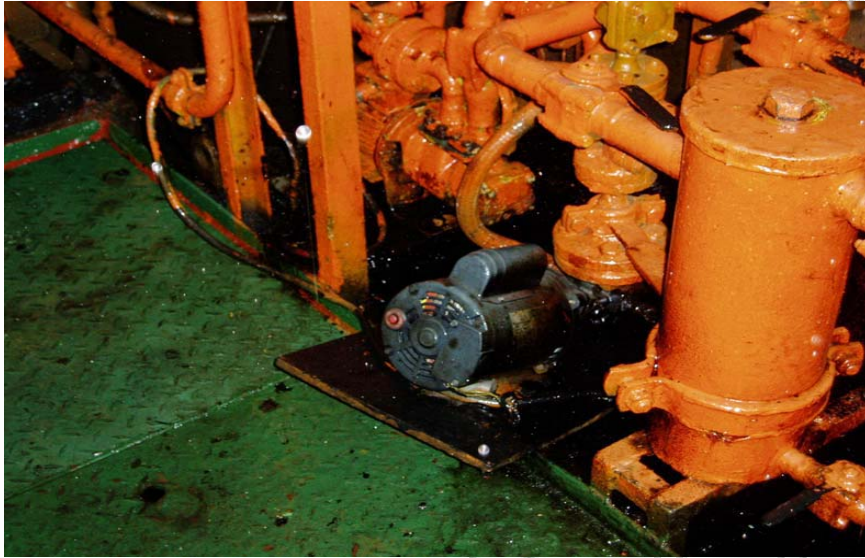
Εικόνες Γ7 & Γ8: The condition of the engine room is clearly hazardous, due to generalized oil dirtiness.



Εικόνες Γ9-Γ10-Γ11: Unacceptable sanitary facilities



Εικόνες Γ12 & Γ13: Hatch cover pontoons are corroded and cracked



Εικόνα Γ14: Improper installation of an electrically driven fuel pump for the boiler



Εικόνα Γ15: Tank top of double bottom no.2. not watertight (found with holes)



Εικόνες Γ16-Γ17-Γ18-Γ19: Fire fighting appliances were either missing or not operative and in very poor maintenance condition in general, with leakages through the connection valves in the main line and in the hoses.



Εικόνες Γ20 & Γ21: Bulwark stays, beams and frames corroded and damaged