

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

« ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ: ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (ISM CODE) ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ MARPOL ΚΑΙ SOLAS ΣΤΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΤΟΥ ΜΝΗΜΟΝΙΟΥ ΤΩΝ ΠΑΡΙΣΙΩΝ (PARIS MoU) »

**Χαραλάμπους Κωνσταντίνος**

Διπλωματική Εργασία που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2014

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / COPYRIGHT

« Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη 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:

- Σαμιώτης Γεώργιος (Επίκουρος Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς - Επιβλέπων)
- Παζαρζής Μιχαήλ (Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς)
- Τσελέντης Βασίλειος-Στυλιανός (Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς)

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

## Ευχαριστίες

Θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου σε όσους συνετέλεσαν στην εκπόνηση αυτής της διπλωματικής εργασίας. Τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Σαμιώτη Γεώργιο για την άψογη συνεργασία και την πολύτιμη καθοδήγησή του. Τον Διευθυντή, τους Τμηματάρχες και τους Αξιωματικούς των Διευθύνσεων Προσωπικού, Ελέγχου Πλοίων και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου για την αμέριστη συμβολή και τις πολύτιμες γνώσεις που μου προσέφεραν. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τους γονείς μου για την βοήθειά τους, τόσο σε πρακτικό όσο και σε ψυχολογικό επίπεδο, την Μαρία καθώς και τους φίλους μου για την αγάπη και τη συμπαράστασή τους.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> .....	<b>7</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>9</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	<b>11</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup> ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΗ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE)</b> .....	<b>14</b>
1.1. Το Διεθνές Πλαίσιο .....	14
1.2. Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ .....	16
1.3. Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (ISM CODE) ΚΑΙ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ MARPOL ΚΑΙ SOLAS .....	17
1.4. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ .....	21
1.5. ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΜΗ – ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ .....	22
1.6. Η ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ .....	23
1.7. ΤΑ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΒΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISM CODE .....	24
1.8. ΝΟΜΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM: ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ ΚΑΙ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ .....	27
1.9. Το θέμα της Ασφαλείας στη Θάλασσα Μεταφορά .....	31
1.10. Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ .....	32
1.11. Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ .....	33
1.12. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ISM CODE .....	34
1.13. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ISM CODE .....	46
1.13.1. Έκδοση Εγγράφου Συμμόρφωσης (Document of Compliance) .....	47
1.13.2. Έκδοση Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Certificate) .....	49
1.13.3. Έκδοση Προσωρινού Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης (Interim Document of Compliance) .....	50
1.13.4. Έκδοση Προσωρινού Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης (Interim Safety Management Certificate) .....	50
1.14. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ .....	51
1.15. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ .....	52
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ MARPOL ΚΑΙ SOLAS</b> .....	<b>54</b>
2.1. Το Διεθνές Πλαίσιο .....	54
2.2. Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ MARPOL ΚΑΙ SOLAS ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ .....	55
2.3. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ (MARPOL 73/78) .....	59
2.4. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (SOLAS) .....	68
2.5. Ο ISM CODE ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗ MARPOL ΚΑΙ ΤΗ SOLAS .....	73
2.6. ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ISM CODE: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ .....	75
2.7. ΟΙ ΑΝΗΣΥΧΙΕΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ .....	77
2.8. ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΣΗΜΑΙΑΣ ΩΣΤΕ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΘΕΙ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ .....	80
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΡΑΤΟΥΣ - ΛΙΜΕΝΑ (P.S.C. INSPECTIONS)</b> .....	<b>82</b>
3.1. Το Διεθνές Πλαίσιο .....	82
3.2. Τα Δικαιώματα και οι Αρμοδιότητες των Κρατικών Λιμενικών Αρχών .....	84
3.3. Ο Επιθεωρητής Ελέγχου του Κρατού - Λιμένα (P.S.C. Officer) .....	86
3.4. Αντιμετώπιση του Επιθεωρητή Κρατού - Λιμένα (P.S.C.O.) .....	87
3.5. Η Επιλογή των Πλοίων που θα Επιθεωρηθούν .....	88
3.6. Η Επιθεώρηση Port State Control σύμφωνα με τις Απαιτήσεις του Paris MoU .....	89
3.7. Η Λειτουργία των Βάσεων Δεδομένων .....	90
3.8. EQUASIS .....	91
3.9. APCIS .....	93

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup> ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ PARIS MOU .....96**

4.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ PARIS MOU. ....	96
4.2. ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΤΟΧΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ. ....	97
4.3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΤΟΧΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ. ....	103
4.4. Η ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΟΥ PARIS MOU. ....	110
4.4.1. <i>Περιοδικές και πρόσθετες επιθεωρήσεις.</i> ....	110
4.4.2. <i>Επιλογή πλοίων προς επιθεώρηση.</i> ....	111
4.4.3. <i>Αρχική Επιθεώρηση (Initial Inspection).</i> ....	113
4.4.4. <i>Λεπτομερέστερη Επιθεώρηση (More Detailed Inspection).</i> ....	114
4.4.5. <i>Εκτεταμένη Επιθεώρηση (Expanded Inspection).</i> ....	117
4.5. ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΠΟΥ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΤΗΣ ΚΡΑΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ. ....	118
4.5.1. <i>Κριτήρια για την απόφαση επιβολής του μέτρου της κράτησης σε ένα πλοίο.</i> ....	119
4.6. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΤΗΣ ΚΡΑΤΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ. ....	121
4.7. ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΕΙΨΕΩΝ. ....	122
4.7.1. <i>Αποκατάσταση ελλείψεων σε κατάλληλη επισκευαστική μονάδα.</i> ....	123
4.7.2. <i>Αναστολή των διαδικασιών πάνω σε πλοίο.</i> ....	124
4.8. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΡΟΣΦΥΓΗΣ (APPEAL) ΕΝΑΝΤΙ ΕΠΙΒΛΗΘΕΙΣΑΣ ΚΡΑΤΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ. ....	125
4.9. ΣΥΝΤΑΞΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ. ....	126
4.10. ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ. ....	129
4.11. ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΤΗΣ ΚΡΑΤΗΣΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΟΥ PORT STATE CONTROL - PARIS MOU ΜΕ ΤΟΝ ISM CODE ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ MARPOL ΚΑΙ SOLAS. ....	133

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup> ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....136**

5.1 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΛΑΒΑΝ ΧΩΡΑ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ PARIS MOU. ....	136
5.2. ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ.....	138
5.3. ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ PARIS MOU ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ. ....	140
5.4. ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ PARIS MOU. ....	141

**ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....147**

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....150**

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ.....	150
ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....	152

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ .....154**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1.....	154
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2.....	156
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3.....	176
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4.....	182

## Περίληψη

Από τους βασικότερους στόχους της ναυτιλίας υπήρξε πάντοτε η βελτίωση της ασφάλειας, η οποία άλλωστε ήταν και η θεμελιώδης αιτία ίδρυσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization) ο οποίος λειτουργεί ως μηχανισμός συνεργασίας μεταξύ των Εθνικών Κυβερνήσεων όσον αφορά την δημιουργία και την θέσπιση των κανονισμών και πρακτικών που σχετίζονται και επηρεάζουν τη διεθνή ναυτιλία. Η μείωση των ναυτικών ατυχημάτων και η ενθάρρυνση της γενικής υιοθέτησης υψηλότερων προτύπων, σε θέματα που αφορούν στην ασφάλεια και στην αποδοτικότητα της ναυσιπλοΐας είναι επίσης θέματα που απασχολούν την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα. Έπειτα από σοβαρά περιστατικά ρύπανσης, απώλειας ανθρώπινων ζωών και καταστροφή περιουσιών, τα οποία απασχόλησαν την κοινή γνώμη, ο IMO ασχολήθηκε με την κατάρτιση Συμβάσεων, Κωδίκων, Κανόνων και Κανονισμών σχεδιασμένων ειδικά για τη βελτίωση της ασφάλειας της διεθνούς ναυτιλίας. Οι συμβάσεις που ασχολούνται με την ναυτιλιακή ασφάλεια μπορούν να διακριθούν σε εκείνες που σκοπό έχουν την πρόληψη των ατυχημάτων και σε εκείνες που σχεδιάστηκαν για την ελαχιστοποίηση των συνεπειών των ατυχημάτων.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (European Maritime Safety Agency) δημιουργήθηκε ως συνέπεια της ρύπανσης την οποία προκάλεσε το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου “Erika”. Η λειτουργία του ξεκίνησε τον Μάρτιο του 2003. Ο EMSA λειτουργεί ως κέντρο γνώσης, παρέχοντας τεχνική συνδρομή στα κράτη μέλη ενώ συνδράμει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε επιθεωρήσεις πλοίων με σκοπό τη θαλάσσια ασφάλεια, καθώς και σε ότι αφορά με τις σχετικές εταιρείες και αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφαλείας. Η Γραμματεία του “Μ.Σ. των Παρισίων”<sup>1</sup> (Paris MoU Secretariat) διαδραματίζει ρόλο συντονιστή εντός της Ε.Ε., καθώς και στη Ρωσία και τον Καναδά. Είναι διακριτός φορέας, όμως ο EMSA συνεισφέρει σε μεγάλο βαθμό στις δραστηριότητές της. Ο EMSA επιπλέον διευθύνει διάφορες επιχειρησιακές υπηρεσίες (SafeSeaNet, CleanSeaNet, LRIT - Σύστημα Αναγνώρισης και Εξ Αποστάσεως Παρακολούθησης Πλοίων, THETIS για τον έλεγχο πλοίων από το κράτος λιμένα κ.ο.κ.).

---

<sup>1</sup> « Μ.Σ. των Παρισίων »: το μνημόνιο συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, το οποίο υπογράφηκε στο Παρίσι, στις 26 Ιανουαρίου 1982, στην ενημερωμένη του έκδοση.

Η παρούσα μελέτη ασχολήθηκε με τη ναυτιλιακή ασφάλεια αναφορικά με τη συσχέτιση και πρακτική εφαρμογή του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης (ISM Code) καθώς και των Διεθνών Συμβάσεων “Marpol”<sup>2</sup> και “Solas”<sup>3</sup> στις επιθεωρήσεις των κρατικών λιμενικών αρχών του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων (PARIS MoU). Η εργασία ολοκληρώθηκε μέσα από πέντε κεφάλαια, όπου πιο αναλυτικά, το πρώτο έκανε αναφορά για τον κώδικα ISM και τα βήματα της εφαρμογής του, αλλά και νομικά ζητήματα που σχετίζονται με αυτόν. Το δεύτερο κεφάλαιο αναφέρθηκε στις συμβάσεις Marpol και Solas. Το τρίτο κεφάλαιο εστίασε στους ελέγχους κράτους λιμένα (Port State Controls Inspections), το τέταρτο κεφάλαιο μελέτησε και ανέλυσε τις επιθεωρήσεις κράτους λιμένα σύμφωνα με τις διαδικασίες του Paris MoU, ενώ στο πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο έγινε μια συνολική αποτίμηση της λειτουργίας των επιθεωρήσεων κράτους λιμένα σύμφωνα με τις διαδικασίες της περιοχικής συμφωνίας του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων όπου με τη βοήθεια των τηρούμενων ετήσιων στατιστικών στοιχείων εξήχθησαν τα τελικά συμπεράσματα.

---

<sup>2</sup> Διεθνής σύμβαση πρόληψης ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία του 1973, και το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 - MARPOL 73/78.

<sup>3</sup> Διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση του 1974 - SOLAS 74.



## **Abstract**

Of the main purposes of shipping was always been the improvement of maritime safety, which also was the fundamental cause of the establishment of the International Maritime Organization (IMO) who functions as a mechanism for cooperation among Governments in the field of regulations and practices affecting international shipping. The reduction of maritime accidents and the encourage of general adoption of higher standards, issues relating to the safety and efficiency of navigation are also matters of concerning of the global maritime community. After serious incidents of pollutions, losses of life and destructions of properties, which occupied the public, IMO dealt with the training of Conventions, Codes, Rules and Regulations specifically designed to improve the safety of international shipping. International Conventions related to the safety can be distinguished to those aiming the prevention of accidents and to those designed to minimize the consequences of accidents.

The European Agency for Maritime Safety (EMSA) was established as a result of the pollution caused by the wreck of the oil tanker "Erika". The operation began in March 2003. EMSA is operating as a knowledge center, providing technical assistance to Member States and assist the European Commission in the inspections of ships in maritime security, and in terms of the relevant companies and Recognized Security Organizations. The Secretariat of Paris MoU plays a coordinating role within the E.U., and also in Russia and Canada. It is a distinct authority, however EMSA contributes greatly to its activities. EMSA also manages various business services (SafeSeaNet, CleanSeaNet, LRIT - Identification System and Remote Tracking, THETIS for control of ships by the port State, etc.).

This study dealt with maritime safety regarding the correlation and practical implementation of Safety Management Code (ISM Code) and the International Conventions "Marpol" and "Solas" inspections of public port authorities of Paris Memorandum of Understanding (PARIS MoU). The work was completed in five chapters, where more detailed, the first made reference to the ISM Code and the steps for its implementation, and legal issues associated with this. The second chapter referred to the Solas and Marpol Conventions. The third chapter focused on Port State Control Inspections, the fourth chapter examined and analyzed the port state control inspections

in accordance with the procedures of Paris MoU, while the fifth and last chapter was an overall assessment of the operation of port State inspections in accordance with the procedures of the regional agreement of Paris Memorandum Of Understanding where with the help of holdings of annual statistics exported final conclusions.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## Εισαγωγή

Οι διεθνείς συμβάσεις είναι συνθήκες με πολλά συμβαλλόμενα μέρη, πολύπλευρες συμφωνίες με τις οποίες τα κράτη συμφωνούν να δεσμευθούν για κάποια ζητήματα. Μια συνθήκη είναι μια συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών για να γίνει κάτι, ή για να απέσχει από το να κάνει κάτι, και δεν είναι γενικά νόμιμα εκτελέσιμη, αν και αυτό αλλάζει. Στην Ευρώπη υπάρχει σήμερα η ανάγκη για διεθνείς συνθήκες και συμφωνίες οι οποίες θα εστιάζονται κυρίως στην ασφάλεια σε επίπεδο προστασίας των θαλασσών (Hansen, 2010:5).

Μέχρι σήμερα, το διεθνές δίκαιο των συνθηκών αναπτύχθηκε μέσα από τους συνήθεις κανόνες που ορίζονται σε Ευρωπαϊκό αλλά και σε διεθνές επίπεδο. Εντούτοις, πολλές από τις πτυχές του νόμου και των συνθηκών και για τη Θάλασσα έχουν κωδικοποιηθεί και αναπτυχθεί μέσα από τη Συνθήκη της Βιέννης σχετικά με το νόμο των Συνθηκών το 1969, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ το 1980. Ουσιαστικά η συνθήκη της Βιέννης όρισε τη σωστή διαδικασία ανάπτυξης των συνθηκών (ΦΕΚ Α141/74).

Σε σχέση με την ανάπτυξη των διεθνών θαλάσσιων συμβάσεων και συνθηκών συμπεριλαμβάνεται στο πρόγραμμα εργασίας πολλών διεθνών οργανισμών, όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (I.M.O.), ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (I.L.O.), και ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (U.N.). Συνήθως μια σύμβαση προκύπτει από μια αναγνωρισμένη ανάγκη. Συχνά είναι κάτι που προκύπτει από μια πρόταση που υποβάλλεται, και μια προκύπτουσα σύσταση σε μια Επιτροπή ή μια υποεπιτροπή του ΙΜΟ. Ως αποτέλεσμα αυτών των συζητήσεων, προετοιμάζονται τα σχέδια του κανονισμού και συγκαλείτε μια διπλωματική διάσκεψη για να αναθεωρήσει, να συζητήσει, να τροποποιήσει και να υιοθετήσει τελικά την επακόλουθη συνθήκη (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2010).

Οποιοδήποτε κράτος μπορεί να υιοθετήσει μια σύμβαση σε σχέση με τη θάλασσα, ακόμα κι αν δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Συνθήκη για παράδειγμα του ΙΜΟ. Οποιοδήποτε κράτος μπορεί να ενσωματώσει τις διατάξεις μιας διεθνούς θαλάσσιας σύμβασης στην εθνική νομοθεσία του, ακόμα κι αν δεν είναι το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος (Υπουργείο Ναυτιλίας, 2010).

Για να εφαρμόσουν τα κράτη τις διεθνείς συμβάσεις που έχουν επικυρώσει, πρέπει να ενσωματώσουν τις διατάξεις τους στην εθνική νομοθεσία, δεδομένου ότι οι

συμβάσεις οι ίδιες δεν περιέχουν τις διατάξεις επιβολής. Ο τρόπος που θα γίνει αυτό εξαρτάται από το κρατικό σύνταγμα. Σε μερικές περιπτώσεις, μια σύμβαση γίνεται μέρος της εθνικής νομοθεσίας αυτόματα μέσω της πράξης της επικύρωσης ή της προσθήκης. Συχνότερα, το κρατικό σύνταγμα θα απαιτήσει ότι οι συνθήκες και οι συμβάσεις στις οποίες ο ανώτερος υπάλληλος επιθυμεί το κράτος για να γίνει συμβαλλόμενο μέρος θα απαιτήσουν την έγκριση από το νομοθετικό σώμα.

Αυτό γίνεται στη περίπτωση που οι υποχρεώσεις της σύμβασης θα επιβάλουν κυρώσεις ή ελέγχους στο ευρύ κοινό (Υπουργείο Ναυτιλίας, 2010). Βασικές διεθνείς συμβάσεις είναι οι ακόλουθες: α) International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships 2009 (Hong Kong Convention 2009), β) United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982), γ) International Convention on Maritime Search and Rescue 1985 (SAR 1985), δ) International Convention on Load Lines 1966, όπως τροποποιήθηκε, και το Πρωτόκολλο του 1988 (LOADLINES 66/88), ε), 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), ζ) International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78), η) International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers 1978 (STCW 78), θ) Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 (COLREG 72), η) International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969 (TONNAGE 1969), ζ) Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO CONVENTION No. 147).

Όλη αυτή η εισαγωγική αναφορά είχε ως στόχο της να εισάγει ένα θέμα που σχετίζεται με τις διεθνείς συμβάσεις και συνθήκες, μελετώντας αναλυτικά τη πτυχή και το ρόλο τους. Συγκεκριμένα θα γίνει η συσχέτιση και η εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) αλλά και των συμβάσεων Marpol και Solas στις επιθεωρήσεις των κρατικών λιμενικών αρχών όπως αυτές παρουσιάζονται μέσα από το Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού (PARIS MoU). Η μελέτη θα αναπτυχθεί μέσα από συγκεκριμένα κεφάλαια ανάπτυξης.

Η ανάπτυξη του θέματος θα γίνει με βάση τα δεδομένα που αναλύει η παρούσα μελέτη. Συγκεκριμένα στα Κεφάλαια 1 και 2 θα μελετηθεί διεξοδικά ο ISM CODE σε σχέση και με τις συμβάσεις MARPOL και SOLAS το κεφάλαιο 3 θα δώσει μια αρχική πρώτη εικόνα σε σχέση με τις επιθεωρήσεις των κρατικών λιμενικών αρχών, ενώ το

Κεφάλαιο 4 θα εστιάσει στην ανάλυση του υπό εξέταση Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων (PARIS MoU).

Η εργασία στο πέμπτο κεφάλαιο θα ολοκληρωθεί με τα γενικά συμπεράσματα που εξάγονται μέσα και από στατιστικά δεδομένα σε σχέση με τη χρήση των επιλεγμένων συμβάσεων όπως αυτά διατυπώνονται μέσα από το μνημόνιο των Παρισίων PARIS MoU. Με βάση τη μέχρι τώρα ανάλυση ορίζεται ως αντικείμενο της παρούσας μελέτης η μελέτη της πρακτικής εφαρμογής του ISM CODE αλλά και των συμβάσεων MARPOL και SOLAS στις επιθεωρήσεις των κρατικών λιμενικών αρχών βάση του PARIS MoU. Οι στόχοι ανάπτυξης του θέματος είναι οι ακόλουθοι: α) Αποσαφήνιση και ορισμός του ISM CODE της MARPOL και της SOLAS, β) Μελέτη των εξεταζόμενων με βάση το μνημόνιο των Παρισίων.

## Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup> Εισαγωγή και ανάλυση του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code)

### 1.1. Το Διεθνές Πλαίσιο

Τα ναυτικά ατυχήματα πάντα έχουν μεγάλο κοινωνικό αντίκτυπο και επιφέρουν μεγάλη ανησυχία στη ναυτιλιακή κοινότητα λόγω των δραματικών συνεπειών τους τόσο στο θαλάσσιο περιβάλλον όσο και στο ανθρώπινο δυναμικό. Σχεδόν πάντα οδηγούν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization) στην λήψη ενεργειών και αποφάσεων για την υιοθέτηση νέων κανόνων για ασφαλέστερες μεταφορές. Η αναγνώριση του κρίσιμου ρόλου του ανθρώπινου παράγοντα στην πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων οδήγησε στην κατάρτιση και εφαρμογή ενός νέου θεσμικού πλαισίου ποιοτικής διαχείρισης τόσο στα πλοία όσο και στις εταιρείες.

Συγκεκριμένα το βράδυ της 6ης Μαρτίου του 1987 το επιβατηγό / οχηματαγωγό “HERALD OF FREE ENTERPRISE”, ανατράπηκε έξω από το λιμάνι του Βελγίου, Zeebrugge, και 193 επιβάτες και πλήρωμα έχασαν τη ζωή τους. Θεωρήθηκε ένα από τα χειρότερα θαλάσσια ατυχήματα, σε καιρό ειρήνης και το επίσημο πόρισμα του ατυχήματος ανέφερε τεράστια λάθη εκ μέρους της διοίκησης της διαχειρίστριας εταιρείας.

Στη Συνέλευση της Επιτροπής Θαλάσσιας Ασφάλειας του IMO τον Απρίλιο του 1988 που ακολούθησε το ατύχημα, προτάθηκαν μέτρα τα οποία συζητήθηκαν και εγκρίθηκαν ομόφωνα από τους εκπροσώπους των χωρών που συμμετείχαν. Κατά την 16η σύνοδό της που πραγματοποιήθηκε τον Οκτώβριο του 1989, η Συνέλευση ενέκρινε το ψήφισμα A.647 που περιείχε τις πρώτες «Κατευθυντήριες γραμμές για τη Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία του Πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης» του IMO. Παρά το γεγονός ότι το ψήφισμα του 1987 είχε εφαρμοστεί μόνο για τα Επιβατηγά / Οχηματαγωγά πλοία, το ψήφισμα A.647 εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία.

Σκοπός των κατευθυντήριων γραμμών ήταν «να παρέχει στους υπεύθυνους της λειτουργίας των πλοίων το πλαίσιο της σωστή ανάπτυξης, υλοποίησης και αξιολόγησης της ασφάλειας και της διαχείρισης της πρόληψης ρύπανσης σύμφωνα με την ορθή πρακτική. Οι κατευθυντήριες γραμμές παρέχουν σε μία εταιρεία τις γενικές αρχές και

στόχους που πρέπει να ακολουθήσει κατά τη θέσπιση μιας πολιτικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος».

Το ψήφισμα A.647 αναγνώρισε την ανάγκη, αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές να εξετάζονται περιοδικά και να αναθεωρούνται υπό το πρίσμα της εμπειρίας που αποκτήθηκε από την εφαρμογή τους. Με βάση την εμπειρία με την έκδοση του 1989 και τα σχόλια που πραγματοποιούνται από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας του IMO την Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, οι αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές εγκρίθηκαν από τη Γενική Συνέλευση στη συνάντηση του Νοεμβρίου του 1991 μέσω του ψηφίσματος A.680. Η διαδικασία αναθεώρησης συνεχίστηκε μέχρι την επόμενη τακτική σύνοδο της Συνέλευσης τον Νοέμβριο του 1993. Κατά τη συνάντηση αυτή, η Συνέλευση υιοθέτησε την απόφαση απόφαση A 741(18) «Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος», (ISM Code: International Safety Management Code). Στις 19 Μαΐου 1994 το ψήφισμα ενσωματώθηκε στη Συνθήκη SOLAS του 1974 ως κεφάλαιο IX, με τίτλο «Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη ρύπανσης», γνωστή ως Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE, International Safety Management Code). Σύμφωνα με τον κανονισμό 2 του SOLAS, ο ISM CODE έγινε υποχρεωτικός για τα κράτη που υπέγραψαν σε αυτό το συνέδριο. Ο ISM CODE μπήκε σε εφαρμογή σε δύο φάσεις (κανονισμός 2 κεφάλαιο IX SOLAS 1974 (τροποποιήσεις του 1994)):

- Την 1η Ιουλίου 1998 σχετικά με τα επιβατηγά πλοία συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών-ταχύπλοων, πετρελαιοφόρων, βυτιοφόρων με χημικά, μεταφορών αερίου, και ταχύπλοων φορτίου μικτής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων.
- Την 1η Ιουλίου 2002 σχετικά με τα πλοία γενικού φορτίου μικτής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων.
- Σχετικά με επιβατηγά πλοία, ro-ro (roll-on/roll-off), που πλέουν σε λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προβλεπόταν η εφαρμογή του ISM CODE έως την 1η Ιουλίου 1996. Πραγματικά, υιοθετήθηκαν διάφοροι κανόνες σχετικοί με την ασφάλεια του επιβάτη στα ro-ro επιβατικά πλοία στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης .

Κύρια επιδίωξη του Κώδικα είναι να αποτελέσει τον συνδετικό κρίκο μεταξύ των ενεργειών που γίνονται πάνω σε ένα πλοίο από τα μέλη του πληρώματος του, με την εταιρεία που διαχειρίζεται τα συμφέροντα του, συμβάλλοντας έτσι στην ασφαλέστερη ναυσιπλοΐα και στην πρόληψη της μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Κεντρικό

ρόλο σε αυτό παίζει η δημιουργία και η εφαρμογή ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης. Το σύστημα αυτό πρέπει να περιγράφει επαρκώς όλες τις διαδικασίες που συμβαίνουν καθημερινά τόσο πάνω στο πλοίο όσο και στο γραφείο διαχείρισης του, να εφαρμόζεται χωρίς παρεκκλίσεις, να ενημερώνεται και να βελτιώνεται συνεχώς.

Ο Κώδικας ISM εισάγει τις ακόλουθες απαιτήσεις σε μια ναυτιλιακή εταιρεία: **(1)** ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management System), το οποίο θα είναι εναρμονισμένο με τις απαιτήσεις του, **(2)** να θεσπίσει πολιτική ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος, στην οποία να καθορίζεται με ποιον τρόπο θα επιτευχθούν οι στόχοι του Κώδικα, **(3)** να καταγράφει τις καθορισμένες ευθύνες και αρμοδιότητες του προσωπικού που ασχολείται με θέματα ασφάλειας, όπως επίσης και να του εξασφαλίσει τα απαραίτητα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Για την εξασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας κάθε πλοίου και τον καθορισμού συνδέσμου μεταξύ της εταιρείας και του προσωπικού του πλοίου, κάθε εταιρεία, ορίζει ένα πρόσωπο στην ξηρά που να έχει απ' ευθείας πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο του management. Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία θα πρέπει να αναπτύξει, υλοποιήσει και συντηρήσει ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης των πλοίων της. Αυτό είναι ένα δομημένο και τεκμηριωμένο σύστημα που δίνει τη δυνατότητα στο προσωπικό της εταιρείας να υλοποιήσει την πολιτική ασφάλειας των πλοίων της και προστασίας του περιβάλλοντος<sup>4</sup>.

## **1.2. Ο κώδικας για την διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων**

Σύμφωνα με το ψήφισμα (Resolution) A.849(20) ο Κώδικας για την Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents) έγινε οργανικό μέρος του IMO τον Νοέμβριο του 1997. Αυτός προβλέπει πως κάθε Σημαία έχει καθήκον να προβαίνει σε διερεύνηση οποιουδήποτε ατυχήματος συμβεί στα πλοία της με σκοπό να συμβάλλει στην βελτίωση των ισχυόντων κανονισμών και να αποφευχθούν παρόμοια ατυχήματα που μπορεί να προκαλέσουν επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον (Anderson, 1988).

Συνεπώς, κεντρικός στόχος ήταν η δημιουργία μία από κοινού προσέγγιση στη διερεύνηση των ατυχημάτων, στη διακρατική συνεργασία για την αναγνώριση των

<sup>4</sup> Βλέπε και Μπογράκου Δήμητρα - Πειραιάς Σεπτέμβριος, 2009, Ακούρου Ευγενία – Πειραιάς, 2007.



γενεσιουργών παραγόντων των ναυτικών ατυχημάτων αλλά και την υιοθέτηση διορθωτικών μέτρων και αναβάθμιση της ασφάλειας.

Ως ναυτικό ατύχημα κατά τον Κώδικα ορίζεται κάθε συμβάν το οποίο έχει σαν αποτέλεσμα είτε το θάνατο ή το σοβαρό τραυματισμό ατόμου που προκλήθηκε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου, είτε την απώλεια προσώπου από το πλοίο που προκλήθηκε από ή σε σχέση, με τις λειτουργίες του πλοίου αλλά και την απώλεια, τεκμαρτή απώλεια ή εγκατάλειψη πλοίου, ή την υλική ζημιά στο πλοίο, είτε την προσάραξη ή ανικανότητα πλοίου ή την εμπλοκή του σε σύγκρουση, είτε την υλική ζημιά που προήλθε από ή εν σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου ή, τέλος, η περιβαλλοντική ζημιά ως αποτέλεσμα βλάβης πλοίου ή πλοίων προκληθείσης, ή σε σχέση με, με τις λειτουργίες του πλοίου ή των πλοίων (Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, 1997).

Ως πολύ σοβαρό ατύχημα εννοείται εκείνο που επιφέρει απώλεια πλοίου, ζωής ή σοβαρή ρύπανση. Τέλος, ναυτικό ατύχημα καλείται ένα γεγονός το οποίο προκαλείται ή συνδέεται με τις λειτουργίες του πλοίου από τις οποίες το πλοίο ή κάποιο πρόσωπο διακινδυνεύει ή αποτέλεσμα αυτών μπορεί να έχει επέλθει σοβαρή ζημιά είτε στο πλοίο είτε στο περιβάλλον (Βλάχος, 1995).

### **1.3. Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE) και συσχέτιση με τις Διεθνείς Συμβάσεις MARPOL και SOLAS**

Ο ISM Code αποτέλεσε ένα σημείο σταθμό στην ιστορία της ναυτιλίας απέναντι στο πρόβλημα της ρύπανσης από τα πλοία και την απονομή ευθυνών της διεύθυνσης. Μέχρι εκείνη την στιγμή σε περίπτωση ατυχήματος η ευθύνη βάραινε σε όλες τις περιπτώσεις είτε το πλοίο είτε τον Πλοίαρχο ή το πλήρωμα ενώ οι προσπάθειες σκοπό είχαν την αναβάθμιση του σχεδιασμού των πλοίων, των συστημάτων του και άλλων μερών για να βελτιωθεί η ασφάλεια του πλοίου (Giziakis and Karlis, 2001).

Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από πλοία MARPOL 73/78 και οι τροποποιήσεις της αλλά και ο κανονισμός OPA 1990<sup>5</sup> με την θεσμοθέτηση διπλών τοιχωμάτων σε όλα τα πετρελαιοφόρα μετά την προσάραξη του Exxon Valdez (το 1989)

<sup>5</sup> Οι Η.Π.Α μετά το ατύχημα του Exxon Valdez, το οποίο ρύπανε ένα μεγάλο τμήμα του Prince William Sound στην Αλάσκα, προχώρησαν στην σύσταση ενός υποχρεωτικού για καταπλέοντα στις Η.Π.Α πλοία κανονιστικού πλαισίου που ονομάστηκε Oil Pollution Act (O.P.A.) 1990.

εκεί στόχευε (Misc 26 (1974). Τα γεγονότα, όμως, όπως το ατύχημα του Herald of Free Enterprise (1987) αλλά και το περιστατικό του Estonia (1994) το κέντρο της προσοχής μετακινήθηκε από το πλοίο στον ανθρώπινο παράγοντα (Provincial Occupational Safety).

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός υπό την πίεση της κοινής γνώμης των ευρωπαϊκών κρατών εξαιτίας της απώλειας ανθρώπινων ζωών και της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος που προήλθε από το ατύχημα του Herald of Free of Enterprise (Βέλγιο), ανέπτυξε τον κώδικα ISM. Όπως επισημάνθηκε παραπάνω, αυτό το ατύχημα έκανε τον IMO να λάβει την απόφαση A 647(16) της 19<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 1989, ουσιαστικά επρόκειτο για την προαιρετική μορφή του μετέπειτα ISM Code, του οποίου η σύνταξη ξεκίνησε το 1990 και υιοθετήθηκε από την ολομέλεια του IMO το 1993 με την απόφαση (Resolution) A.741(18). Σήμερα ισχύει το ψήφισμα (Resolution) του IMO A.1052(27) το οποίο αναφέρεται στο Port State Control. Ακόμη θα πρέπει να αναφερθεί ότι τον Μάιο του 1994 κατά τη διάρκεια της διάσκεψης της SOLAS αποφασίστηκε η προσθήκη νέου κεφαλαίου στο Παράρτημα της Διεθνούς Συμβάσεως SOLAS 74.

Ο σκοπός του Κώδικα είναι η υιοθέτηση ενός μοντέλου διεθνώς για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και την αποφυγή της ρύπανσης, ήτοι εμπέδωση της ασφάλειας στη θάλασσα, αποφυγή ανθρώπινου τραυματισμού ή απώλειας ζωής και βλάβης στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Ο μη φανερός στόχος του είναι ο περιορισμός του ανθρώπινου λάθους και των εσφαλμένων αποφάσεων καθώς οδηγούν είτε έμμεσα είτε άμεσα σε απώλειες. Αυτό σκοπεύει να το πραγματοποιήσει με την εφαρμογή της διασφάλισης ποιότητας και τις αρχές της ασφαλούς διοίκησης και διαχείρισης. Ο Κώδικας ISM υποχρεώνει μια ναυτιλιακή εταιρία να υιοθετήσει (Sunkin et al, 2002:205):

1. Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης, το οποίο θα είναι εναρμονισμένο με τις απαιτήσεις του.
2. Πολιτική ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος, στην οποία να καθορίζεται με ποιον τρόπο θα επιτευχθούν οι στόχοι του Κώδικα.
3. Καταγραφή καθορισμένων ευθυνών και αρμοδιοτήτων του προσωπικού που ασχολείται με θέματα ασφάλειας, όπως επίσης και να του εξασφαλίσει τα απαραίτητα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Για την εξασφάλιση της ασφάλειας ενός πλοίου κάθε εταιρεία ορίζει ένα πρόσωπο στην ξηρά που λειτουργεί ως σύνδεσμος αλλά και διαθέτει άμεση πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο του management. Συνεπώς, κάθε ναυτιλιακή εταιρεία οφείλει να

αναπτύξει και να υλοποιήσει και να συντηρήσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων της έτσι δομημένο και τεκμηριωμένο που να δίνει τη δυνατότητα στο προσωπικό της εταιρείας να εξασφαλίζει την πολιτική ασφάλειας των πλοίων της και της προστασίας του περιβάλλοντος. Ο Κώδικας ISM βασίζεται σε γενικές αρχές και στόχους για δύο λόγους (Donaldson,1998):

1. Όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν σημαντικές διαφορές.
2. Τα πλοία λειτουργούν κάτω από διαφορετικές συνθήκες.

Έχοντας αυτό υπόψη, ο Κώδικας περιέχει γενικούς όρους και έννοιες για ευρεία εφαρμογή και δεν αναφέρει τι πρέπει να κάνουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, αλλά τι πρέπει να σέβονται. Καταρχήν, ο Κώδικας αναφέρει πως για να επιτευχθεί ένα επιτυχημένο Σύστημα Διαχείρισης απαιτούνται οι εξής ιδιότητες: Δέσμευση, Ικανότητα, Σωστή Συμπεριφορά, Στάση και Παρακίνηση σε όλα τα επίπεδα της εταιρείας (βλέπε Σχήμα 1).

Σχήμα 1 - Οι βασικές αρχές για ένα επιτυχημένο σύστημα διαχείρισης



Πηγή: Donaldson, L.(1998) *The ISM Code: the road to discovery*, Cavendish Publishing Limited

Στον κώδικα εκτός από την καθορισμό των βασικών αρχών υπάρχουν και άλλες εξίσου σημαντικές οι οποίες αποδεδειγμένα μπορούν να οδηγήσουν σε ένα επιτυχημένο Σύστημα Διαχείρισης. Παρακάτω παραθέτονται οι αρχές αυτές οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από κάθε manager, για να επιτύχει ένα αποτελεσματικό Safety Management System (βλέπε Σχήμα 2):

1. «Στρατηγικός» σχεδιασμός για ασφάλεια (μακροπρόθεσμος στόχος η βελτιστοποίηση και μεσοπρόθεσμος η οριοθέτηση προτεραιοτήτων).
2. Ένταξη της ασφάλειας σε κάθε διαδικασία. Ανταμοιβή της καινοτομίας
4. Υπολογισμός της ασφάλειας σε εσωτερικές διεργασίες, πριν από την πλήρη εφαρμογή.
5. Επικέντρωση στον ανθρώπινο παράγοντα σε όλες τις διαδικασίες. Ο εξοπλισμός και οι διεργασίες να είναι κατανοητές και εύκολες στην εφαρμογή.
6. Απόδοση προτεραιότητας στις προληπτικές ενέργειες.
7. Εγκαθίδρυση ασφαλούς ηγεσίας μέσα από την εκπαίδευση και μόρφωση

Σχήμα 2 - Safety Management System



Πηγή: Donaldson, L.(1998) *The ISM Code: the road to discovery*, Cavendish Publishing Limited

Έτσι, λοιπόν, οι βασικές αρχές του ISM CODE εν συντομία είναι (Salam,2000):

Οι αντικειμενικοί στόχοι του ISM CODE είναι η αποφυγή της/του:

1. Θαλάσσια ρύπανσης
2. Ανθρώπινου τραυματισμού
3. Ζημιάς σε περιουσία

Οι παραπάνω στόχοι υπαγορεύονται από ασφαλείς πρακτικές στη λειτουργία του

πλοίου και στοχεύουν σε ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον (Κεφάλαιο 2 του Κώδικα). Επίσης καθιερώνουν προστασία για όλους τους αναγνωρισμένους κινδύνους και βελτιώνουν συνεχώς τις ικανότητες του προσωπικού για ασφαλή διαχείριση. Αυτοί οι στόχοι είναι επιτεύξιμοι με τη συμμόρφωση στους ισχύοντες κανόνες και κανονισμούς και το σεβασμός των κωδικών της βιομηχανίας, των οδηγιών και των προτύπων. Οι λειτουργικές απαιτήσεις για ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης είναι οι εξής (Bureau, 1997):

1. Πολιτική.
2. Οδηγίες και διαδικασίες.
3. Καθορισμένα επίπεδα αρμοδιοτήτων και επικοινωνία.
4. Αναφορά ατυχημάτων (accidents) και περιστατικών (incidents).
5. Ετοιμότητα για καταστάσεις έκτακτου ανάγκης.
6. Εσωτερικές επιθεωρήσεις και αναθεωρήσεις της διοίκησης (management reviews).

Σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κώδικα ορίζεται ως εξουσιοδοτημένο πρόσωπο (DPA), το άτομο/α εκείνο που αποτελεί το συνδετικό κρίκο μεταξύ πλοίου και εταιρείας και εκφέρει γνώμη σε θέματα σημαντικά που αφορούν δηλαδή ασφάλεια και ρύπανση.

Συγκεκριμένα, οι αρμοδιότητες του DPA να εξασφαλίζει την ασφαλή λειτουργία του πλοίου και να παρέχει ένα σύνδεσμο μεταξύ της εταιρείας και όσων βρίσκονται εν πλω. Αυτά προϋποθέτουν άμεση πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο της διαχείρισης ώστε να είναι σε θέση να παρέχει τα απαραίτητα μέσα και να ελέγχει το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης της εταιρείας.

#### **1.4. Ο ρόλος του πλοιάρχου κατά τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης**

Ο Πλοίαρχος είναι ο manager του πλοίου. Ο Κώδικας ISM αποδίδει υψηλή σημασία στην προσωπικότητα του Πλοιάρχου αφού το κεφάλαιο 5 περιγράφει ρητά τις αρμοδιότητές του. Η εταιρεία καθορίζει με σαφήνεια και γραπτά την ευθύνη του Πλοιάρχου σε ότι αφορά την εφαρμογή της πολιτικής της σε θέματα όπως η ασφάλεια και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ο ISM Code καινοτομεί με το να αναδεικνύει την ευθύνη του Πλοιάρχου στην παρακίνηση του πληρώματος, ώστε να τηρηθεί η πολιτική της Εταιρείας σε θέματα

ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος (IMO 1994).

Ο Κώδικας ISM αναφέρει ρητά πως ο πλοίαρχος οφείλει να δώσει κατάλληλες οδηγίες και εντολές με απλό, κατανοητό και εύληπτο τρόπο και στη γλώσσα που αυτές θα γίνουν πλήρως αντιληπτές και να επαληθεύσει ότι οι οδηγίες του και οι εντολές του τηρούνται και πραγματοποιούνται.

Ακόμη, είναι υποχρεωμένος να μελετά το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης και να αναφέρει στη Διεύθυνση της Εταιρείας τις ελλείψεις που παρουσιάζει, εάν έχει εφαρμοστεί και λειτουργεί στο πλοίο περιέχει απαραίτητα σαφή δήλωση στην οποία όχι μόνο αναφέρεται αλλά και τονίζεται η δικαιοδοσία του Πλοίαρχου. Ο Κώδικας θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι τείνει να ενδυναμώνει την αρμοδιότητα του Πλοίαρχου έναντι του γραφείου.

Ο Κώδικας, στην παράγραφο 5.2 ορίζει ότι η *«η εταιρεία οφείλει να θεμελιώσει στο Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης ότι ο Πλοίαρχος έχει την υπερισχύουσα παντός άλλου δικαιοδοσία (Overriding Authority), αλλά και την ευθύνη, να λαμβάνει αποφάσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια και την αποφυγή της ρύπανσης. Συνεπώς, το γραφείο πρέπει να ανταποκριθεί στην αίτηση του Πλοίαρχου για βοήθεια όπως και όταν αυτός κρίνει»* (IMO 1994).

### **1.5. Εκθέσεις και ανάλυση των μη – συμμορφώσεων, των ατυχημάτων και των επικίνδυνων περιστατικών**

Οι όποιες κατάλληλες διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες, σύμφωνα με τον Κώδικα, γίνονται βάσει των πληροφοριών που αποκομίζει η Εταιρεία από τις εκθέσεις των μη-συμμορφώσεων, των ατυχημάτων και των επικίνδυνων περιστατικών κατόπιν έρευνας και ανάλυσης (Lloyd's Register, 1995). Όπως γίνεται αντιληπτό πρόκειται για ένα λεπτό θέμα και είναι σημαντικό για να υπάρξει μια εποικοδομητική ανταπόκριση για τη διαρκή βελτίωση της ασφάλειας οι άνθρωποι που εργάζονται σε μια ναυτιλιακή εταιρεία να είναι διατεθειμένοι να την εφαρμόσουν.

Εγείρονται, όμως τα ακόλουθα ερωτήματα: «ο πλοίαρχος θα αναφέρει τα ατυχήματα ή τα συμβάντα που έγιναν στο πλοίο του και να αναλάβει τις ευθύνες που του αναλογούν;» ή «σε τι βαθμό είναι διατεθειμένος να απαντήσει σε πιθανά ερωτήματα που ενδεχομένως καθορίσουν την επαγγελματική του πορεία;»

Είναι ανάγκη να ξεκαθαριστεί ότι στην έρευνα ατυχημάτων σε ένα σύστημα ο βασικός σκοπός διενέργειάς του δεν είναι η ανάδειξη του ενόχου, αλλά ο λόγος που το σύστημα κατά την εφαρμογή του αποτυγχάνει. Βασιζόμενοι στην ανάλυση του προβλήματος βρίσκεται σταδιακά η κατανόηση του προβλήματος, ώστε το σύστημα να διορθωθεί και να αποτραπεί η επανάληψη παρόμοιων σφαλμάτων. Ο παρακάτω Πίνακας 1 δείχνει τη σημασία των αρχείων που οφείλει να κρατάει η εταιρεία για να λειτουργεί σωστά το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (Lloyd's Register 1995).

**Πίνακας 1 - Η σημασία της κράτησης αρχείων για τη σωστή λειτουργία του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης**

<b>Αρχεία Records</b>
Η φύλαξη αρχείων σημαίνει σωστό σύστημα διαχείρισης διότι αυτά αποτελούν
1. Αποδεικτικά στοιχεία
2. Υλικό για στατιστικά στοιχεία και τάσεις
3. Υλικό για διορθωτικές ενέργειες
4. Αποφυγή παρόμοιων γεγονότων
5. Συνεχή βελτίωση του συστήματος
6. Πρόοδος του πληρώματος

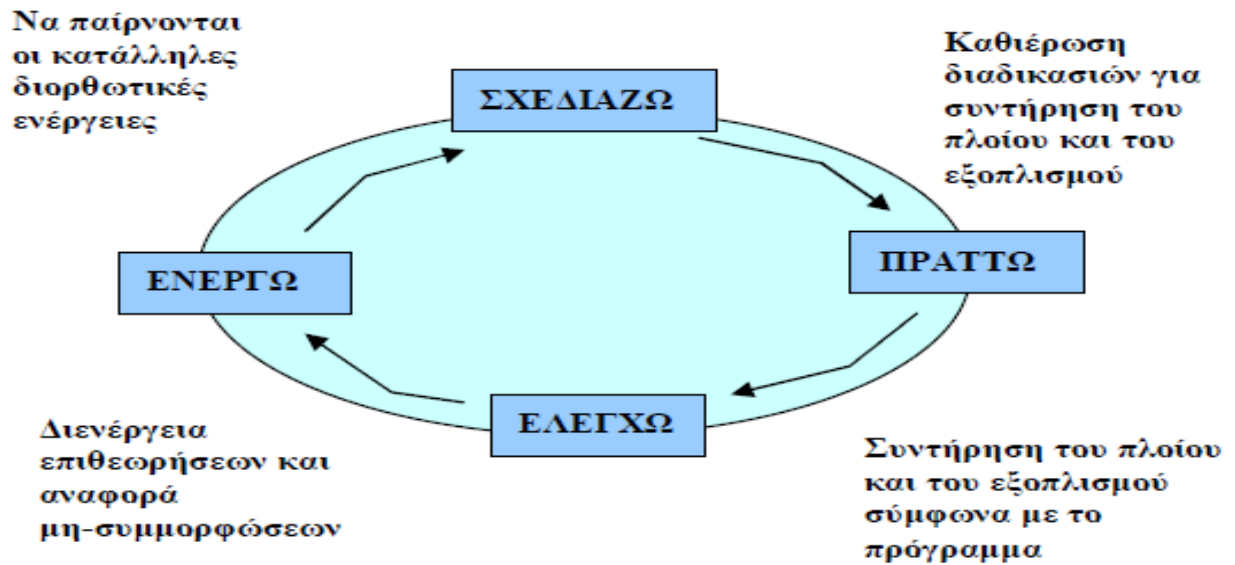
Πηγή: Lloyd's Register.(1995) *The ISM Code and ISO 9002, Guidelines for Ship Operators*

### **1.6. Η συντήρηση του πλοίου και του εξοπλισμού**

Ο Κώδικας στο κεφ.10 ασχολείται με την κατάσταση του πλοίου, με την κατάσταση των μηχανημάτων, των συστημάτων και του εξοπλισμού του, που συνδέονται με τις συνθήκες ασφάλειας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Ο Κώδικας ISM προτείνει προγραμματισμένη συντήρηση και έλεγχο του πλοίου και του εξοπλισμού του ενώ σύμφωνα με το άρθρο 10.2.3 προβλέπονται ότι θα γίνονται και οι ενδεδειγμένες διορθωτικές ενέργειες. Είναι σημαντικό να ξεκαθαριστεί ότι αν και το πλοίο ελέγχεται κατά τακτά διαστήματα από επιθεωρητές της κλάσης ή άλλους επιθεωρητές αυτού του είδους, δεν αποτελούν τμήμα ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης κινδύνων. Το πρόγραμμα συντήρησης ενός πλοίου θα πρέπει να ακολουθεί τις αρχές του Κύκλου Βελτίωσης (Act, Plan, Do, Check):

Σχήμα 3 - Αρχές του Κύκλου Βελτίωσης



Πηγή: Rose, J.(1995) *ISM. The time to get on board*, Shipping, October

### 1.7. Τα απαραίτητα βήματα για την εφαρμογή του ISM Code

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης διακρίνεται για την αοριστία του, ώστε να διευκολύνεται με αυτόν τον τρόπο η ευρεία εφαρμογή του. Για την σωστή εφαρμογή του οι εταιρείες θα πρέπει να υιοθετήσουν τις ακόλουθες 10 αρχές (IMO 1994): α) Αρχική αξιολόγηση, β) Στρατηγικός Σχεδιασμός, γ) Εφαρμογή Πολιτικής Ασφάλειας και Προστασίας του Περιβάλλοντος, δ) Καταμερισμός Ευθυνών και αρμοδιοτήτων, ε) Σχηματισμός Ομάδας εκπλήρωσης του προγράμματος ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, ζ) Καθορισμός εκ μέρους της εταιρείας των διαδικασιών σχετικά με την ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος, η) Τήρηση των μέτρων ασφάλειας του πλοίου και πρόληψης της ρύπανσης, θ) Έλεγχοι και αναφορές, ι) Εκπαίδευση προσωπικού, κ) Τελική αξιολόγηση.

Αναλυτικά οι αρχές αναπτύσσονται ως ακολούθως (Rose, 1995):

1. *Αρχική αξιολόγηση:* Σε αυτή τη φάση οπότε γίνεται η αρχική αξιολόγηση σε ότι αφορά τις δραστηριότητες τόσο στο πλοίο όσο και στην εταιρεία ώστε να βελτιωθεί το υπάρχον σύστημα. Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η συμμετοχή όλων των εργαζομένων της εταιρείας, του πληρώματος στο πλοίο. Πρόκειται για ένα σχέδιο το



οποίο βασίζεται σε συλλογική εργασία, ακόμα και αν η αξιολόγηση γίνεται από πρόσωπο εκτός της εταιρείας. Τα στάδια που ακολουθούνται εδώ είναι τα ίδια που ακολουθούνται και στο στάδιο της Πιστοποίησης: Δηλαδή την Αναθεώρηση του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας και την Επιθεώρηση των λειτουργιών της εταιρείας και του πλοίου. Είναι σημαντικό για την επισημάνση των όποιων παραλείψεων ή λαθών ο manager κάθε τμήματος πρέπει να έχει στην διάθεσή του τα έγγραφα αυτά και τα αρχεία που θα αποτελέσουν τη βάση για την αξιολόγηση. Η αξιολόγηση είναι σημαντικό βήμα αφού αυτό θα καθορίσει το πλάνο της εταιρείας που πρέπει να ακολουθήσει ώστε να φτάσει στο τελικό στάδιο, αυτό της Πιστοποίησης.

2. *Στρατηγικός σχεδιασμός*: Ο στρατηγικός σχεδιασμός στοχεύει ώστε να εφαρμοστεί ο ISM Code τόσο στην εταιρεία όσο και στο πλοίο στον εύλογο χρόνο και σε λογικό κόστος. Το δεύτερο αυτό στάδιο αποτελείται από τις φάσεις της δημιουργίας σχεδίων που να αφορούν στην εφαρμογή του κώδικα και τον καθορισμό του χρόνου ώστε να επιτευχθεί ο στόχος στα χρονικά πλαίσια που έχουν οριστεί αλλά και να γίνει αναγνώριση των μέσων που απαιτούνται για την εφαρμογή του Κώδικα. Στηριζόμενοι στα στοιχεία της Αρχικής Αξιολόγησης, ο στόχος πρέπει να υλοποιηθεί μεταξύ 16 και 24 μηνών.

3. *Πολιτική ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος*: Σε αυτό το στάδιο καταστρώνεται ένα προσχέδιο της Πολιτικής Ασφάλειας και Προστασίας του Περιβάλλοντος της εταιρείας με παράλληλη πληροφόρηση του προσωπικού για τη σημασία εφαρμογής του σχεδίου συγχρόνως με ανάλυση των φάσεων ώστε να καταστεί κατανοητός ο Κώδικας

4. *Ευθύνη και αρμοδιότητες*: Σε αυτό το στάδιο η εταιρεία φροντίζει ώστε ο καθένας που εμπλέκεται στη λειτουργία του Κώδικα να γνωρίζει καλά τις αρμοδιότητές του. Το τέταρτο αυτό βήμα περιλαμβάνει τις εξής πρωτοβουλίες: καθορισμός ευθυνών και αρμοδιοτήτων σε όλα τα επίπεδα του οργανισμού, ύπαρξη επικοινωνίας μεταξύ των τμημάτων της εταιρείας και σαφής καταμερισμός αρμοδιοτήτων και ευθυνών κατά το Σύστημα της εταιρείας. Η περιγραφή των καθηκόντων είναι δυνατή και από το οργανόγραμμά της.

5. *Ομάδα εκπλήρωσης του προγράμματος ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος*: Κύριος στόχος εδώ είναι η υλοποίηση των ενεργειών ώστε να αποφευχθούν όλες εκείνες οι δυσάρεστες συνέπειες εφαρμογής του Κώδικα. Άρα, στο πέμπτο αυτό στάδιο θα πρέπει να ορισθούν τα άτομα εκείνα που θα αποτελέσουν την ομάδα που θα επιφορτιστεί με την ομαλή διεξαγωγή όλων των σταδίων μέχρι την και την Πιστοποίηση. Αυτή την εργασία

θα συντονίζει ο project manager ενώ καθορισθούν οι αρμοδιότητες κάθε μέλους της ομάδας. Ο project manager ενημερώνει τη Διοίκηση σχετικά με τα καθήκοντα και τις ενέργειες της ομάδας με απώτερο στόχο του να επιτευχθούν όλα στο χρονικό διάστημα που έχουν οριστεί. Η ομάδα αυτή θα πρέπει να απαρτίζεται από άτομα που έχουν ήδη πλούσια διοικητική εμπειρία καθώς μόλις το έργο υλοποιηθεί θα διατηρήσουν να έχουν την ευθύνη για την εφαρμογή της πολιτικής σε όλα τα τμήματα της εταιρείας.

*6. Διαδικασίες της εταιρείας σχετικά με την ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος:*

Στο έκτο αυτό στάδιο η εταιρεία πρέπει να εφαρμόσει όλες τις διαδικασίες που είναι απαραίτητες για την υλοποίηση της Πολιτικής Ασφάλειας και Προστασίας του Περιβάλλοντος ήτοι αρχειοθέτηση όλων των υπαρχόντων εγγράφων σε κάθε τμήμα της εταιρείας, ανάλυση της κάθε υπάρχουσας διαδικασίας, ώστε αυτή να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα αλλά και αναγνώριση τυχόν δεδομένων που λείπουν από το σύστημα της εταιρείας. Για να πραγματοποιηθούν αυτά είναι ανάγκη να ισχύουν οι παρακάτω προϋποθέσεις : Τα ισχύοντα έγγραφα να είναι διαθέσιμα και στις κατάλληλες θέσεις, τα έγγραφα που έχουν παύσει να έχουν ισχύ να αποσύρονται και το σύστημα τεκμηρίωσης της εταιρείας να έχει εναρμονιστεί στις απαιτήσεις του Κώδικα.

*7. Διαδικασίες ασφάλειας του πλοίου και πρόληψης της ρύπανσης:* Εδώ καθορίζονται οι αρμοδιότητες του πληρώματος και αναδεικνύεται η αλληλεξάρτηση που υπάρχει με τα αντίστοιχα τμήματα της εταιρείας στην ξηρά. Αυτό στάδιο περιλαμβάνει την αρχειοθέτηση όλων των σημαντικών εγγράφων του πλοίου και την ανάλυση κάθε υπάρχουσας διαδικασίας, ώστε αυτή να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα. Έτσι, είναι ανάγκη να γίνει αναγνώριση των στοιχείων εκείνων που απουσιάζουν από το πλοίο, να αποσυρθούν τα άκυρα έγγραφα και να υιοθετηθεί ένα σύστημα τεκμηρίωσης στο πλοίο το οποίο να συμφωνεί με αυτό της εταιρείας στην ξηρά και με τις απαιτήσεις του Κώδικα. Θα πρέπει να τονιστεί ότι η εταιρεία σχετικά με την Ασφάλεια και την Προστασία του Περιβάλλοντος εφαρμόζει την ίδια πολιτική τόσο στη ξηρά και για το πλοίο.

*8. Έλεγχοι και αναφορές:* Σκοπός η διοίκηση ελέγχει την πρόοδο του συστήματος και κάνει τις όποιες διορθώσεις κρίνει αναγκαίες. Στο στάδιο αυτό είναι απαραίτητο να λαμβάνουν χώρα περιοδικές συναντήσεις ώστε να ελέγχεται η πρόοδος των εργασιών, να υπάρχει ένα σύστημα παρακολούθησης το οποίο να βρίσκεται υπό την εποπτεία του Διευθύνοντα έργου. Επίσης είναι σκόπιμο να επισημαίνονται τυχόν παρεκκλίσεις και οι αιτίες που οδηγούν σε αυτές ώστε οι υπεύθυνοι να προβαίνουν στις απαραίτητες

διορθωτικές ενέργειες ώστε να επιτευχθεί ο στόχος στον επιθυμητό χρόνο.

9. *Εκπαίδευση προσωπικού:* Σκοπός εδώ είναι η ανάπτυξη και η βελτίωση των δεξιοτήτων του προσωπικού και στην ξηρά και στο πλοίο, οι οποίες πρέπει να άπτονται της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Η σωστή εκπαίδευση του προσωπικού περιλαμβάνει τον σχεδιασμό ενός προγράμματος εκπαίδευσης όλων των managers που έχουν σχέση με τη εφαρμογή του Κώδικα, την καθιέρωση όλων των μηχανισμών και των μέσων για συνεχή ενημέρωση του προσωπικού της εταιρείας, του πληρώματος για το Σύστημα Ασφάλειας της Εταιρείας αλλά και την εξασφάλιση ότι το νέο προσωπικό έχει εξοικειωθεί με τα καθήκοντά του. Οι διαδικασίες εκπαίδευσης του προσωπικού θα πρέπει να περιλαμβάνει πρακτικές ασκήσεις (γυμνάσια) ειδικά μάλιστα για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

10. *Τελική αξιολόγηση:* Στην τελική αξιολόγηση ερευνάται ότι ο βαθμός ικανοποίησης του συστήματος της εταιρείας σχετικά με τις απαιτήσεις του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE), ώστε η εταιρεία να είναι σε θέση να κατοχυρώσει το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (DOC, Document of Compliance) και το πλοίο το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Certificate). Συνεπώς είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διευθετηθούν όλες οι λεπτομέρειες και οι παράμετροι, ώστε να μην υπάρξει καμία καθυστέρηση στην Πιστοποίηση (Certification).

### **1.8. Νομικά ζητήματα εφαρμογής του Κώδικα ISM: ειδική αναφορά στα ναυλοσύμφωνα και τα ασφαλιστικά συμβόλαια**

Ο Κώδικας ISM απαιτεί από τις εταιρείες να αναπτύξουν, να εφαρμόσουν και να και να συντηρήσουν ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (SMS). Ωστόσο αυτή η υποχρεωτική εφαρμογή για την εμπέδωση ποιότητας αυξάνει τα κόστη ενώ τα νομικά ζητήματα που προκύπτουν από την υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα δεν διευκολύνουν κάποιους πλοιοκτήτες, ιδιαίτερα αυτούς που διαθέτουν λίγα πλοία (επιχειρήσεις μικρού μεγέθους).

Ο Κώδικας ISM δεν υιοθετεί νέους κανονισμούς για τα ζητήματα ασφάλειας και περιβάλλοντος, αλλά ορίζει την τήρηση των υπαρχόντων κανόνων και ειδικά το σεβασμό των συμβάσεων του IMO: Marpol 73, Solas 74, και STCW 78. Εξάλλου, η διασύνδεση του κώδικα με τους κανονισμούς για τους ελέγχους των παράκτιων κρατών με τη μορφή

ελέγχου του εγγράφου συμμόρφωσης για τις επιχειρήσεις (DOC) και του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης για τα πλοία (SMC) είναι στενή.

Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι οι διατάξεις του κώδικα έχουν να κάνουν με μια πολιτική ασφάλειας από την κορυφή της επιχείρησης στην ξηρά μέχρι τους αξιωματικούς και το πλήρωμα πάνω στα πλοία. Αυτή εκφράζεται με τη δημιουργία μίας σειράς εγγράφων πιστοποίησης, με την καθιέρωση περιοδικών ελέγχων από την εταιρεία και την αξιολόγηση από εξωτερικούς φορείς καθώς και με την συμμόρφωση προς τους υποχρεωτικούς διεθνείς κανονισμούς και τις ενδεικνυόμενες υπάρχουσες οδηγίες στον τομέα της ναυτιλίας (Θεοτοκάς, 2001).

Τα νομικά ζητήματα που πιθανά να προκύπτουν από την εφαρμογή του Κώδικα είναι τα εξής (European Maritime Safety Agency, 2012):

1. Σύμφωνα με τον Κώδικα η εταιρεία είναι υποχρεωμένη για την εφαρμογή και την διατήρηση ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης το οποίο να περιλαμβάνει μια περιβαλλοντική πολιτική, την ασφαλή λειτουργία των πλοίων, τις γραμμές επικοινωνίας μεταξύ προσωπικού ξηράς και πληρώματος, τις διαδικασίες προετοιμασίας και ανταπόκρισης σε έκτακτη ανάγκη και τις διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων (άρθρο 1.4). Η προσέγγιση κινείται περισσότερο στη σφαίρα της φιλοσοφίας διότι αν και ο Κώδικας εξηγεί τι σημαίνει “ιδανική διαχείριση” δεν είναι συγκεκριμένος ως προς τον τρόπο που θα επιτευχθεί αυτός ο στόχος.
2. Οι πλοιοκτήτες οφείλουν να ασκούν μια πολιτική ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας (άρθρο 2). Η ερμηνεία αυτού του άρθρου επιτάσσει περισσότερο ανάλυση διότι δεν διευκρινίζεται εάν εφαρμόζεται τόσο στην περίπτωση ενός πλοιοκτήτη που εκφράζει πρόθεση να δεσμεύεται από τους διεθνείς κανονισμούς όσο και για έναν πλοιοκτήτη που είναι πιστός στις διεθνείς πρακτικές που αφορούν όλες τις μορφές θαλάσσιας ρύπανσης. Έτσι, ο κώδικας ουσιαστικά υποχρεώνει τον πλοιοκτήτη που εφαρμόζει κατά γράμμα τον κώδικα να επενδύσει μεγάλα ποσά για την δημιουργία ενός πλήρους συστήματος ασφαλούς διαχείρισης.
3. Ο υπεύθυνος στη ξηρά (DPA) για το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης πρέπει να έχει άμεση πρόσβαση στα υψηλά στελέχη της επιχείρησης (άρθρο 3) αλλά και να εξασφαλίσει ότι υπάρχει άμεση επαφή μεταξύ του πλοίου και του γραφείου (άρθρο 4). Ενδεχομένως είναι αναγκαία η ύπαρξη νομικών συμβούλων έτσι ώστε ο ρόλος του DPA να μην εκθέτει την επιχείρηση σε περισσότερους κινδύνους σε σχέση με το παρελθόν αλλά ο κώδικας δεν διατυπώνει με καθαρότητα πώς θα υλοποιηθεί η διαρκής και άμεση

επικοινωνία του πλοίου και του κέντρου της επιχείρησης.

4. Σύμφωνα με τον κώδικα ο πλοίαρχος θα εξακολουθήσει να έχει τη δικαιοδοσία και την ευθύνη για τη λήψη αποφάσεων (άρθρο 5) και πρέπει να του παρασχεθεί η απαραίτητη υποστήριξη για να εκτελεί τα καθήκοντα του σε ασφαλές περιβάλλον (άρθρο 6.1.3.). Επίσης, πρέπει να υπάρχει πλήρης γνώση του SMS της εταιρείας (άρθρο 6.1.2.) και να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό έχει λάβει την απαραίτητη εξοικείωση με τα καθήκοντα του (άρθρο 6.3.) Τα παραπάνω καταδεικνύουν την ανάγκη να βρίσκονται τα καθήκοντα του Πλοίαρχου σε έγγραφη μορφή, αλλά πουθενά ο κώδικας δεν αναφέρει το βαθμό τήρησης αυτών των οδηγιών με αποτέλεσμα ενδεχομένως να σημειωθεί μεγάλη απόκλιση στην πολιτική από εταιρεία σε εταιρεία.

5. Το SMS είναι το μέσο της εταιρείας για να αναγνωρίζονται και να καλύπτονται οι απαιτήσεις για την εκπαίδευση (άρθρο 6.5.) και προβλέπεται ότι οι παραπάνω διαδικασίες θα πρέπει να διεξάγονται μέσω πληροφόρησης σε γλώσσα κατανοητή από το πλήρωμα (άρθρο 6.6.). Το SMS θα ήταν πιθανόν χρήσιμο να ενημέρωνε σχετικά με τις συνεχείς εργάσιμες ώρες και τις ελάχιστες περιόδους ξεκούρασης αλλά και τις νυχτερινές βάρδιες για όλα τα μέλη του πληρώματος, διότι η ποιοτική διαχείριση πάνω στο πλοίο είναι συνυφασμένη με τη φυσική αντοχή του πληρώματος.

6. Ο κώδικας απαιτεί να υιοθετηθούν όλες εκείνες οι διαδικασίες που αναγνωρίζουν, περιγράφουν και απαντάνε σε ζητήματα έκτακτης ανάγκης πάνω στο πλοίο (άρθρο (8) Οι ειδικές εντολές σε πιθανά συμβάντα μπορεί να οδηγήσει σε προβληματισμό του πλοίαρχου με τέτοιο τρόπο ώστε να μην είναι σε θέση να ανταποκριθεί σε ζητήματα ρουτίνας, που συναντώνται πολλές στη θάλασσα, χωρίς τον κίνδυνο παρέκκλισης από τις εντολές του γραφείου.

7. Το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης περιλαμβάνει όλες τις διαδικασίες που είναι απαραίτητες ώστε οι μη συμμορφώσεις, τα ατυχήματα και οι επικίνδυνες καταστάσεις, να είναι εις γνώση της εταιρείας. Με αυτό τον τρόπο η τελευταία οφείλει να καθιερώσει διαδικασίες για την εφαρμογή διορθωτικών ενεργειών (άρθρο 9). Παρόλα αυτά, κάποιοι όροι του κώδικα χρήζουν ενδελεχής ερμηνείας όπως το ατύχημα το οποίο ερμηνεύεται ως ένα συμβάν που περιλαμβάνει τραυματισμό ή ζημία στην ανθρώπινη ζωή, στο πλοίο ή στο φορτίο. Ακόμα ο κώδικας ορίζει τη μη συμμόρφωση είναι μια κατάσταση όπου αντικειμενικά στοιχεία τονίζουν την μη εκπλήρωση μιας ειδικής απαίτησης και οι επικίνδυνες καταστάσεις είναι οι περιπτώσεις που πιθανόν να οδηγήσουν σε ένα ατύχημα εάν εξελιχθούν περισσότερο (near miss situations).

8. Ο κώδικας ορίζει πως πρέπει να εξασφαλιστούν εκείνες οι διαδικασίες ώστε το πλοίο να συντηρείται σωστά και οι επιθεωρήσεις να λαμβάνουν χώρα ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Η εταιρεία οφείλει καθιερώσει διαδικασίες εντός του SMS με σκοπό την αναγνώριση του εξοπλισμού και των τεχνικών συστημάτων (άρθρο 10). Εδώ θα ήταν χρήσιμο ενδεχομένως η εταιρεία να προτείνει ως συμπλήρωμα της παραπάνω διαδικασίας, την πρόσκληση ειδικών τεχνικών συμβούλων με σκοπό τον γενικό έλεγχο της εκάστοτε κατάστασης των στόλων της.

9. Επίσης, ο κώδικας θεωρεί απαραίτητη την καθιέρωση εσωτερικών ελέγχων για τα θέματα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης, αλλά και περιοδικών υπολογισμών της αποδοτικότητας της εταιρείας (άρθρο 12), ενώ εισάγει και τις ανεξάρτητες επιθεωρήσεις (άρθρο 12.4) Επί του πρακτέου όμως αυτός ο νέος θεσμός είναι ανεφάρμοστος εξαιτίας του μεγέθους και της φύσης κάθε εταιρείας.

10. Σύμφωνα με τον Κώδικα το πιστοποιητικό συμμόρφωσης (DOC) εκδίδεται για κάθε εταιρεία από της αρχές της δημόσιας διοίκησης ή την κυβέρνηση μιας χώρας ή από ένα διεθνή οργανισμό αναγνωρισμένο από την κυβέρνηση, ενεργώντας για λογαριασμό της δημόσιας διοίκησής της που η εταιρεία επέλεξε να λειτουργεί τις δραστηριότητες της (άρθρο 13.2.). Υπάρχει νομίζω, μία απόσταση στη διατύπωση του κώδικα και του κειμένου στον κανονισμό 4.1 του νέου κεφαλαίου IX της σύμβασης SOLAS. Η φράση ‘acting on behalf of’ που υπάρχει στον κώδικα θα πρέπει να αλλάξει με τέτοιο τρόπο ώστε να έρθει σε συμφωνία με τη φράση που περιέχεται στη σύμβαση ‘at the request of’

11. Το πλοίο πρέπει να λειτουργεί έτσι ώστε η εταιρεία που είναι υπεύθυνη να έχει εφοδιαστεί με πιστοποιητικό συμμόρφωσης (άρθρο 13.1.) Η έκδοση του πιστοποιητικού νηολόγησης δεν σημαίνει αυτόματα ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο, άρα η ύπαρξη, κατά τη γνώμη μου, των εγγράφων του κώδικα δεν προσφέρει τις απαραίτητες εγγυήσεις ότι θα γίνουν αποδεκτά τα πιστοποιητικά χωρίς αμφισβητήσεις σε περίπτωση μελλοντικών αγωγών.

12. Το πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης (SMC) θα πρέπει να εκδίδεται για το πλοίο από τη διοίκηση ή αναγνωρισμένο οργανισμό και η διοίκηση με τη σειρά της να πιστοποιεί ότι η εταιρεία και το management πάνω στο πλοίο λειτουργούν όπως ορίζει το αποδεκτό SMS (άρθρο 13.4).

Σε αυτό το σημείο είναι ανάγκη να ξεκαθαριστεί ο όρος ‘certifying authorities’: Υποθετικά ο μεγαλύτερος αριθμός των μελών της ένωσης νηογνομόνων (IACS) θα αναγνωριστούν από τα κράτη και τις διοικήσεις των σημαίων των πλοίων. Τίθεται όμως

το ερώτημα κατά πόσο θα υπάρχει περιορισμός για τον πλοιοκτήτη που στοχεύει στον ίδιο νηογνώμονα, τόσο για τις παραδοσιακές επιθεωρήσεις, όσο και για τα έγγραφα που κρίνει ο κώδικας απαραίτητα (SMC και DOC).

Ενδεχομένως είναι προτιμότερο να γίνει επιλογή δύο διαφορετικών νηογνωμόνων ή οργανισμών διότι είναι δύσκολο να αντιληφθεί κάποιος τον τρόπο με τον οποίο θα είναι ασφαλής η διαχείριση πάνω στο πλοίο εφόσον ο εκτιμητής δεν θα ξέρει με ποιο τρόπο έχει καθιερωθεί το αντίστοιχο σύστημα στην ξηρά.

### 1.9. Το θέμα της ασφάλειας στη θαλάσσια μεταφορά

Οι κατηγορίες των ατυχημάτων είναι οι εξής: σύγκρουση, προσάραξη, επαφή, πυρκαγιά, έκρηξη, απώλεια σε πόλεμο ή καταστροφή από εχθροπραξία, πλημμύρα, βύθιση, κ.λ.π.) (Κυο, 1998):

1. Ατυχήματα προσάραξης (οι αριθμοί που δίνονται είναι από εκτιμήσεις): του *Amoco Cadiz* (στις 16 Μαρτίου 1978 στη Γαλλία, 227.000 τόνοι), του *Torrey Canyon* (στις 18 Μαρτίου 1967 στην Αγγλία, 119.000 τόνοι), του *Braer* (στις 5 Ιανουαρίου 1993 στη Σκωτία, 85.000 τόνοι), του *Aegean Sea* (στις 3 Δεκεμβρίου 1992 στην Ισπανία, 74.000 τόνοι), του *Sea Empress* (στις 15 Φεβρουαρίου 1996 στην Ουαλία, 72.000 τόνοι) και του *Exxon Valdez* (στις 24 Μαρτίου 1989 στην Αλάσκα, 37.000 τόνοι).

2. Ατυχήματα από σύγκρουση που σημειώθηκαν ενδεικτικά είναι: του *Atlantic Empress* (στις 19 Ιουλίου 1979 στο Trinidad και Tobago, 287.000 τόνοι - σύγκρουση με τον *Aegean Captain*), του *Sea Star* (στις 19 Δεκεμβρίου 1972 στο Ομάν - σύγκρουση με το *Horta Barbosa*), του *Empress of Ireland* (Μάιο 1914, 1.024 άτομα χάθηκαν), του *Hobson* (Απρίλιο 1952, 176 άτομα χάθηκαν), του *Dona Paz* (Δεκέμβριο 1987, πάνω από 4.000 άτομα χάθηκαν).

3. Ατυχήματα από επαφή που συνέβησαν όπως στην καταστροφή του *Τιτανικού* (τον Απρίλιο 1912, 1.513 άτομα πέθαναν), του *Lady of the Lake* (Μάιο 1833, 215 άτομα χάθηκαν), του *Principe de Asturias* (Μάρτιο 1912, 500 άτομα χάθηκαν) η αποτυχία της κατασκευής μονού τοιχώματος όπως του *Erika* (στις 12 Δεκεμβρίου 1999 στη Γαλλία) και του *Prestige* κατέληξε στο σπάσιμο σε δύο μέρη των βυτιοφόρων.

Συμβάντα από πυρκαγιά και έκρηξη είναι: του *ABT Summer* (στις 28 Μαΐου 1991 στην Αγκόλα, 260.000 τόνοι), του *Castillo de Bellver* (στις 6 Αυγούστου 1983 στη Νότια

Αφρική, 252.000 τόνοι), του *Sultana* (Απρίλιο 1865, 1.547 άτομα χάθηκαν), του *Dara* (Απρίλιο 1962, 236 άτομα χάθηκαν). Τέλος το *Chang Tyong-Ho* (Ιανουάριο 1953, 249 αναφερόμενοι νεκροί) βυθίστηκε.

Παρατηρήθηκε ότι από το 1974 έως και το 2001 σημειώθηκαν περισσότερες περιπτώσεις διαρροών πετρελαίου στα βυτιοφόρα κατά τη διαδικασία φόρτωσης, εκφόρτωσης, παρά από ατυχήματα σύγκρουσης, προσάραξης, πλοίων μονού τοιχώματος, πυρκαγιάς και έκρηξης.

Βέβαια την ίδια περίοδο το 82% των ατυχημάτων διαρροής πετρελαίου είχαν να κάνουν με πλοία των 700 τόνων και πάνω. Από αυτό, το ποσοστό του 82%, το 34% αφορά προσαράξεις, το 28% συγκρούσεις, το 14% μονού τοιχώματος και το 6% πυρκαγιές & εκρήξεις.

Από αυτές τις καταστάσεις αναδεικνύεται το μεγάλο θέμα της ασφάλειας στην θαλάσσια μεταφορά καθώς οι συνέπειες των ατυχημάτων είναι η ρύπανση πετρελαίου ή η απώλεια ζωής. Η θαλάσσια μεταφορά καλύπτει το 90% της διεθνούς αγοράς συνεπώς παίζει σημαντικό ρόλο η ασφαλής θαλάσσια μεταφορά αν και η ασφάλεια στη θάλασσα δεν είναι κάτι τόσο συγκεκριμένο.

Η Maritime Safety Committee (Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας) έχει ορίσει αυτήν την έννοια ως «την απουσία απαράδεκτου επιπέδου των κινδύνων για τη ζωή και την υγεία (*unwilful acts*). Η λέξη 'ασφάλεια' σημαίνει «απουσία κινδύνου για τη ζωή, την υγεία, την ιδιοκτησία και το περιβάλλον από σκόπιμες πράξεις του ανθρώπου». Η ασφάλεια στη θάλασσα είναι μια γενικότερη έννοια, η οποία συμπεριλαμβάνει τους τομείς ασφάλειας (ασφάλεια της ζωής, της υγιεινής, της ασφάλειας των πλοίων και των φορτίων τους, της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, και της διάσωσης...). Οι κανόνες ασφάλειας καθιερώνονται όχι μόνο τη προστασία του περιβάλλοντος αλλά και τη προστασία της ζωής των μελών του πληρώματος και των επιβατών.

### **1.10. Η προστασία του περιβάλλοντος**

Στην επέτειο της συμπλήρωσης των 20 ετών (1982-2002) από τη Συνθήκη UNCLOS σχετικά με το νόμο στη θάλασσα τα Ηνωμένα Έθνη επιβεβαιώθηκε ότι «η κατάσταση των ωκεανών παγκοσμίως βαίνει προς το χειρότερο». Ορίστηκαν πέντε κατηγορίες θαλάσσιας ρύπανσης: «μόλυνση από πλοίο», «σκόπιμο απόρριψη μεγάλης



ποσότητας των αποβλήτων», «χερσαία ρύπανση» «ρύπανση ως αποτέλεσμα της εξερεύνησης ή της εκμετάλλευσης του βυθού» «ρύπανση που μεταφέρεται από τον αέρα». Η σημαντικότερη πηγή ρύπανσης είναι η χερσαία πηγή, αφού σε αυτή οφείλεται 80% των περιπτώσεων ρύπανσης των ωκεανών. Στη ναυτιλία, πρωταρχική αιτία ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι το πετρέλαιο γεγονός που επιβάλλει την επείγουσα ανάγκη μιας σειράς αναγκαίων και αποτελεσματικών δράσεων ώστε να βελτιωθεί η ασφάλεια στα πλοία (Περκεζές, 1998).

Το ατύχημα του *Prestige* έχει χαρακτηριστεί ως «η χειρότερη οικολογική καταστροφή που έχει ποτέ συμβεί». Να σημειωθεί ότι δεν είναι σωστό να υπάρξει αλληλεξάρτηση συσχέτιση της ποσότητας της διαρροής του πετρελαίου και του μεγέθους της καταστροφής. Σημαντικές ποσότητες από τη διαρροή πετρελαίου δεν πλησίασαν σε καμία στιγμή τις ακτές, παρόλο που προκλήθηκαν μεγάλες περιβαλλοντικές καταστροφές. Αντιθέτως, η διαρροή από το *Erika* αν και ήταν σχετικά μικρή (μεταξύ 19.000 και 20.000 τόνων) η ζημία που προκλήθηκε στο περιβάλλον ήταν τεράστια. Η προστασία του περιβάλλοντος περικλείει συνεχή μάχη ενάντια στη πετρελαϊκή ρύπανση, αλλά και ενάντια σε άλλα είδη ρύπανσης (χημικές ουσίες, επιβλαβείς ουσίες, λύματα, απορρίμματα, κ.λπ.).

### 1.11. Η προστασία της ανθρώπινης ζωής

Στην ασφάλεια στη θάλασσα η προστασία των ανθρώπινων ζώων καθίσταται ένα ζήτημα μείζονος σημασίας. Τα διάφορα ατυχήματα στα οποία πρωταγωνιστούν ατμόπλοια, κρουαζιερόπλοια, εμπορικά ferry-boat, επιβατικά ferry-boat είναι στο προσκήνιο εδώ και δεκαετίες όπου χάθηκαν πολλές ανθρώπινες ζωές. Χωρίς να θέλουμε να γίνουμε εσκεμμένα κουραστικοί, κρίνεται σκόπιμο να δοθούν μερικά παραδείγματα, τα οποία παρουσιάζουν το μέγεθος των καταστροφών (οι αριθμοί που δίνονται είναι από εκτιμήσεις):

*Sultana*, Απρίλιος 1865 (1.547 άτομα χάνονται), *General Slocum*, Ιούνιος 1904 (1.021 άτομα πέθαναν). *Τιτανικός*, Απρίλιος 1912 (1.513 άτομα πέθαναν). Το *Empress of Ireland*, Μάιος 1914 (1.024 άτομα χάνονται), ένα μη αναγνωρισμένο κινεζικό troopship Νοέμβριος 1948 (6.000 άτομα πέθαναν), *Kiangya*, Δεκέμβριος 1948 (πάνω από 3.000 άτομα πέθαναν), *Toya Maru*, Σεπτέμβριος 1954 (1.000 άτομα πέθαναν), *Herald of Free*

*Enterprise*, Μάρτιος 1987 (188 επιβάτες πέθαναν), *Dona Paz*, Δεκέμβριος 1987 (πάνω από 4.000 άτομα πέθαναν), *Neptune*, Φεβρουάριος 1993 (πάνω από 1.000 επιβάτες χάνονται), *Estonia*, Σεπτέμβριος 1994 (1.040 νεκροί επιβάτες), *M.V. Bukoba* Μάιος 1996 (800 άτομα πέθαναν), *Harta Rimba*, Φεβρουάριος 1999 {περίπου 325 άνθρωποι πέθαναν), *Cahaya Bahari*, Ιούνιος 2000 (θάνατος 492 επιβατών), *Express Samina*, Σεπτέμβριος 2000 (θάνατος 82 επιβατών), *M.V. Shona*, Μάιος 2002, *M.V. Le Joola*, Σεπτέμβριος 2002 (Ψαρούτης, 1998).

## 1.12. Ανάλυση της πιστοποίησης σύμφωνα με τον ISM CODE

### Πεδίο Εφαρμογής

- Εμπορικά και επιβατηγά πλοία τα οποία εκτελούν διεθνή δρομολόγια
- Εμπορικά και επιβατηγά πλοία που εκτελούν αποκλειστικά εσωτερικά δρομολόγια
- Κινητές υπεράκτιες μονάδες γεώτρησης

### Εξαιρούνται

- ✓ Πολεμικά πλοία και λοιπά πλοία που χρησιμοποιούνται μόνο για κρατικούς μη εμπορικούς σκοπούς
- ✓ Πλοία που δεν προωθούνται με μηχανικά μέσα, στα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, στις θαλαμηγούς και στα σκάφη αναψυχής, εκτός αν είναι επανδρωμένα ή πρόκειται να επανδρωθούν με πλήρωμα και μεταφέρουν περισσότερους από δώδεκα επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς
- ✓ Αλιευτικά σκάφη
- ✓ Εμπορικά πλοία και κινητές υπεράκτιες μονάδες γεώτρησης ολικής χωρητικότητας κάτω των 500 κόρων
- ✓ Επιβατηγά πλοία, πλην των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων go-go, στις θαλάσσιες περιοχές των κατηγοριών Γ και Δ όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ.

Ο Κώδικας ISM αποτελείται από 13 κεφάλαια, τα οποία περιγράφονται ως ακολούθως:

## **Προοίμιο**

Ο σκοπός του ISM περιγράφεται στην πρώτη παράγραφο του προοιμίου. Στόχος είναι η καθιέρωση ενός διεθνούς προτύπου που θα ασχολείται με την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων, καθώς και την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

### **A. Γενικά (General)**

Εκτός από τον γενικό σκοπό, ο Κώδικας ISM, επιδιώκει και επιμέρους σκοπούς όπως τη θεσμοθέτηση ενός διεθνούς προτύπου για την διαχείριση της ασφάλειας, τη λειτουργία των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος, την εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, τη πρόληψη του ανθρώπινου τραυματισμού ή της ανθρώπινης ζωής, την αποφυγή πρόκλησης βλάβης στο θαλάσσιο περιβάλλον και την αποφυγή απώλειας περιουσίας.

#### **A.1) Ορισμοί (Definitions)**

Για την πληρέστερη κατανόηση του περιεχομένου και της εφαρμογής του Κώδικα, δίνονται οι ορισμοί της «εταιρείας» και της «διοικητικής αρχής».

#### **A.2) Στόχοι (Objectives)**

Εκτός από τους γενικούς στόχους που αναφέρθηκαν, ο Κώδικας επιδιώκει και στόχους που αναφέρονται στην ασφαλή διαχείριση της εταιρείας, οι οποίοι ενδεικτικά αναφέρονται ως εξής:

- τη παροχή λειτουργικών πρακτικών σε ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον προσανατολισμένες στο προσωπικό της εταιρείας.
- τη καθιέρωση μέτρων για περιορισμό όλων των αναγνωρισμένων κινδύνων, εφόσον η πλήρης εξάλειψη τους δεν μπορεί να είναι εφικτή.

### **A.3) Εφαρμογή (Applications)**

Ο Κώδικας ISM έχει εφαρμογή σε όλα τα πλοία. Ο IMO προσπαθεί να θεσμοθετήσει ένα πρότυπο που εφαρμόζεται από όλα τα πλοία και τις εταιρείες που τα διαχειρίζονται.

### **B. Πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος (Safety and environmental protection policy)**

Κάθε εταιρεία θα πρέπει δηλώσει εγγράφως την πολιτική που στοχεύει να εφαρμόσει και στην οποία θα πρέπει να δηλώσει με σαφήνεια ότι περιλαμβάνονται οι ακόλουθοι στόχοι :

- ✓ Η ασφάλεια των πλοίων
- ✓ Η αποφυγή των ατυχημάτων
- ✓ Η πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος
- ✓ Η αποφυγή ζημιάς στην περιουσία

Στην παραπάνω δήλωση θα πρέπει να αναφέρεται επίσης με σαφήνεια, ότι οι παραπάνω στόχοι θα επιτευχθούν μέσω:

- ✓ Της βελτίωσης της ενημέρωσης του προσωπικού σε θέματα ασφάλειας,
- ✓ Της συμμόρφωσης των πλοίων με τους υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς,
- ✓ Της αναγνώρισης και υιοθέτησης σχετικών Κωδικών, Οδηγιών και Προτύπων,
- ✓ Της ύπαρξης ασφαλούς πρακτικής στην λειτουργία των πλοίων,
- ✓ Της εξασφάλισης ασφαλούς εργασιακού περιβάλλοντος,
- ✓ Της προετοιμασίας για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών και της καθιέρωσης προληπτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των κινδύνων.

### **Γ. Ευθύνες και Αρμοδιότητες της Εταιρείας (Companies responsibilities and authority)**

Κάθε εταιρεία θα πρέπει να καταγράφει με σαφήνεια τις αρμοδιότητες των επιμέρους τμημάτων, τις θέσεις και τις αρμοδιότητες των ατόμων εκείνων που έχουν οριστεί να απασχολούνται με θέματα ασφαλείας και προστασίας θαλασσιού

περιβάλλοντος, καθώς επίσης και την σχέση μεταξύ τους, τόσο στην εταιρεία όσο και στο πλοίο. Θα πρέπει να επισυναφθούν πίνακες και λογικά διαγράμματα που να απεικονίζουν με παραστατικό τρόπο την δομή της εταιρείας. Επισημαίνεται ότι στην παραπάνω καταγραφή των αρμοδιοτήτων θα πρέπει:

- Να δηλώνεται ο επικεφαλής του κάθε τμήματος .
- Να εξασφαλίζεται εγγράφως η ύπαρξη ενός αρμοδίου προσώπου κάθε τμήματος κατά τις εργάσιμες ώρες.
- Να εξασφαλίζεται εγγράφως η δυνατότητα επαφής κατά τις μη εργάσιμες ώρες με τον επικεφαλής ή τον αντικαταστάτη του κάθε τμήματος.
- Να υπάρχουν έγγραφες διαδικασίες σχετικά με την ανάθεση αρμοδιοτήτων και καθηκόντων σε περίπτωση απουσίας του επικεφαλής ή υπεύθυνου κάθε τμήματος.

#### **Δ. Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο (Designated Person (s))**

Κάθε εταιρεία πρέπει να ορίσει εγγράφως τουλάχιστον ένα άτομο ως υπεύθυνο σύνδεσμο μεταξύ πλοίων και εταιρείας, σε θέματα ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος. Ο ορισμός του προσώπου αυτού θα πρέπει να εγκριθεί από τον Γενικό Διευθυντή της εταιρείας ή άλλο αρμόδιο πρόσωπο. Τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες του συνδέσμου θα πρέπει να καθορίζονται εγγράφως και μεταξύ των άλλων να περιλαμβάνουν:

- Τον έλεγχο της αποτελεσματικότητας του Σχεδίου Ασφαλούς Διαχείρισης (Σ.Α.Δ.) της εταιρείας και τον βαθμό υλοποίησής του.
- Την παρακολούθηση, στους τομείς ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος της λειτουργίας του πλοίου ή των πλοίων που του έχουν ανατεθεί.
- Την διασφάλιση επάρκειας μέσων και την αποστολή από την εταιρεία προς τα πλοία όλων των απαραίτητων εφοδίων που έχουν ζητηθεί.
- Την υποβολή προς το αρμόδιο τμήμα της εταιρείας αναφοράς σχετικά με ελλείψεις-παρατηρήσεις που ανευρέθηκαν σε θέματα ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος.
- Την υποβολή προτάσεων για περαιτέρω βελτίωση του Σ.Α.Δ.
- Την υποβολή αναφοράς ατυχημάτων που συνέβησαν, για μελέτη και διεξαγωγή συμπερασμάτων από το αρμόδιο τμήμα της εταιρείας
- Τον έλεγχο αποκατάστασης ελλείψεων-παρατηρήσεων που έχουν καταγραφεί στα

πλοία.

- Την διεξαγωγή συναντήσεων τόσο στα γραφεία της εταιρείας όσο και στο ίδιο το πλοίο για συζήτηση θεμάτων ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος.
- Τον έλεγχο τήρησης των προγραμμάτων εκπαίδευσης του προσωπικού της εταιρείας αλλά και των πλοίων.
- Την διενέργεια εσωτερικών ελέγχων σχετικά με την τήρηση του Σ.Α.Δ. της εταιρείας και των πλοίων.
- Την έκδοση, διόρθωση και επικαιροποίηση όλων των εγγράφων που σχετίζονται με το Σ.Α.Δ.

#### **Ε. Ευθύνες και αρμοδιότητες Πλοιάρχου (Master's responsibility and authority)**

Κάθε εταιρεία θα πρέπει να καθορίσει εγγράφως τις ευθύνες και τις αρμοδιότητες του Πλοιάρχου, αναφορικά με:

- ✓ Την υλοποίηση της πολιτικής της εταιρείας σε θέματα ασφάλειας και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- ✓ Την ενεργοποίηση και εκπαίδευση του πληρώματος σε θέματα ασφάλειας και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- ✓ Την έκδοση διαταγών και οδηγιών με σαφήνεια.
- ✓ Τον έλεγχο τήρησης των απαιτήσεων του Σ.Α.Δ.
- ✓ Την αναθεώρηση του Σ.Α.Δ. του πλοίου κάθε φορά που κρίνεται αναγκαίο και την υποβολή της σχετικής αναφοράς ενημέρωσης προς το αρμόδιο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο της εταιρείας.

Ειδικότερα, μεταξύ των ευθυνών και αρμοδιοτήτων του πλοιάρχου που καθορίζει εγγράφως η εταιρεία, περιλαμβάνονται:

- ✓ Η διασφάλιση της μελέτης των εγχειριδίων της εταιρείας τόσο από τον ίδιο όσο και από το πλήρωμα.
- ✓ Η διασφάλιση της τήρησης των οδηγιών της εταιρείας από το σύνολο του πληρώματος.
- ✓ Η διασφάλιση της τήρησης της υδατοστεγανότητας του πλοίου.
- ✓ Η εξασφάλιση επαρκούς ευστάθειας ανά πάσα στιγμή για το πλοίο.
- ✓ Η διασφάλιση της τήρησης συνθηκών ασφαλούς πρακτικής.
- ✓ Η εξασφάλιση της ύπαρξης προληπτικών μέτρων για την προστασία του

περιβάλλοντος.

- ✓ Η έκδοση διαταγών.
- ✓ Η εκτέλεση γυμνασίων πυρκαγιάς και καθαιρέσεως σωσίβιων λέμβων στα προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα.
- ✓ Η διενέργεια συναντήσεων σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα.
- ✓ Η εξασφάλιση δοκιμών καλής λειτουργίας του μηχανισμού πηδαλιουχίας.
- ✓ Η εξασφάλιση ασφαλούς προσδέσεως του φορτίου πριν τον απόπλου.
- ✓ Η εξασφάλιση τήρησης προληπτικών μέτρων σε περίπτωση μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων.
- ✓ Η κατάρτιση σχεδίων εισόδου/αναχώρησης προς/από το λιμάνι καθώς και του πλάνου του υπόλοιπου ταξιδιού.
- ✓ Η παρακολούθηση εφαρμογής του προγράμματος εκπαίδευσης επί του πλοίου.
- ✓ Ο έλεγχος τήρησης των απαραίτητων διορθώσεων στους χάρτες.
- ✓ Ο έλεγχος τήρησης της πολιτικής της εταιρείας σε θέματα κατανάλωσης οινόπνευματων ποτών.
- ✓ Η επικοινωνία με τα γραφεία της εταιρείας με συγκεκριμένο και τυπικό τρόπο.
- ✓ Η υποβολή αναφορών σχετικά με τις ικανότητες των μελών του πληρώματος.
- ✓ Η υποβολή αναφορών σε περίπτωση ατυχημάτων ή συμβάντων και η συλλογή στοιχείων για την τεκμηρίωση των ανωτέρω περιστατικών.
- ✓ Η υποβολή αναφορών για τις διαπιστούμενες ελλείψεις, μη συμμορφώσεις και παρατηρήσεις.

### **ΣΤ. Πόροι και Προσωπικό (Resources and Personnel)**

Κάθε εταιρεία πρέπει να διαθέτει έγγραφα στοιχεία, που να τεκμηριώνουν ότι οι πλοίαρχοι, οι αξιωματικοί και τα πληρώματα των πλοίων τους έχουν τα απαιτούμενα προσόντα. Τέτοια στοιχεία είναι:

- Προσωπικές συνεντεύξεις με νέους υποψηφίους.
- Γραπτός καθορισμός των απαιτούμενων προσόντων του προσωπικού που πρόκειται να προσληφθεί.
- Διαδικασία ελέγχου της γνησιότητας των υποβαλλομένων στοιχείων από την πλευρά των υποψηφίων.
- Διαδικασίες ελέγχου της δηλούμενης προϋπηρεσίας των υποψηφίων.

- Κάθε εταιρεία πρέπει να καθορίσει γραπτές διαδικασίες σχετικά με τον τρόπο που τα νέα μέλη του πληρώματος εκπαιδεύονται πάνω στο Σ.Α.Δ. σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα.
- Συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγηση της ικανότητας του πλοιάρχου να αντιληφθεί και να εφαρμόσει τις απαιτήσεις του Σ.Α.Δ.
- Κάθε εταιρεία πρέπει να καθορίσει διαδικασίες σχετικά με την παροχή κινήτρων στα μέλη του πληρώματος για την καλύτερη εκτέλεση των καθηκόντων τους, όπως την ακριβή τήρηση του ωραρίου εργασίας, την προώθηση αλληλογραφίας, την παροχή κινήτρων για εξέλιξη-μετεκπαίδευση, κ.α.
- Το Σ.Α.Δ. κάθε πλοίου πρέπει να περιέχει γραπτή δήλωση σχετικά με την πολιτική κατανάλωσης οινοπνευματωδών ποτών και χρήση ναρκωτικών και να προβλέπεται συγκεκριμένη διαδικασία, για την τήρηση της πολιτικής της εταιρείας στο θέμα αυτό.
- Το Σ.Α.Δ. κάθε πλοίου πρέπει να περιέχει γραπτές διαδικασίες αναφορικά με την εξοικείωση του νεοπροσλαμβανόμενου προσωπικού στα καθήκοντα του.
- Στο Σ.Α.Δ. πρέπει να περιέχονται στοιχεία αναφορικά με τις έγγραφες οδηγίες που πρέπει να δίνονται σε κάθε πλοίο πριν τον απόπλου του, όπως:
  - Οδηγίες για το επόμενο λιμάνι και τους πράκτορες,
  - Οδηγίες σχετικά με πιθανούς περιορισμούς αγκυροβολίας και βυθισμάτων.
  - Στοιχεία για το είδος του φορτίου και σχετικές λεπτομέρειες για τη φόρτωση και εκφόρτωση.

Στο Σ.Α.Δ. κάθε εταιρείας και πλοίου θα πρέπει να υπάρχουν και να τεκμηριώνονται διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες τόσο το προσωπικό του πλοίου όσο και της εταιρείας, απαιτείται να ενημερώνεται και να γνωρίζει τις διατάξεις των παρακάτω διεθνών συμβάσεων:

- Δ.Σ. SOLAS 1974 και τις τροποποιήσεις αυτής
- Δ.Σ. MARPOL 73/78 και τις τροποποιήσεις αυτής
- S.T.C.W. 95
- COLREGS 72 και τις τροποποιήσεις αυτής
- LOAD LINE 66
- MLC 2006 και οι τροποποιήσεις αυτών καθώς επίσης και της εθνικής νομοθεσίας, των σχετικών κωδικών και κανονισμών των Νηογνομόνων. Κάθε εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες εκπαίδευσης του προσωπικού της μεταξύ των



οποίων θα πρέπει να είναι και:

- Η διενέργεια γυμνασίων και ασκήσεων.
- Η ανάλυση συγκεκριμένων αναφορών γυμνασίων.
- Η ανάλυση των αποτελεσμάτων των εσωτερικών ελέγχων
- Η ανάλυση και αξιολόγηση των περιστατικών και ατυχημάτων
- Η αξιολόγηση των στοιχείων σχετικά με την συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του Σ.Α.Δ.

#### **Z. Ανάπτυξη σχεδίων για τη λειτουργία του Πλοίου (Development of plans for shipboard operations)**

Κάθε εταιρεία θα πρέπει να ορίσει συγκεκριμένες λειτουργίες του πλοίου σχετικά με την εξασφάλιση της ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, κάθε εταιρεία θα πρέπει να έχει να δώσει εγγράφως οδηγίες προς το πλοίο σχετικά με:

- ✓ Τις διαδικασίες λειτουργίας των συστημάτων της γέφυρας,
- ✓ Τις διαδικασίες λειτουργίας των συστημάτων του μηχανοστασίου,
- ✓ Τις διαδικασίες χειρισμού, επιθεώρησης και συντήρησης των σωστικών και πυροσβεστικών μέσων,
- ✓ Τις διαδικασίες πρόληψης και αντιμετώπισης τυχόν ρύπανσης,
- ✓ Τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης και άλλες λειτουργικές διαδικασίες.

#### **H. Προετοιμασία για αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης (Emergency Preparedness)**

Κάθε Σ.Α.Δ. θα πρέπει να περιλαμβάνει σχέδια αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης, τα οποία θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιηθούν από το προσωπικό της εταιρείας και του πλοίου. Σε κάθε Σ.Α.Δ. του πλοίου πρέπει να περιγράφονται τουλάχιστον οι ακόλουθες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και να δίνονται λύσεις για την αντιμετώπιση τους:

- βλάβη κύριων μηχανών, απώλεια κύριας παροχής ηλεκτρικής ισχύος, βλάβη μηχανισμού πηδαλιουχίας, κατασκευαστική ζημιά γάστρας, σύγκρουση, προσάραξη, ρύπανση από πετρέλαιο ή άλλες επιβλαβείς ουσίες, πυρκαγιά, κατάκλιση, εγκατάλειψη πλοίου, πειρατεία- τρομοκρατία, μετακίνηση φορτίου, σοβαρός τραυματισμός και

ασθένεια,

- κάθε εταιρεία πρέπει να καθιερώσει εγγράφως την διαδικασία εκτέλεσης γυμνασίων ώστε να ελέγχεται η ετοιμότητα αντιμετώπισης εκτάκτων περιστατικών, και
- κάθε εταιρεία πρέπει να καθιερώσει εγγράφως την διαδικασία αξιολόγησης των αποτελεσμάτων της εκτέλεσης των γυμνασίων.

#### **Θ. Αναφορές και Ανάλυση μη συμμορφώσεων ατυχημάτων και επικίνδυνων συμβάντων (Reports and analysis of non conformities, accidents and hazardous occurrences)**

Κάθε εταιρεία στο Σ.Α.Δ. πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες που να διασφαλίζουν ότι καταγράφονται, ερευνώνται και αναφέρονται σε αυτή:

- ✓ Ατυχήματα, τα οποία και θα πρέπει να περιγράφονται και να παρέχεται κάθε δυνατό στοιχείο που σχετίζεται με αυτά,
- ✓ Τα επικίνδυνα συμβάντα κάθε είδους,
- ✓ Η μη συμμόρφωση με απαιτήσεις του Σ.Α.Δ. που έχει αναπτυχθεί.

Η εταιρεία πρέπει ακόμα να καθιερώσει τυποποιημένες αναφορές για τις παραπάνω τρεις περιπτώσεις. Επιπλέον, θα πρέπει να καθιερωθούν διαδικασίες για τον τρόπο διερεύνησης ατυχημάτων, επικίνδυνων καταστάσεων και μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Σ.Α.Δ.

#### **Ι. Συντήρηση του Πλοίου και του Εξοπλισμού (Maintenance of the ship and equipment)**

Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει εγγράφως διαδικασίες για τον τρόπο επιθεώρησης και συντήρησης των πλοίων και του εξοπλισμού τους, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των διεθνών κανονισμών και συμβάσεων. Οι έγγραφες διαδικασίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστο:

- επιθεώρηση του πλοίου, των μηχανημάτων και του εξοπλισμού σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα από έμπειρο αξιωματικό του πλοίου αλλά και από έμπειρο αρχιμηχανικό,
- περιοδικές επιθεωρήσεις σκάφους μηχανημάτων και εξοπλισμού από τον τεχνικό διευθυντή της εταιρείας,

- η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει συγκεκριμένες λίστες ελέγχου (check lists) για την διενέργεια των ανωτέρω επιθεωρήσεων,
- στον τομέα του Σ.Α.Δ. θα πρέπει να καθιερώσει ένα σύστημα τυποποιημένης αναφοράς που θα υπογράφεται από το πρόσωπο που διενέργησε την επιθεώρηση ή τη συντήρηση και θα υποβάλλεται στο Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο (DPA).

Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει τυποποιημένες διαδικασίες, ώστε να προμηθεύεται με τα απαραίτητα ανταλλακτικά και εφόδια. Για την εκπλήρωση αυτής της απαίτησης, θα πρέπει να οριστεί συγκεκριμένο άτομο ή άτομα επί του πλοίου, το οποίο θα:

- τηρεί και θα ενημερώνει πίνακα με τα απαραίτητα εφόδια και ανταλλακτικά,
- θα προωθεί τις αναφορές (τυποποιημένης μορφής) προς την εταιρεία για την αποστολή εφοδίων και ανταλλακτικών,
- θα καταγράφει τα εισερχόμενα στο πλοίο υλικά,
- θα τηρεί αρχείο των παραπάνω διαδικασιών, και
- η εταιρεία θα πρέπει να επισημάνει τα συγκεκριμένα μηχανήματα και εξοπλισμό επί του πλοίου, η βλάβη των οποίων θα μπορούσε να θέσει το πλοίο σε άμεσο κίνδυνο.

Κατά συνέπεια για αυτά τα μηχανήματα η διαδικασία επιθεώρησης και συντήρησης, πρέπει να είναι περισσότερο ενδεδειγμένη και αυστηρή. Ενδεικτικά, αναφέρονται: η αντλία πυρκαγιάς, οι γεννήτριες, το σύστημα πηδαλιουχίας, το σύστημα διανομής καυσίμου, οι στεγανές θύρες και τα σωστικά μέσα.

### **Κ. Τεκμηρίωση (Documentation)**

Όλα τα έγγραφα και τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται από την εταιρεία για να περιγράψουν το σύνολο των τομέων του Σ.Α.Δ, θα πρέπει να ενσωματώνονται σε δύο βασικά εγχειρίδια: το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης της Εταιρείας και το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης του Πλοίου. Αντίγραφο του Εγχειριδίου κάθε πλοίου πρέπει να υπάρχει στα γραφεία της εταιρείας. Τα νέα έγγραφα και οι τροποποιήσεις πρέπει να φέρουν την υπογραφή του επικεφαλής του αρμόδιου τμήματος. Η απομάκρυνση και ο τρόπος για τα έγγραφα που πρέπει να αποσύρονται από το αρχείο πρέπει να προβλέπεται στις έγγραφες διαδικασίες του Σ.Α.Δ.

## **Λ. Έλεγχος, Αναθεώρηση και Αξιολόγηση της Εταιρείας (Company verification, review and evaluation)**

Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει εσωτερικούς ελέγχους στα γραφεία και στα πλοία της για να διαπιστωθεί εάν οι καθορισμένες πρακτικές που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, αρχικά πληρούν τις απαιτήσεις του Κώδικα και στη συνέχεια εφαρμόζονται από το σύνολο του προσωπικού/πληρωμάτων. Οι συγκεκριμένοι εσωτερικοί έλεγχοι πρέπει να διενεργούνται σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα από άτομα που ορίζονται από την εταιρεία και που κατά προτίμηση δεν ανήκουν στα ελεγχόμενα τμήματα. Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει μια τυποποιημένη διαδικασία αξιολόγησης και αναθεώρησης του Σ.Α.Δ. σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα. Η αναθεώρηση αυτή θα πρέπει να εστιάζει:

- ✓ στην δομή της εταιρείας και την σχέση των τμημάτων μεταξύ τους, σε θέματα αρμοδιότητας προσωπικού,
- ✓ σε θέματα εξοικείωσης με τις διαδικασίες του Σ.Α.Δ.,
- ✓ σε θέματα βαλτίωσης της παρεχόμενης εκπαίδευσης,
- ✓ σε θέματα τήρησης αρχείου και αναφορών.

## **Μ. Πιστοποίηση, επαλήθευση και έλεγχος (Certification, verification and control)**

Η πιστοποίηση του πλοίου και της διαχειρίστριας εταιρείας γίνεται από τις Αρχές της Σημαίας, ή τους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς ή και από την κυβέρνηση συμβαλλόμενου κράτους κατόπιν αίτησης της αρχής της σημαίας. Ο IMO έχει καθορίσει το ρυθμιστικό πλαίσιο της εξουσιοδότησης με τις αποφάσεις:

- A.739(18) “Guidelines for the “Authorization of Recognized Organizations acting on behalf of the Administrations”
- A.789(19) “Specifications on the survey and Certification Function of Recognized Organizations acting on behalf of the Administrations”
- MSC/Circ.710 & MEPC/Circ.307 “Model Agreement for the Authorization of Recognized Organizations acting on behalf of the Administrations”
- A.740(18) “Interim Guidelines to assist Flag States” .

Πρακτικά, ο ISM Code απαιτεί να υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για το ότι

εφαρμόζονται όλοι οι διεθνείς κανονισμοί και συμβάσεις που αφορούν στη ναυτιλία και συγκεκριμένα:

- Η SOLAS 74: Διεθνής σύμβαση για τη ασφάλεια της ζωής εν πλω.
- Η Marpol 73/78: Διεθνής σύμβαση για την αποφυγή της ρύπανσης από τα πλοία.
- Η Colregs: Σύμβαση διεθνών κανονισμών για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα.
- Η STCW 78: Διεθνής σύμβαση στα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποιητικών και φυλακών των ναυτικών.
- Η MLC 2006: Διεθνής σύμβαση Ναυτικής Εργασίας.
- Οι διεθνείς οδηγίες ασφαλείας για τα δεξαμενόπλοια και τα τερματικά (ISGOTT).
- Οδηγίες του OCIMF, του ICS και οι αποφάσεις του IMO.
- LoadLine 66: Η διεθνής σύμβαση για τις γραμμές φόρτωσης.
- Οι λοιπές αποφάσεις, κώδικες και απαιτήσεις προστασίας περιβάλλοντος και για ασφάλεια του IMO ή άλλων διεθνών οργανισμών.

Απαιτεί επίσης, να εμφανίζονται ποιος ή ποιοι είναι υπεύθυνοι για όλες τις διαδικασίες του Κώδικα και ποιος είναι ο βαθμός ευθύνης του κάθε εμπλεκόμενου ατόμου. Η εταιρεία δημιουργεί το δικό της Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης, το οποίο στην συνέχεια καλείται να επιθεωρήσει η αρμόδια Αρχή ή ο Εξουσιοδοτημένος Οργανισμός για τον σκοπό αυτό, ώστε να διαπιστωθεί η πλήρης συμμόρφωση της. Η διαδικασία πιστοποίησης που σχετίζεται με την έκδοση ενός Εγγράφου Συμμόρφωσης για μια ναυτιλιακή εταιρεία και ενός Πιστοποιητικού Διαχείρισης της Ασφάλειας για ένα πλοίο διενεργείται με την κάτωθι διαδικασία:

Η πιστοποίηση περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

1. Αρχικό έλεγχο (Interim Office/Vessel Audit).
2. Περιοδικό ή ενδιάμεσο έλεγχο (Periodic Office/Intermediate Audit).
3. Επαναληπτικό έλεγχο (Renewal Office/Vessel Audit).

Οι έλεγχοι αυτοί πραγματοποιούνται ύστερα από αίτηση της ναυτιλιακής εταιρείας προς τη διοίκηση της σημαίας ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό (R.O.) όταν αυτός δρα κατόπιν σχετικής εξουσιοδότησης της εθνικής διοίκησης από πιστοποιημένους επιθεωρητές. Οι έλεγχοι περιλαμβάνουν έλεγχο της διαχείρισης της ασφάλειας. Οι φορείς που εμπλέκονται στη διαδικασία πιστοποίησης και τον έλεγχο της συμμόρφωσης των ναυτιλιακών εταιρειών και των πλοίων τους με τις απαιτήσεις του Κώδικα είναι:

- ✓ Η διοίκηση της σημαίας (flag state administration) που φέρει το κάθε πλοίο

- ✓ Οι νηογνώμονες (recognized organizations)
- ✓ Οι λιμενικές αρχές (port state control).

Σκοπός της τελικής αξιολόγησης είναι να διαπιστωθεί ότι το Σύστημα της εταιρείας πληροί τις απαιτήσεις του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE), ώστε να εκδοθεί για την εταιρεία το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (DOC, Document of Compliance)<sup>6</sup> και για το πλοίο το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Certificate). Στο τελικό αυτό στάδιο θα πρέπει να διευθετηθούν όλες οι λεπτομέρειες, ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε καθυστέρηση της Πιστοποίησης (Certification)<sup>7</sup>.

### 1.13. Πιστοποίηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ISM Code.

Η πιστοποίηση στον ISM Code γίνεται από τους αρμόδιους φορείς και ελεγκτικές υπηρεσίες της κυβέρνησης του κράτους με τη σημαία του οποίου ταξιδεύει το πλοίο<sup>8</sup>, ή από άλλον εξουσιοδοτημένο από την κυβέρνηση οργανισμό. Η πιστοποίηση πραγματοποιείται σε δύο φάσεις:

- Πρώτα πιστοποιείται η διαχειρίστρια / πλοιοκτήτρια εταιρεία με το Document Of Compliance (DOC) το οποίο αναφέρεται σε συγκεκριμένα είδη πλοίων, δηλαδή, αν η εταιρεία πάρει και πλοίο άλλης κατηγορίας τότε απαιτείται και η έκδοση νέου DOC, που αποδεικνύει ότι η εταιρεία λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ISM Code. Το DOC ισχύει για 5 χρόνια, ενώ απαιτείται ετήσιος έλεγχος από τον αρμόδιο ελεγκτικό φορέα.
- Κατόπιν, κάθε πλοίο χωριστά πιστοποιείται με το Safety Management Certificate (SMC), το οποίο αποδεικνύει ότι το συγκεκριμένο πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με τις απαιτήσεις του Safety Management System και κατ' επέκταση με τον ISM Code. Ισχύει και αυτό για 5 χρόνια και απαιτείται έλεγχος από τον αρμόδιο ελεγκτικό φορέα κάπου μεταξύ του δεύτερου και του τρίτου έτους εφαρμογής του<sup>9</sup>.

**Παρατήρηση (Observation)** νοείται η έκθεση συμβάντος που εκπονείται

<sup>6</sup> Σχετικά σχέδια των Εγγράφων Συμμόρφωσης (DOC) και Ασφαλούς Διαχείρισης (SMC) για τα Ελληνικής Σημαίας πλοία παρατίθενται στο Παράρτημα 4 της παρούσας εργασίας.

<sup>7</sup> Αριθ.Πρωτ. 1428.ISM/16/95, Πειραιάς 20-07-1995, Εγκύκλιος Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

<sup>8</sup> Αρμόδια Αρχή για την Ελλάδα είναι η Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων του Κλάδου Ελέγχου Πλοίων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής.

<sup>9</sup> Βλέπε και Λαθουράκη Γεωργία - Πειραιάς Οκτώβριος, 2009, Σαατσάκη Βαλεντίνη - Πειραιάς 2012.

κατά τη διάρκεια ενός ελέγχου συστήματος ασφαλούς διαχείρισης και τεκμηριώνεται με αντικειμενικά αποδεικτικά στοιχεία.

**Μη Συμμόρφωση (Non-conformity)** νοείται μια παρατηρηθείσα κατάσταση κατά την οποία αντικειμενικά αποδεικτικά στοιχεία υποδεικνύουν ότι δεν πληρούται μια ειδική απαίτηση.

**Σημαντική Μη Συμμόρφωση (Major Non-Conformity)** νοείται μια προσδιορισθείσα απόκλιση η οποία παρουσιάζει μια σοβαρή απειλή για την ασφάλεια του προσωπικού ή του πλοίου ή σοβαρό κίνδυνο για το περιβάλλον και απαιτεί άμεση διορθωτική ενέργεια ή έλλειψη αποτελεσματικής και συστηματικής εφαρμογής μιας απαίτησης του Κώδικα.

### **1.13.1. Έκδοση Εγγράφου Συμμόρφωσης (Document of Compliance)**

Το Έγγραφο Συμμόρφωσης (D.O.C.) εκδίδεται για μία Εταιρεία μετά την διενέργεια αρχικής επιθεώρησης από την αρμόδια αρχή ή τον εξουσιοδοτημένο γι' αυτό το σκοπό οργανισμό για να διαπιστωθεί η πλήρης συμμόρφωση της οργάνωσης της, με τις απαιτήσεις του ISM Το παραπάνω πιστοποιητικό εκδίδεται μετά τον έλεγχο του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (Σ.Α.Δ.) της εταιρείας και την διαπίστωση ότι αυτό ικανοποιεί πλήρως τις απαιτήσεις του ISM. Επιπλέον θα πρέπει να διαπιστώνεται ότι η εταιρεία διαθέτει όλα εκείνα τα αποδεικτικά στοιχεία (objective evidence) που στοιχειοθετούν και αποδεικνύουν την αποτελεσματική εφαρμογή του Σ.Α.Δ. που έχει δημιουργήσει η εταιρεία. Τα ανωτέρω αποδεικτικά στοιχεία θα πρέπει να επιβεβαιώνουν το γεγονός ότι το Σ.Α.Δ. λειτουργεί και εφαρμόζεται για τρεις (03) τουλάχιστον μήνες τόσο από την εταιρεία όσο και από ένα πλοίο κάθε τύπου (πετρελαιοφόρα, φορτηγά, επιβατηγά κ.λ.π.) που πιθανόν διαθέτει η εταιρεία. Μεταξύ εκείνων των αποδεικτικών στοιχείων που ελέγχονται πριν την έκδοση του D.O.C, είναι και αντίγραφα εκθέσεων εσωτερικού ελέγχου που επιβάλλεται να έχουν γίνει από την εταιρεία τόσο στα διάφορα τμήματα της όσο και στα πλοία της για να εκτιμηθεί το επίπεδο εφαρμογής του Σ.Α.Δ.

Το Έγγραφο Συμμόρφωσης (D.O.C.) εκδίδεται για μία εταιρεία και καλύπτει συγκεκριμένους τύπους πλοίων, με βάση τους οποίους εκπονήθηκε και θεμελιώθηκε το Σ.Α.Δ. της εταιρείας. Για τον λόγο δίνεται ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη των σημείων εκείνων του Σ.Α.Δ. που απευθύνεται στη λειτουργία διαφορετικών τύπων

πλοίων, αποφεύγοντας την ομαδοποίηση των απαιτήσεων με βάση κάποιο τυποποιημένο τύπο εγχειριδίου.

Σε περίπτωση που μία Εταιρεία έχει εφοδιασθεί με Πιστοποιητικό συμμόρφωσης που καλύπτει συγκεκριμένους τύπους πλοίων και η εταιρεία αποφασίσει να διαχειρισθεί ή να λειτουργήσει και κάποιο άλλο νέο τύπο πλοίου που δεν περιλαμβάνεται ήδη στο D.O.C. τότε η ισχύς του D.O.C. μπορεί να επεκταθεί και στους νέους τύπους μόνο μετά από έλεγχο και επιβεβαίωση, από την πλευρά της Αρχής ή του εξουσιοδοτημένου Οργανισμού ότι το Σ.Α.Δ. έχει τροποποιηθεί κατάλληλα ώστε να καλύπτει τις απαιτήσεις του ISM και για τον νέο τύπο πλοίου.

Η ισχύς του D.O.C. είναι πέντε (05) έτη. Κατά την διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού διενεργούνται ετήσιες υποχρεωτικές επιθεωρήσεις και θεωρήσεις του πιστοποιητικού σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα (12 μήνες +/- 03 μήνες από την επετειακή ημερομηνία λήξης του πιστοποιητικού). Κατά την διάρκεια αυτών των επιθεωρήσεων διενεργείται έλεγχος και επιθεώρηση και ενός τουλάχιστον πλοίου από κάθε κατηγορία πλοίων για τα οποία έχει εφαρμογή το D.O.C. της εταιρείας. Για την ανανέωση του Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης (D.O.C.) μετά την λήξη του, διενεργείται νέος επανέλεγχος για να διαπιστωθεί η συμμόρφωση όλων των στοιχείων του Σ.Α.Δ. με τις απαιτήσεις του ISM καθώς επίσης και ο έλεγχος της αποτελεσματικότητας του ως προς την εκπλήρωση των αντικειμενικών στόχων που καθορίζονται στις διατάξεις του κώδικα. Το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (D.O.C.) παύει να ισχύει σε περίπτωση που δεν διενεργηθεί μία από τις προβλεπόμενες υποχρεωτικές επιθεωρήσεις ή σε περίπτωση που διαπιστωθεί σημαντική απόκλιση από τις απαιτήσεις του ISM Αν για οποιοδήποτε λόγο διακοπεί η ισχύς του Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης (D.O.C.) αυτόματα παύει να ισχύει και το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (S.M.C.) που μνημονεύεται στη συνέχεια.<sup>10</sup>

Μια εταιρεία μπορεί να έχει στην διάθεση της παραπάνω από ένα Έγγραφο Συμμόρφωσης, δηλαδή για κάθε σημαία που έχει στα πλοία της να έχει και από αντίστοιχο Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης αρκεί να περιλαμβάνεται και ο αντίστοιχος τύπος πλοίου σε αυτό. Δεν επιτρέπεται όμως από τον ISM η ύπαρξη Πιστοποιητικών Συμμόρφωσης για την ίδια σημαία και τους ίδιους τύπους πλοίων από διαφορετικές Αρχές.

---

<sup>10</sup> Αριθμ. Πρωτ. : 1428.ISM/09/95, Πειραιάς, 15/09/1995 Εγκύκλιος Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.



### 1.13.2. Έκδοση Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Certificate)

Το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (S.M.C.) εκδίδεται για κάθε πλοίο χωριστά μετά την διενέργεια αρχικής επιθεώρησης από την αρμόδια αρχή ή τον εξουσιοδοτημένο για αυτό το σκοπό οργανισμό για να διαπιστωθεί η πλήρης συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του ISM. Ο έλεγχος αυτός θα περιλαμβάνει κατ' αρχή την επιβεβαίωση ότι η εταιρεία, που είναι υπεύθυνη σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κώδικα, για την λειτουργία του πλοίου έχει εφοδιασθεί με Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (D.O.C.) που καλύπτει τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου, καθώς επίσης και διαπίστωση ότι τα μέρη του Σ.Α.Δ. που αναφέρονται στις λειτουργίες του πλοίου καλύπτουν πλήρως τις απαιτήσεις του κώδικα και εφαρμόζονται αποτελεσματικά. Κατά τον έλεγχο αυτό θα ζητηθούν αποδεικτικά στοιχεία για την εφαρμογή του Σ.Α.Δ. επάνω στο πλοίο για τρεις (03) τουλάχιστον μήνες και αποδείξεις ότι έχει πραγματοποιηθεί ένας τουλάχιστον έλεγχος από την εταιρεία για να διαπιστώσει την ορθή λειτουργία του πλοίου σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Σ.Α.Δ. Η ισχύς του Πιστοποιητικού (S.M.C) είναι επίσης πέντε (05) έτη. Κατά την διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού διενεργείται μία τουλάχιστον ενδιάμεση επιθεώρηση και θεώρηση του πιστοποιητικού, σε χρονικό διάστημα που τοποθετείται μεταξύ δεύτερης και τρίτης επετειακής ημερομηνίας (ή στα 2 1/2 έτη + 06 μήνες). Επετειακή ημερομηνία νοείται η ημέρα και ο μήνας λήξης του πιστοποιητικού. Εφόσον κριθεί απαραίτητο, με γνώμονα πάντοτε την ασφαλή λειτουργία των πλοίων, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την αποτελεσματικότερη εφαρμογή των Διεθνών Συμβάσεων από την Ελληνική αρχή, η συχνότητα των ενδιάμεσων επιθεωρήσεων μπορεί ν' αυξηθεί. Για την ανανέωση του Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης (S.M.C.) μετά την λήξη του, θα διενεργείται επανέλεγχος για να διαπιστωθεί ότι όλα τα στοιχεία του Σ.Α.Δ. που σχετίζονται με το πλοίο πληρούν τους στόχους της παραγράφου (1.2.3.) του ISM. Το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης παύει να ισχύει εφ' όσον δεν πραγματοποιηθεί η ενδιάμεση επιθεώρηση-θεώρηση του πιστοποιητικού ή σε περίπτωση που διαπιστωθεί σημαντική απόκλιση από τις απαιτήσεις του ISM.

### **1.13.3. Έκδοση Προσωρινού Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης (Interim Document of Compliance)**

Προσωρινό Έγγραφο Συμμόρφωσης μπορεί να εκδοθεί για να διευκολύνει την αρχική εφαρμογή αυτού του Κώδικα όταν :

- ✓ η Εταιρεία είναι νεοϊδρυθείσα, ή
- ✓ νέοι τύποι πλοίων πρόκειται να προστεθούν σε ένα υπάρχον Έγγραφο Συμμόρφωσης,

Μετά από επαλήθευση ότι η εταιρεία διαθέτει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης το οποίο πληροί τους στόχους της παραγράφου 1.2.3 του ISM υπό τον όρο ότι η Εταιρεία επιδεικνύει σχέδια εφαρμογής ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης που θα συμμορφώνεται με όλες τις απαιτήσεις του Κώδικα μέσα στην περίοδο ισχύος του Προσωρινού Εγγράφου Συμμόρφωσης. Ένα τέτοιο Προσωρινό Έγγραφο Συμμόρφωσης πρέπει να εκδίδεται, για μια περίοδο που δεν θα υπερβαίνει τους 12 μήνες, από την Αρχή ή ένα αναγνωρισμένο Οργανισμό από αυτήν ή, μετά από αίτηση της Αρχής από μια άλλη Αρχή Συμβαλλόμενου Κράτους Μέλους της Σύμβασης. Ένα αντίγραφο του Προσωρινού Εγγράφου Συμμόρφωσης πρέπει να υπάρχει επί του πλοίου έτσι ώστε, αν ζητηθεί, να είναι δυνατή η επίδειξή του από τον πλοίαρχο, για εξακρίβωση από την Αρχή ή κάποιον αναγνωρισμένο από αυτήν Οργανισμό ή για σκοπούς του ελέγχου που αναφέρονται στον κανονισμό IX/6.2 της Σύμβασης. Το αντίγραφο του εγγράφου δεν χρειάζεται να είναι επικυρωμένο για την γνησιότητά του.

### **1.13.4. Έκδοση Προσωρινού Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης (Interim Safety Management Certificate)**

Προσωρινό Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης μπορεί να εκδοθεί :

- ✓ Σε περιπτώσεις παραλαβής νέου πλοίου,
- ✓ Όταν η εταιρεία αναλαμβάνει την ευθύνη για τη λειτουργία ενός πλοίου που είναι νέο στην εταιρεία,
- ✓ Όταν ένα πλοίο αλλάζει σημαία.

Ένα τέτοιο Προσωρινό Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης πρέπει να εκδίδεται για μια περίοδο που δεν θα υπερβαίνει τους έξι μήνες από την Αρχή ή έναν

αναγνωρισμένο από την Αρχή Οργανισμό ή, μετά από αίτηση της Αρχής από μια άλλη Αρχή Συμβαλλόμενου Κράτους Μέλους.

Η Αρχή ή ένας αναγνωρισμένος οργανισμός από αυτήν ή, μετά από αίτηση της Αρχής από μια άλλη Αρχή Συμβαλλόμενου Κράτους Μέλους, σε ειδικές περιπτώσεις μπορεί να επεκτείνει την ισχύ του Προσωρινού Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης για μια περίοδο που δεν θα ξεπερνά τους έξι μήνες από την ημερομηνία λήξης του.

#### **1.14. Ο ρόλος της διοίκησης της σημαίας**

Η σημαία εθνικότητας που φέρει το κάθε πλοίο είναι ο υπεύθυνος φορέας για την πιστοποίηση συμμόρφωσης μιας εταιρείας, με τις απαιτήσεις του ISM, μέσω των επιθεωρητών σημαίας οι οποίοι αναλαμβάνουν να επιθεωρήσουν την εταιρεία και τα πλοία που διαχειρίζεται και εν συνεχεία να ακολουθήσει η έκδοση του Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης ή να ακυρωθεί αυτό στις περιπτώσεις όπου απαιτηθεί. Η σημαία εθνικότητας του κάθε πλοίου επίσης καθορίζει το νομικό πλαίσιο με το οποίο θα πρέπει να συμμορφώνεται κάθε πλοίο που εκτελεί πλόες φέροντας τα διακριτικά της και το οποίο θα πρέπει να γίνεται αποδεκτό από τις υπόλοιπες χώρες εφόσον είναι σύνομο με τις Διεθνείς Συνθήκες. Η απόφαση Α.788(19) με τίτλο “Guidelines on the Implementation of the International Safety Management Code” του IMO με σκοπό να επιτευχθεί ομοιομορφη εφαρμογή του Κώδικα σε παγκόσμιο επίπεδο, κατεύθυνε τις αρχές της κάθε σημαίας να υιοθετήσουν μέτρα όσον αφορά στην πιστοποίηση του Κώδικα και στον έλεγχο συμμόρφωσης, καθώς και όσον αφορά τα προσόντα των επιθεωρητών.

Οι σημαίες, ως φορείς πιστοποίησης, για την ανίχνευση μη συμμορφώσεων και ελλείψεων των πλοίων τους, οφείλουν να συνεργάζονται στενά τόσο με τις λιμενικές αρχές, αλλά και με τους νηογνώμονες, όσο και μεταξύ τους, ώστε οι πληροφορίες των επιθεωρήσεων και των ευρημάτων αυτών να ανταλλάσσονται και να ακολουθούν οι κατάλληλες διορθωτικές πράξεις ώστε να εξασφαλίζεται η τήρηση των απαιτήσεων του κώδικα ISM. Επίσης θα πρέπει να επιτυγχάνονται μεταξύ των σημαιών εθνικότητας και συμφωνίες για την διευκόλυνση των ναυτιλιακών εταιρειών, κυρίως εκείνων που

διαχειρίζονται πλοία διαφορετικών νηολογίων.

### 1.15. Ο ρόλος των Νηογνώμωνων

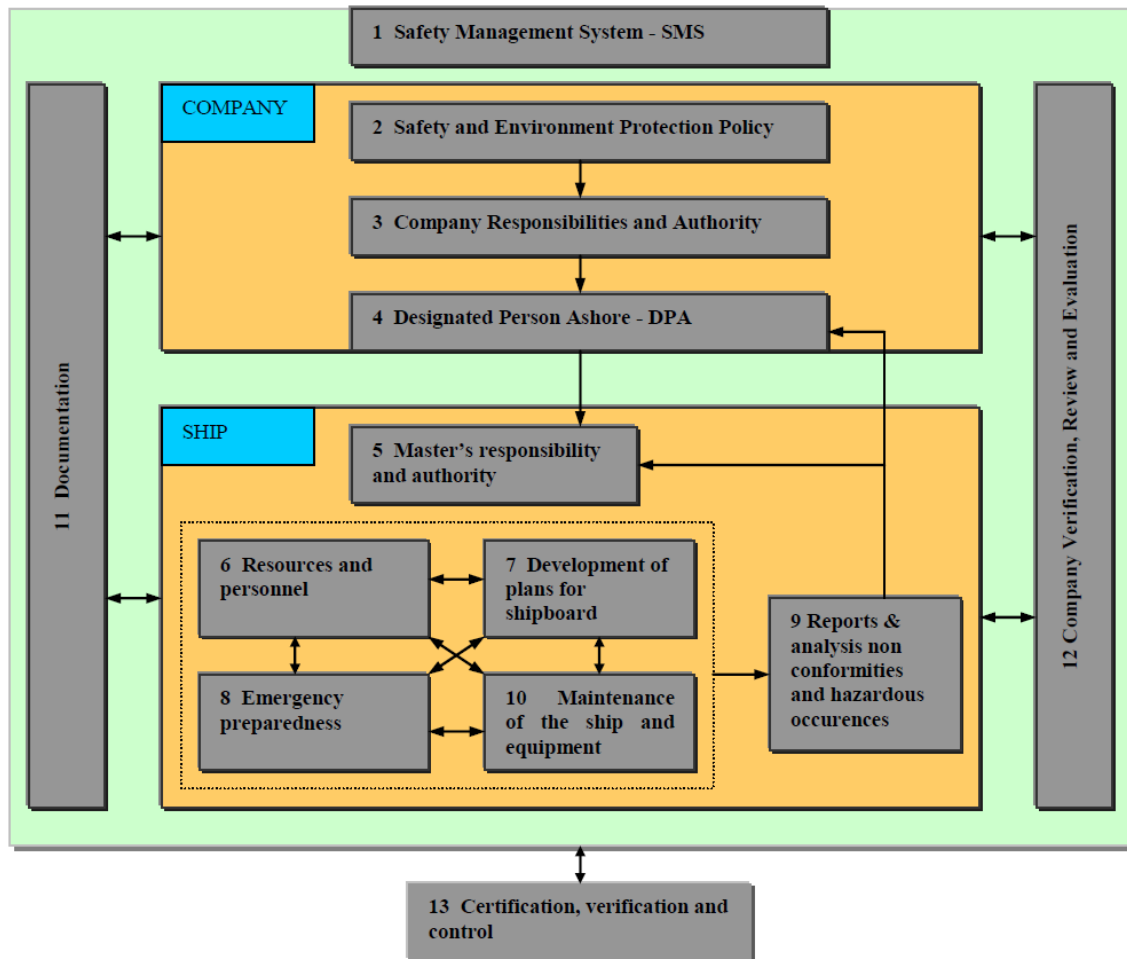
Νηογνώμονας είναι ναυτιλιακός τεχνικός οργανισμός που καταρτίζει κανονισμούς ασφαλείας, τόσο επί της ναυπήγησης των πλοίων όσο και επί του εξοπλισμού τους, κατατάσσοντας αυτά σε κλάση (classification). Με ειδικούς δε επιθεωρητές (surveyors) τα παρακολουθεί καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους, είτε με περιοδικές είτε με έκτακτες επιθεωρήσεις.

Εκτός από το πιστοποιητικό ταξινόμησης ή κλάσεως (certificate of class) οι Νηογνώμονες χορηγούν και τα ακόλουθα πιστοποιητικά:

- ✓ Πιστοποιητικό καταμέτρησης χωρητικότητας (tonnage certificate)
- ✓ Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (load line certificate)
- ✓ Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (certificate of seaworthiness)
- ✓ Πιστοποιητικό ασφάλειας φορτοεκφορτωτικών μέσων (cargo gear certificate)
- ✓ Πιστοποιητικό βλαβών (παρακολούθησης) (certificate of damages) και άλλα ειδικότερης φύσεως.

Η πλειοψηφία των σημαίων έχει εξουσιοδοτήσει αναγνωρισμένους οργανισμούς για την διενέργεια της πιστοποίησης της συμμόρφωσης με τον Κώδικα ISM, την έκδοση των αντίστοιχων πιστοποιητικών και την περιοδική επιθεώρηση του, διατηρώντας απλά το δικαίωμα εποπτείας.

Σχήμα 4 – Παραστατικό Διάγραμμα ανάλυσης των άρθρων του ISM CODE



Πηγή: Αγγελής Α. Βασίλειος, Κατερέλος Δ. Ελευθέριος: Η ολοκλήρωση των Ναυτιλιακών Συμβάσεων/Κωδίκων κάτω από τη θεωρία του BRP και μέσω της εφαρμογής του Business Modeling.

## Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup> Οι συμβάσεις Marpol και Solas

### 2.1. Το διεθνές πλαίσιο

Η Συνθήκη των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το νόμο της θάλασσας, 1982 (UNCLOS)<sup>11</sup> καθιέρωσε τα γενικά δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας. Στο πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών δύο ειδικευμένοι οργανισμοί ασχολούνται με τα ζητήματα της ναυτιλίας. Ο διεθνής θαλάσσιος οργανισμός (IMO) και ο διεθνής οργανισμός εργασίας (ILO), οι οποίοι έχουν την αρμοδιότητα για την ανάπτυξη και την αναπροσαρμογή των συμβάσεων και των οδηγιών στο πλαίσιο των οποίων τα πλοία θα πρέπει να εφαρμόζουν.

Ο IMO εξετάζει γενικά, θέματα σχετικά με την ασφάλεια εν πλω, την πρόληψη ρύπανσης και την κατάρτιση των ναυτικών, ενώ ο ILO έχει σαν αντικείμενο θέματα σχετικά με την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης εν πλω. Οι δύο αυτοί Διεθνείς Οργανισμοί θέτουν το διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο για τα πλοία και κάθε κράτος μέλος φέρει την ευθύνη για την εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων που έχει επικυρώσει στα πλοία που φέρουν τη σημαία του.

Οι διεθνείς συμβάσεις που αναπτύσσονται από τον IMO διαμορφώνουν το κύριο ρυθμιστικό πλαίσιο της ασφάλειας, τους κανονισμούς κατάρτισης και πρόληψης ρύπανσης. Σχετικά με το πρόβλημα της πρόληψης της ρύπανσης ο IMO υιοθέτησε στις 2 Νοεμβρίου 1973 τη Συνθήκη για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL Convention) και στη 1 Νοεμβρίου 1974 τη Συνθήκη για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής εν πλω (SOLAS Convention).

Υπόλοιποι σημαντικοί κανονισμοί και συμβάσεις μεταξύ άλλων είναι η STCW<sup>12</sup>, η Διεθνής Σύμβαση περί γραμμών φόρτωσης (Load Line 66)<sup>13</sup>, η Διεθνής Σύμβαση για την Καταμέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων (Tonnage 69)<sup>14</sup>, και η Σύμβαση περί διεθνών κανονισμών για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα (Colreg

<sup>11</sup> UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea.

<sup>12</sup> STCW: Standards of Training, Certification and Watchkeeping of seafarers, κυρώθηκε στην εθνική νομοθεσία της Ελλάδας με το Ν. 1314/1983 (2/A).

<sup>13</sup> International Load Line Convention: Κύρωση στην εθνική νομοθεσία της Ελλάδας με το Ν. 391/1968 (Α' 125).

<sup>14</sup> Ν. 1373/1983 « Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων 1969 (IMO – ΛΟΝΔΙΝΟ 1969 )» (Α' 92).

72)<sup>15</sup> οι οποίοι συμπληρώνουν το κανονιστικό πλαίσιο για τα πλοία. Αυτοί υποστηρίζονται από τους κανόνες των Νηογνομόνων που εστιάζουν κατά ένα μεγάλο μέρος στη δομή του σκάφους, συμπεριλαμβανομένων των υλικών που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή του, τις διαστάσεις του πλαισίου και των ουσιαστικών μηχανικών συστημάτων όπως η κύρια μηχανή.

## **2.2. Η ασφάλεια στη θάλασσα μέσα από τις συμβάσεις Marpol και Solas και άλλες διεθνείς συμβάσεις**

Η ανάγκη για ασφάλεια και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της ανθρώπινης ζωής οδήγησαν τους διεθνείς οργανισμούς να έχουν θεσπίσει συνθήκες και έχουν λάβει μέτρα για την ασφάλεια στη θάλασσα. Δεν κρίνεται χρήσιμο να γίνει αναφορά σε όλα αυτά. Οι θαλάσσιες βιομηχανίες διαιρούνται σύμφωνα με το επίπεδο του κινδύνου: σε υψηλού κινδύνου (πετρελαιοφόρα και επιβατικά ferry-boat) και χαμηλού κινδύνου βιομηχανίες (21 ILM, 1982).

Κρίνεται αναγκαίο να αναφερθούν οι πιο σημαντικοί κανόνες και για τις δύο κατηγορίες. Υπάρχουν τρία επίπεδα ρύθμισης και σύνταξης των κανόνων: διεθνή, ευρωπαϊκά και εθνικά. Διεθνώς, όπου στη περίπτωση αυτή ελέγχεται γενικά η θάλασσα περιοχή, η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών (United Nations General Assembly) υιοθέτησε το UNCLOS στις 10 Δεκεμβρίου 1982 στο Montego Bay (Τζαμάικα). Η Συνθήκη UNCLOS, γνωστή και ως «*σύνταγμα της θάλασσας*», προβλέπει ότι: «*η πρώτη σημαντική συμφωνία μεταξύ των κρατών για να προστατεύσει εξ ολοκλήρου όλους τους ωκεανούς από όλες τις ενδεχομένως ρυπογόνες θαλάσσιες δραστηριότητες, σε αντιδιαστολή με την κατά ένα μεγάλο μέρος αποσπασματική, περιφερειακή και περιορισμένη δραστηριότητα - σχετικά με διεθνείς νόμιμες διαδικασίες είχαν έως τώρα χαρακτηρίσει τις εξελίξεις σε αυτόν τον τομέα του διεθνούς περιβαλλοντικού νομικού πλαισίου*» (Sunkin, Wright, 2002).

Η Συνθήκη έχει στόχο «*την καθολική παγκόσμια συμμετοχή*», πράγματι κράτη, συν την Ευρωπαϊκή Κοινότητα είναι μέλη Ο σκοπός της Συνθήκης είναι τεράστιος καθώς εξετάζει τα όρια των θαλάσσιων ζωνών (χωρικά ύδατα και παρακείμενες

---

<sup>15</sup> International Regulations for Preventing Collisions at Sea: Ν.Δ. 93/1974 - (ΦΕΚ 293) «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Λονδίνω Συμβάσεως περί Διεθνών Κανονισμών προς αποφυγή Συγκρούσεων εν θαλάσση 1972»

θαλάσσιες ζώνες, αποκλειστικά οικονομικές ζώνες, ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα, υψηλές θάλασσες), το δικαίωμα ναυσιπλοΐας, την ελευθερία και την ασφάλεια των θαλασσών και των ωκεανών, τη συντήρηση και τη διαχείριση των πηγών διαβίωσης, την προστασία και συντήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την επιστημονική θαλάσσια έρευνα, και τη τακτοποίηση διεκδικήσεων ή αμφισβητήσεων.

Το διεθνές δικαστήριο (International Tribunal) με αρμοδιότητα τη νομοθεσία της θάλασσας ιδρύθηκε στο Αμβούργο και λειτουργεί από τον Οκτώβριο του 1996. Ο ΟΗΕ για να αντιμετωπίσει τα θέματα ναυτιλίας σύμπτυξε τον Διεθνή Θαλάσσιο Οργανισμό (IMO) το 1948 κατά τη διάρκεια της Διεθνούς Διάσκευσης στη Γενεύη. Ο IMO, που ιδρύθηκε και εδρεύει στο Λονδίνο, έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα και υποβάλλει συστάσεις σχετικά με τα θέματα ναυτιλίας προκειμένου να (UNCLOS articles):

1. Παρέχει μηχανισμούς για να προαχθεί η συνεργασία μεταξύ των κυβερνήσεων στο πεδίο των κανονισμών και πρακτικών σχετικά με τεχνικά θέματα όλων των ειδών των επιπτώσεων στη ναυτιλία, και που έχουν σχέση με το διεθνές εμπόριο
2. Ενθαρρύνει και διευκολύνει την υιοθέτηση, των υψηλότερων πρότυπων που σε θέματα σχετικά με τη ασφάλεια στη θάλασσα, την αποδοτικότητα της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης από τα πλοία ενώ αίρει μεροληπτικές ενέργειες και περιττούς περιορισμούς
3. Επιλύει άδικες περιοριστικές πρακτικές
4. Θεωρεί τα ναυτιλιακά θέματα που αναφέρονται στον οργανισμό από οποιαδήποτε όργανο ή ειδικευμένο πράκτορα των Ηνωμένων Εθνών
5. Δέχεται και ανταλλάσσει πληροφορίες με κυβερνήσεις

Ο IMO, για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο και την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων υιοθέτησε τις ακόλουθες συνθήκες: στις 2 Νοεμβρίου 1973 τη Διεθνή Συνθήκη για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL Convention) και στη 1 Νοεμβρίου 1974 την Συνθήκη για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής εν πλω (SOLAS Convention).

Με αφορμή από το ατύχημα του *Torrey Canyon* προέκυψε το ζήτημα της αποτελεσματικότητας της ύπαρξης μέτρων προστασίας σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης από πετρελαιοφόρα. Στη συνέχεια υιοθετήθηκε η συνθήκη MARPOL από τον IMO, η οποία το 1973 εξέτασε τη περίπτωση της μόλυνσης από πετρέλαιο, χημικές ουσίες, επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή, λύματα και σκουπίδια. Στα πολλά ατυχήματα με βυτιοφόρα, το 1976-1977, τον Φεβρουαρίου του 1978 υιοθετήθηκε ένα



πρωτόκολλο στη διάσκεψη σχετικά με την ασφάλεια των βυτιοφόρων και την πρόληψη ρύπανσης, μέσω του οποίου τροποποιήθηκε η Συνθήκη MARPOL 73/78, παράρτημα I «πρόληψη από μόλυνση από πετρέλαιο» και τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983.

Η συνθήκη έθεσε ως στόχο να αποτρέψει και να ελαχιστοποιήσει τη ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία είτε τυχαία είτε από καθημερινές συνήθειες. Οι τροποποιήσεις μερικών κανονισμών της MARPOL 73/78 παράρτημα I (Annex I) υιοθετήθηκαν άμεσα. Οι τελευταίες αλλαγές θέτουν υπό εξέταση τη βελτίωση του προγράμματος των επιθεωρήσεων, το χρονοδιάγραμμα για την γρήγορη σταδιακή κατάργηση των μόνο πυθμένων πετρελαιοφόρων και τη θέσπιση ορίου ηλικίας για ένα βυτιοφόρο στην αγορά.

Επιπλέον, σε απάντηση στο ατύχημα του Τιτανικού, έγινε μια πρώτη έκδοση της Συνθήκης SOLAS η οποία υιοθετήθηκε το 1974 από την IMO.

Σε αρκετές περιπτώσεις, αυτή η Συνθήκη ενημερώνεται και εξελίσσεται μετά από τα ατυχήματα σε βυτιοφόρα όπως το 1976/77 του Amoco Cadiz, του Herald of Free Enterprise και των καταστροφών του ατυχήματος Estonia, που σκοπό είχε την εναρμόνιση με άλλες Συνθήκες. Ο σκοπός της Συνθήκης SOLAS είναι να ορίζει τα κατώτατα επίπεδα για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων που επιτρέπουν την ασφαλή ναυσιπλοΐα. Τα κράτη σημαίας πρέπει να εγγυηθούν ότι τα πλοία κάτω από τη σημαία τους ικανοποιούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται από τη Συνθήκη SOLAS, κάτι που εξετάζεται και από τον κρατικό έλεγχο στα λιμάνια.

Ο IMO καθορίζει επίσης το καθεστώς ευθύνης προκειμένου να αποζημιωθούν οι ζημιές που υφίστανται. Συγκεκριμένα, η Διεθνής Συνθήκη σχετικά με την αστική ευθύνη για τη καταστροφή από ρύπανση πετρελαίου, το Διεθνές Ταμείο για την αποζημίωση για τη ζημία από ρύπανση πετρελαίου και η Συνθήκη της Αθήνας για τη μεταφορά των επιβατών και αποσκευών τους δια θαλάσσης. Κεφαλαιώδους σημασίας κρίνεται η ανάπτυξη της ναυτιλιακής νοοτροπίας (κουλτούρας) σε θέματα ασφάλειας. Εντούτοις, όπως ο Lord Donaldson σημειώνει, μια Διεθνής Συνθήκη λειτουργεί μόνο εφόσον όλα ή τα περισσότερα κράτη την έχουν επικυρώσει αφού αυτές έχουν πραγματική επίδραση στα θαλάσσια θέματα μόνο εάν τα κράτη τις υιοθετούν και τις εφαρμόζουν σε εσωτερικό επίπεδο.

Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Συνθήκη της Ρώμης καθόρισε μια κοινή πολιτική στις μεταφορές (Title V, από το άρθρο 70 έως 80) και μια κοινοτική πολιτική για το περιβάλλον (Title XIX, από το άρθρο 174 έως 176).

Για την εφαρμογή των πολιτικών περιβάλλοντος και μεταφορών η Ευρωπαϊκή

Κοινότητα δημιούργησε μια δευτεροβάθμια νομοθεσία (κανονισμοί, οδηγίες, αποφάσεις, συστάσεις, επικοινωνίες, απόψεις) ενώ έχει Ενσωματώσει τους διεθνείς κανόνες στο κοινοτικό δίκαιο και έχει εξασφαλίσει τη νομική κάλυψη και την ενιαία εφαρμογή σε όλα τα κράτη μέλη (Nengye & Maes, 2012).

Σχετικά με την επικύρωση των Συνθηκών SOLAS και MARPOL, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα υπέβαλε τη σύσταση ενός Συμβουλίου Συστάσεων στις 26 Ιουνίου 1978. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τα δύο πακέτα Erika I και Erika II κατέβαλε προσπάθειες για να ενισχύσει τη ασφάλεια στη θάλασσα στα ευρωπαϊκά ύδατα. Ο στόχος του Erika I είναι να ενισχύσει την υπάρχουσα οδηγία για τον κρατικό έλεγχο στους λιμένες και τις εταιρείες νηογνομόνων, αλλά και να θέσει ένα χρονοδιάγραμμα για τη σταδιακή κατάργηση των μονού τοιχώματος πετρελαιοφόρων ενώ το Erika II εξετάζει τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής αντιπροσωπείας ασφάλειας στη θάλασσα (European Maritime Safety Agency), τη βελτίωση του ελέγχου της κυκλοφορίας και την αύξηση του οικονομικού ορίου της αποζημίωσης για τη ρύπανση από πετρελαίου (Mensah, 2007).

Το καταστροφικό ατύχημα του *Prestige* επιτάσσει την επείγουσα εφαρμογή των πακέτων μέτρων Erika I και Erika II. Για την ασφάλεια στα επιβατηγά πλοία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε μια ανακοίνωση που συμπληρώθηκε με μια πρόταση για μια οδηγία που αφορά την εισαγωγή συγκεκριμένων απαιτήσεων για την ασφαλή μετακίνηση των επιβατηγών πλοίων RO-RO που κινούνται από ή προς κοινοτικό λιμάνι.

Από την πείρα φαίνεται απαραίτητο ότι οι ναυτιλιακοί κανονισμοί έχουν γίνει Οργανικό κομμάτι στη ναυτιλιακή κοινωνία αν και όλα αυτά τα ατυχήματα και οι καταστροφές θέτουν επί τάπητος το εξής ζητούμενο: Αποτελούν οι νομοθεσίες, οι κανονισμοί και τα μέτρα αποτελούν έννοιες και θεωρητικά κείμενα; Πόσο πραγματικά αποτελεσματικοί αποδεικνύονται οι κανόνες; Σύμφωνα με τις στατιστικές του International Tanker Owners Pollution Federation Ltd παρατηρείται μείωση του αριθμού των περιπτώσεων διαρροής πετρελαίου αφού οι περιπτώσεις διαρροής πετρελαίου (περισσότεροι από 700 τόνοι) μειώθηκαν κατά 89.65% τα τελευταία χρόνια.

Αυτοί οι αριθμοί χρήζουν όμως εμβάθυνσης. Η πτωτική αυτή τάση δεν φανερώνουν απαραίτητα την αποτελεσματικότητα των κανόνων. Η μείωση του αριθμού των περιπτώσεων διαρροής πετρελαίου μπορεί να αποδοθεί σε μείωση του αριθμού πετρελαιοφόρων που μεταφέρουν περισσότερους από 700 τόνους ή καλύτερη διαχείριση του πλοίου και άλλα. Ατυχήματα όπως το *Prestige* ή το *Estonia* θα θέσουν επιτακτικά το ζήτημα ότι ο στόχος των κρατών δεν είναι μια αποτελεσματική δράση (μέσω των

ελέγχων) και μια πραγματική εφαρμογή των υπαρχόντων κανόνων (Liu, 2013).

Καθώς ενεργούν συχνά θεσπίζοντας νέους κανόνες με πολιτικά κίνητρα. Οι συνέπειες των ατυχημάτων των πετρελαιοφόρων ή των επιβατικών πλοίων στο περιβάλλον και στην ανθρώπινη ζωή κερδίζουν την προσοχή του κοινού και την κάλυψη των ΜΜΕ. με αποτέλεσμα οι κυβερνήσεις εμφανίζονται να ενεργούν για να αποτρέψουν τέτοια ατυχήματα ώστε να ικανοποιήσουν το δημόσιο αίσθημα και την πίεση των μέσων.

### **2.3. Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία (MARPOL 73/78)**

Στο πρώτο μισό του 20ού αιώνα η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος από πετρελαιοειδή θεωρούνταν πλέον ως ένα ιδιαίτερα κρίσιμο ζήτημα, με αποτέλεσμα πολλές χώρες να σκέπτονται την εισαγωγή στην εθνική τους νομοθεσία ελέγχων των εκροών πετρελαίου μέσα στα χωρικά τους ύδατα. Το 1954 διεξήχθη στο Ηνωμένο Βασίλειο διεθνής διάσκεψη με θέμα τη ρύπανση των θαλασσών από πετρέλαιο, η οποία οδήγησε στην υιοθέτηση της Διεθνούς Συνθήκης για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από το πετρέλαιο (OILPOL). Η Συνθήκη OILPOL τέθηκε σε ισχύ στις 26 Ιουλίου του 1958, χρονιά κατά την οποία όλες οι λειτουργίες της μεταφέρθηκαν στον IMO (International Maritime Organization).

Αρχικά στη Συνθήκη OILPOL, και στις τροποποιήσεις της κατά τα έτη 1962, 1969 και 1971, η ρύπανση εξετάστηκε ως αποτέλεσμα των στερεότυπων διαδικασιών βυτιοφόρων και της εκροής πετρελαϊκών<sup>16</sup> αποβλήτων από τους χώρους των μηχανημάτων και εισήχθησαν δύο μέτρα για την αντιμετώπιση της:

1. Καθιέρωση "απαγορευμένων ζωνών": το όριο απαγόρευσης της εκροής πετρελαίου ή μειγμάτων του, που περιέχουν περισσότερα από 100 μέρη του πετρελαίου ανά εκατομμύριο, επεκτάθηκε στα 50 (τουλάχιστον) μίλια από το κοντινότερο έδαφος
2. Όλα τα συμβαλλόμενα μέρη απαιτείται να λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε οι λιμενικές εγκαταστάσεις τους να μπορούν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τη ρύπανση των θαλασσών από τις πετρελαιοκηλίδες και τα υπολείμματα.

Το 1967 το βυτιοφόρο Torrey Canyon προσάραξε κατά την είσοδό του στο

---

<sup>16</sup> Ως πετρέλαιο ορίζεται το ακατέργαστο πετρέλαιο, το πετρέλαιο καυσίμων, το βαρύ πετρέλαιο diesel και το λάδι λίπανσης.

Αγγλικό Κανάλι με αποτέλεσμα να διαρρεύσουν 120.000 τόνοι ακατέργαστου πετρελαίου, στη θάλασσα. Το ατύχημα αυτό αποτέλεσε το σοβαρότερο περιστατικό ρύπανσης από πετρέλαιο που είχε καταγραφεί μέχρι τότε και δημιούργησε σοβαρά ερωτήματα σχετικά με την αποτελεσματικότητα των μέτρων για την αποτροπή της ρύπανσης πετρελαίου από τα πλοία. Με αφορμή το συγκεκριμένο συμβάν, ο ΙΜΟ συγκάλεσε έκτακτη σύνοδο του Συμβουλίου του, προκειμένου να συνταχθεί ένα σχέδιο δράσης για την αντιμετώπιση του συνόλου των τεχνικών και νομικών πτυχών του ατυχήματος του Torrey Canyon, ενώ πυροδοτήθηκαν και μια σειρά άλλων εξελίξεων.

Το 1973 πραγματοποιήθηκε η προγραμματισμένη από τον ΙΜΟ Διεθνής Διάσκεψη, οι εργασίες της οποίας είχαν σαν αποτέλεσμα την υπογραφή της Διεθνούς Συνθήκης για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία. Στη διάσκεψη αυτή ενώ αναγνωρίστηκε η θεαματική αύξηση των περιστατικών τυχαίας ρύπανσης, παρόλα αυτά, θεωρήθηκε ότι η λειτουργική ρύπανση των σκαφών εξακολουθούσε να αποτελεί τη μεγαλύτερη απειλή για θαλάσσια ρύπανση. Συνεπώς, η Συνθήκη του 1973 ενσωμάτωσε ένα μεγάλο μέρος της Συνθήκης OILPOL του 1954 και των τροποποιήσεών της στο Παράρτημα Ι που καλύπτει το πετρέλαιο.

Τον Φεβρουάριο του 1978, μετά από μια διετία (1976-1977) κατά την οποία συνέβησαν πολλά ατυχήματα πετρελαιοφόρων, ο ΙΜΟ οργάνωσε μια διάσκεψη με αντικείμενο την ασφάλεια των πετρελαιοφόρων και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία αυτά. Οι εργασίες της διάσκεψης αυτής οδήγησαν στην υιοθέτηση μέτρων τα οποία επηρέασαν το σχεδιασμό και τη λειτουργία των πετρελαιοφόρων και τα οποία ενσωματώθηκαν και στο μέρος του πρωτοκόλλου του 1978 που αφορούσε τη Συνθήκη SOLAS του 1974 (Safety of Life at Sea - SOLAS του 1978) και στο μέρος που αφορούσε τη διεθνή Συνθήκη του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL του 1978) -που υιοθετήθηκε στις 17 Φεβρουαρίου 1978.

Η στιγμή που επετράπη στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής να γίνουν συμβαλλόμενο μέλος στη Συνθήκη αποδεχόμενες, αρχικά, μόνο το Παράρτημα Ι (που αφορούσε στο πετρέλαιο) και όχι το Παράρτημα ΙΙ (που αφορούσε στις χημικές ουσίες), για το οποίο αποφασίστηκε για τα πρώτα τρία χρόνια μετά την έναρξη ισχύος της συνθήκης να μην είναι δεσμευτικό, σηματοδότησε την αρχή για την έναρξη ισχύος της MARPOL 1978. Οι Η.Π.Α. σε αυτό το χρονικό διάστημα είχαν τον απαιτούμενο χρόνο για να ξεπεράσουν τα τεχνικά προβλήματα που προέκυπταν από την αποδοχή του Παραρτήματος ΙΙ, το οποίο διαφορετικά θα αποτελούσε σημαντικό εμπόδιο στην

επικύρωση της Συνθήκης. Δεδομένου ότι η Συνθήκη του 1973 δεν είχε τεθεί ακόμα σε ισχύ, το πρωτόκολλο MARPOL του 1978 ενσωμάτωσε την πρώτη Συνθήκη. Η Διεθνής Συνθήκη MARPOL 73/78 (με ενσωματωμένη τη Διεθνή Συνθήκη για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα σκάφη του 1973) τέθηκε τελικά σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983 (για τα Παραρτήματα I και II). Το παράρτημα V, που καλύπτει τα απορρίμματα, τέθηκε σε ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου 1988, το Παράρτημα III, που καλύπτει τις επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται σε συσκευασμένη μορφή, τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1992, ενώ το Παράρτημα IV, που καλύπτει τα λύματα, τέθηκε σε ισχύ στις 27 Σεπτεμβρίου 2003<sup>17</sup>. Το Παράρτημα VI, που καλύπτει την ατμοσφαιρική ρύπανση, υιοθετήθηκε τον Σεπτέμβριο του 1997<sup>18</sup>.

### Εφαρμογή

- ✓ Πλοία που φέρουν τη σημαία ενός μέλους της Σύμβασης.
- ✓ Πλοία που δεν φέρουν τη σημαία ενός Μέλους, αλλά ταξιδεύουν υπό την δικαιοδοσία ενός κράτους μέλους.
- Δεν Εφαρμόζεται σε πολεμικά πλοία ή βοηθητικά σκάφη ή άλλα πλοία που ανήκουν ή λειτουργούν από κράτος και χρησιμοποιούνται μόνο για κυβερνητικούς μη εμπορικούς σκοπούς.

### Παραβάσεις

- ✓ Παράβαση των διατάξεων της Σύμβασης απαγορεύεται, κυρώσεις δε θα επιβάλλονται σύμφωνα με το δίκαιο της Αρχής του πλοίου οπουδήποτε γίνει η παράβαση. Αν η Αρχή πληροφορηθεί μία παράβαση και διαθέτει επαρκή στοιχεία να κινήσει διαδικασία που αφορά την αναφερόμενη παράβαση, θα αρχίσει διαδικασία το συντομότερο δυνατό, σύμφωνα με το Νόμο της.
- ✓ Παράβαση των διατάξεων της Σύμβασης μέσα στα όρια της δικαιοδοσίας κάθε Μέλους της Συμβάσεως απαγορεύεται και θα επιβάλλονται κυρώσεις σύμφωνα με τον Νόμο του Κράτους Μέλους. Οποτεδήποτε αυτή η παράβαση λάβει χώρα αυτό το Μέλος είτε:

<sup>17</sup> Η Δ.Σ. MARPOL 73/78 κυρώθηκε από τη χώρα μας με το Ν. 1269/1982 (ΦΕΚ 89 Α') όσον αφορά τα παραρτήματα I-V.

<sup>18</sup> Το παράρτημα VI της Δ.Σ. MARPOL 73/78 κυρώθηκε από τη χώρα μας με το Ν. 3104/2003 (ΦΕΚ 28 Α').

- α) θα κινήσει διαδικασία σύμφωνα με το Νόμο του, ή
- β) θα παρέχει στην Αρχή του πλοίου τις πληροφορίες και τις αποδείξεις που διαθέτει για την παράβαση που έχει συμβεί.

### **Πιστοποιητικά και επιθεώρηση πλοίων**

- Αποδοχή Πιστοποιητικών από άλλα Κράτη Μέλη
- Επιθεώρηση πλοίου όσο ευρίσκεται σε λιμάνια ή παράκτιους τερματικούς σταθμούς άλλου Κράτους Μέλους από όργανα του εν λόγω Μέλους
- Το Μέλος που εκτελεί την επιθεώρηση λαμβάνει μέτρα ώστε να βεβαιωθεί ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει μέχρις ότου αυτό να μπορεί να ταξιδεύσει χωρίς απειλείται αδικαιολόγητη βλάβη στο θαλάσσιο περιβάλλον.
- Όσον αφορά πλοία μη Μελών της Σύμβασης, τα Μέλη εφαρμόζουν τις διατάξεις της Σύμβασης όσο κρίνεται αναγκαίο για να εξασφαλισθεί ότι δεν γίνεται ευνοϊκότερη μεταχείριση

- **Παράρτημα I:** Πρόληψη της ρύπανσης από το πετρέλαιο

Έναρξη ισχύος: 2 Οκτωβρίου 1983

Το παράρτημα I καθορίζει “ειδικές περιοχές”<sup>19</sup> όπου απαιτείται η υιοθέτηση ιδιαίτερων μεθόδων για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο καθώς καθορίζει και τα ειδικά συστήματα επεξεργασίας και αποθήκευσης (δεξαμενές) πετρελαιοειδών και καταλοίπων που θα πρέπει να περιέχει ένα πλοίο.

### **Έκδοση ή επικύρωση Πιστοποιητικού**

Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο (International Oil Pollution Prevention Certificate – I.O.P.P.C.)

- ✓ Εκδίδεται, μετά από αρχική επιθεώρηση ή επιθεώρηση ανανέωσης) για κάθε πετρελαιοφόρο  $\geq 150$  gt και κάθε άλλο πλοίο  $\geq 400$  gt που εκτελεί ταξίδια σε λιμάνια ή υπεράκτιες τερματικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται στη δικαιοδοσία άλλων Μερών της Σύμβασης.

---

<sup>19</sup> Μεσόγειος θάλασσα, Βαλτική θάλασσα, Μαύρη θάλασσα, Ερυθρά Θάλασσα, Η περιοχή των Κόλπων, Η περιοχή κόλπου του Αden, Ανταρκτική, Β.Δ. Ευρωπαϊκά ύδατα κ.α.

- ✓ Το Πιστοποιητικό εκδίδεται ή επικυρώνεται από την Αρχή ή από κάθε πρόσωπο ή οργανισμό αρμοδίως εξουσιοδοτημένο από αυτή.
- **Παράρτημα II:** Έλεγχος της ρύπανσης από επιβλαβείς υγρές ουσίες  
Έναρξη ισχύος: 6 Απριλίου 1987

Το Παράρτημα II καθορίζει τα κριτήρια και τους κανόνες εκροής για τον έλεγχο της ρύπανσης από τις επιβλαβείς υγρές ουσίες που μεταφέρονται από τα πλοία σε μεγάλη ποσότητα. Οι επιβλαβείς ουσίες κατατάσσονται σε τέσσερις (04) Κατηγορίες:

α) X: εάν απορριφθούν από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αφερματισμού θα δημιουργήσουν ύψιστο κίνδυνο.

β) Y: εάν απορριφθούν από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αφερματισμού θα δημιουργήσουν κίνδυνο.

γ) Z: εάν απορριφθούν από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αφερματισμού θα δημιουργήσουν μικρότερο κίνδυνο.

δ) OS: ουσίες χαρακτηρισμένες ως OS στο Κεφάλαιο 18 του IBC Code που δεν εμπίπτουν στις Κατηγορίες X, Y, Z.

Η εκροή των υπολειμμάτων αυτών των ουσιών επιτρέπεται μόνο σε εγκαταστάσεις διαχείρισης αποβλήτων, έως ότου αυτές να αποκτήσουν συγκεκριμένη πυκνότητα και να βρεθούν στην επιθυμητή κατάσταση (που ποικίλλει ανάλογα με την κατηγορία της ουσίας). Δεν επιτρέπεται καμία εκροή των υπολειμμάτων που περιέχουν τις επιβλαβείς αυτές ουσίες, εντός 12 μιλίων από το κοντινότερο έδαφος. Οι πιο αυστηροί περιορισμοί ισχύουν για τις περιοχές της Βαλτικής και της Μαύρης Θάλασσας.

### **Επιθεωρήσεις**

Πλοία που μεταφέρουν χύδην φορτίο NLS<sup>20</sup> υπόκεινται σε επιθεωρήσεις:

---

<sup>20</sup> Επιβλαβής υγρή ουσία (Noxious Liquid Substance): Κάθε ουσία που: Περιέχεται στη στήλη Pollution Category του Κεφαλαίου 17 ή 18 του International Bulk Chemical Code ή Προσωρινά θεωρείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 6.3 ότι εμπίπτει στις Κατηγορίες X, Y ή Z.

- α) Αρχική, πριν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία ή πριν εκδοθεί για πρώτη φορά το προβλεπόμενο Πιστοποιητικό.
- β) Επιθεώρηση ανανέωσης κατά διαστήματα που ορίζει η Αρχή, που δεν υπερβαίνουν τα 5 χρόνια.
- γ) Ενδιάμεση επιθεώρηση εντός τριών μηνών πριν ή μετά τη 2η ή τη 3η επετειακή ημερομηνία του Πιστοποιητικού.
- δ) Ετήσια επιθεώρηση εντός τριών μηνών πριν ή μετά της επετειακής ημερομηνίας του Πιστοποιητικού.
- ε) Επιπρόσθετη επιθεώρηση μετά από επισκευή ως αποτέλεσμα ελέγχων ή οποτεδήποτε διενεργούνται σημαντικές επισκευές ή ανανεώσεις

#### **Έκδοση ή επικύρωση πιστοποιητικού**

Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύδην (International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of NLS in Bulk)

- Εκδίδεται, μετά από αρχική επιθεώρηση ή επιθεώρηση ανανέωσης) για κάθε πλοίο που μεταφέρει χύδην φορτίο NLS.
- Το Πιστοποιητικό εκδίδεται ή επικυρώνεται από την Αρχή ή από κάθε πρόσωπο ή οργανισμό αρμοδώς εξουσιοδοτημένο από αυτή.
- **Παράρτημα III:** Πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή  
Έναρξη ισχύος: 1η Ιουλίου 1992

Εκτός και αν ρητώς ορίζεται, οι διατάξεις του Παρατήματος εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία που μεταφέρουν επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή. «Επιβλαβείς ουσίες» είναι οι ουσίες που αναγνωρίζονται ως θαλάσσιοι ρυπαντές στο Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικινδύνων Φορτίων (IMDG Code) ή αυτές που πληρούν τα κριτήρια του Προσαρτήματος του Παρατήματος. Η μεταφορά επιβλαβών ουσιών απαγορεύεται, εκτός εάν γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού. Οι άδειες συσκευασίες οι οποίες είχαν χρησιμοποιηθεί για τη μεταφορά επιβλαβών ουσιών, θα θεωρούνται και οι ίδιες ως επικίνδυνες. Οι απαιτήσεις του Παρατήματος δεν



εφαρμόζονται στα εφόδια και στον εξοπλισμό του πλοίου. Οι συσκευασίες θα πρέπει να είναι κατάλληλες ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος για το θαλάσσιο περιβάλλον, έχοντας υπόψη το ιδιαίτερο περιεχόμενό τους. Συσκευασίες που περιέχουν επιβλαβείς ουσίες θα φέρουν διαρκή σήμανση ώστε να υποδεικνύουν ότι το περιεχόμενό τους είναι επιβλαβής ουσία, σύμφωνα με τον IMDG Code

### **Έλεγχος κράτους λιμένα επί λειτουργικών απαιτήσεων**

Πλοίο όταν βρίσκεται σε λιμάνι ή τερματικό σταθμό πέραν της ακτής άλλου Μέρους υπόκειται σε επιθεώρηση από αξιωματούχους δεόντως εξουσιοδοτημένους από ένα τέτοιο Μέρος αναφορικά με τις λειτουργικές απαιτήσεις του Παραστήματος. Το Μέρος θα λαμβάνει τέτοια μέτρα έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει μέχρι ή κατάσταση να έχει τεθεί σε έλεγχο σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις.

- **Παράρτημα IV:** Πρόληψη της ρύπανσης από λύματα σκαφών

Έναρξη ισχύος: 27 Σεπτεμβρίου 2003

Το Παράρτημα IV περιέχει τους κανονισμούς για τον έλεγχο της ρύπανσης της θάλασσας από τα λύματα.

### **Επιθεωρήσεις**

Κάθε πλοίο που εφαρμόζεται το Παράρτημα υπόκεινται σε επιθεωρήσεις:

- α) Αρχική, πριν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία ή πριν εκδοθεί για πρώτη φορά το προβλεπόμενο Πιστοποιητικό.
- β) Επιθεώρηση ανανέωσης κατά διαστήματα που ορίζει η Αρχή, που δεν υπερβαίνουν τα 5 χρόνια.
- γ) Επιπρόσθετη επιθεώρηση μετά από επισκευή ως αποτέλεσμα ελέγχων ή οποτεδήποτε διενεργούνται σημαντικές επισκευές ή ανανεώσεις.

## Έκδοση ή επικύρωση πιστοποιητικού

Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Λύματα (International Sewage Pollution Prevention Certificate - ISPPC)

- Εκδίδεται, μετά από αρχική επιθεώρηση ή επιθεώρηση ανανέωσης για κάθε πλοίο που εκτελεί ταξίδια σε λιμάνια ή υπεράκτιες τερματικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται στη δικαιοδοσία άλλων Μερών της Σύμβασης.
  - Το Πιστοποιητικό εκδίδεται ή επικυρώνεται από την Αρχή ή από κάθε πρόσωπο ή οργανισμό αρμοδίως εξουσιοδοτημένο από αυτή.
- **Παράρτημα V:** Πρόληψη της ρύπανσης από απορρίμματα σκαφών  
Έναρξη ισχύος: 31 Δεκεμβρίου 1988

Στο παράρτημα αυτό εξετάζονται οι διαφορετικοί τύποι απορριμμάτων και λειτουργικών αποβλήτων και καθορίζονται οι ελάχιστες αποστάσεις από την ακτή και ο τρόπος με τον οποίο αυτά μπορούν να απορριφθούν.

- Απορρίμματα: Όλα τα είδη αποβλήτων τροφών, οικιακά και λειτουργικά απόβλητα, όλα τα πλαστικά, κατάλοιπα φορτίου, μαγειρικά λάδια, αλιευτικός μηχανισμός και σφάγια ζώων που παράγονται κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας του πλοίου προοριζόμενα να απορριφθούν συνεχώς ή περιοδικώς, πλην των ουσιών εκείνων που καθορίζονται ή αναφέρονται σε άλλα Παραρτήματα της παρούσης Συμβάσεως.
- Λειτουργικά απόβλητα: Όλα τα στερεά απόβλητα (συμπεριλαμβανομένης της λάσπης), τα οποία δεν καλύπτονται από άλλα Παραρτήματα και τα οποία συλλέγονται στο πλοίο κατά τη διάρκεια της κανονικής συντήρησης ή λειτουργίας του πλοίου ή χρησιμοποιούνται για αποθήκευση και χειρισμό του φορτίου. Τα λειτουργικά απόβλητα περιλαμβάνουν επίσης τα προϊόντα και πρόσθετα καθαρισμού που περιέχονται στις αποθήκες φορτίου (αμπάρια) και το νερό εξωτερικού πλυσίματος.

## Έλεγχος κράτους λιμένα επί λειτουργικών απαιτήσεων

Πλοίο όταν βρίσκεται σε λιμάνι ή τερματικό σταθμό πέραν της ακτής άλλου Μέρους υπόκειται σε επιθεώρηση από αξιωματούχους δεόντως εξουσιοδοτημένους από

ένα τέτοιο Μέρος αναφορικά με τις λειτουργικές απαιτήσεις σύμφωνα με το Παράρτημα. Το Μέρος θα λαμβάνει τέτοια μέτρα έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει μέχρι ή κατάσταση να έχει τεθεί σε έλεγχο σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος

- **Παράρτημα VI:** Πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα σκάφη Έναρξη ισχύος: 19 Μαΐου 2005.

Οι κανονισμοί σε αυτό το παράρτημα θέτουν τα όρια εκπομπής οξειδίων θείου και οξειδίων αζώτου για όλα τα πλοία και απαγορεύουν τις σκόπιμες εκπομπές του όζοντος που μειώνουν τις περιεκτικότητες των ουσιών.

### Επιθεωρήσεις

Κάθε πλοίο  $\geq 400$  gt και κάθε μόνιμη ή πλωτή εγκατάσταση εξόρυξης πετρελαίου καθώς και άλλες πλατφόρμες υπόκεινται σε επιθεωρήσεις:

- α) Αρχική, πριν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία ή πριν εκδοθεί για πρώτη φορά το προβλεπόμενο Πιστοποιητικό στον Κανονισμό 6.
- β) Επιθεώρηση ανανέωσης κατά διαστήματα που ορίζει η Αρχή, που δεν υπερβαίνουν τα 5 χρόνια.
- γ) Ενδιάμεση επιθεώρηση εντός τριών μηνών πριν ή μετά τη 2η ή τη 3η επετειακή ημερομηνία του Πιστοποιητικού.
- δ) Ετήσια επιθεώρηση εντός τριών μηνών πριν ή μετά κάθε επετειακή ημερομηνία του Πιστοποιητικού.
- ε) Επιπρόσθετη επιθεώρηση μετά από επισκευή ως αποτέλεσμα ελέγχων ή οποτεδήποτε διενεργούνται σημαντικές επισκευές ή ανανεώσεις

Πλοία για τα οποία εφαρμόζεται το Κεφάλαιο 4 θα υπόκεινται επίσης στις επιθεωρήσεις που ορίζονται παρακάτω:

- α) Αρχική επιθεώρηση πριν νέο πλοίο τεθεί σε υπηρεσία και πριν εκδοθεί το Διεθνές Πιστοποιητικό Ενεργειακής Αποδοτικότητας (International Energy Efficiency Certificate).
- β) Γενική ή μερική επιθεώρηση, ανάλογα με τις συνθήκες, μετά από μετασκευή ευρείας έκτασης πλοίου στο οποίο εφαρμόζεται αυτός ο κανονισμός. Η επιθεώρηση θα

εξασφαλίζει ότι ο επιτευχθείς Σχεδιαστικός Δείκτης Ενεργειακής Αποδοτικότητας (ΣΔΕΑ) έχει επαναυπολογισθεί όπως απαιτείται και πληροί την απαίτηση του κανονισμού 21

#### **Έκδοση ή επικύρωση πιστοποιητικού**

A) Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα (International Air Pollution Prevention Certificate – I.A.P.P.C.) θα εκδίδεται, μετά από αρχική επιθεώρηση ή επιθεώρηση ανανέωσης) για:

- Κάθε πλοίο  $\geq 400$  gt που εκτελεί ταξίδια σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς πέραν της ακτής που βρίσκονται στη δικαιοδοσία άλλων Μερών
- Πλατφόρμες και εξέδρες εξόρυξης πετρελαίου οι οποίες εκτελούν ταξίδια σε ύδατα που βρίσκονται στην κυριαρχία ή δικαιοδοσία άλλων Μερών
- Το Πιστοποιητικό εκδίδεται ή επικυρώνεται από την Αρχή ή από κάθε πρόσωπο ή οργανισμό αρμοδίως εξουσιοδοτημένο από αυτή.

B) Διεθνές Πιστοποιητικό Ενεργειακής Αποδοτικότητας (International Energy Efficiency Certificate) θα εκδίδεται μετά από επιθεώρηση για κάθε:

- Πλοίο  $\geq 400$  gt πριν αυτό το πλοίο εκτελέσει πλόες προς λιμένες και θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς υπό τη δικαιοδοσία άλλων Μερών.
- Το Πιστοποιητικό εκδίδεται ή επικυρώνεται από την Αρχή ή από κάθε πρόσωπο ή οργανισμό αρμοδίως εξουσιοδοτημένο από αυτή.

#### **2.4. Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS)**

Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS (Safety Of Life At Sea) είναι ίσως η σημαντικότερη σύμβαση μεταξύ αυτών που αναφέρονται στην ασφάλεια στη θάλασσα. Η ανάγκη δημιουργία της προέκυψε μετά το τραγικό συμβάν του ναυαγίου του Τιτανικού. Η Διεθνής Σύμβαση 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974) υιοθετήθηκε, από τη Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη θάλασσα, την 1 Νοεμβρίου 1974 η οποία έγινε από το Διεθνή

Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), και τέθηκε σε ισχύ την 25 Μαΐου 1980. Η σύμβαση που υιοθετήθηκε είναι η έκδοση που ισχύει έως σήμερα με τις τροποποιήσεις που έχει δεχτεί.

Έχει τροποποιηθεί με Πρωτόκολλα δύο φορές:

1. Από το Πρωτόκολλο που υιοθετήθηκε την 17 Φεβρουαρίου 1978 από τη Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια των Δεξαμενόπλοιων και την Πρόληψη της Ρύπανσης (Πρωτόκολλο SOLAS 1978), το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 1 Μαΐου 1981.
2. Από το Πρωτόκολλο που υιοθετήθηκε την 11 Νοεμβρίου 1988 από τη Διεθνή Συνδιάσκεψη σχετικά με τη δημιουργία Ομογενοποιημένου Συστήματος Επιθεώρησης και Πιστοποίησης (Πρωτόκολλο SOLAS 1988), το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 3 Φεβρουαρίου 2000 και αντικατέστησε και ακύρωσε το Πρωτόκολλο του 1978, μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών στο Πρωτόκολλο του 1988.

Επιπλέον, η Σύμβαση SOLAS 1974 τροποποιείται μέσω αποφάσεων οι οποίες υιοθετούνται είτε από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του IMO είτε από Συνδιασκέψεις των Συμβαλλομένων στη SOLAS.

Η ευρεία της εφαρμογή στις απαιτήσεις τις οποίες θα πρέπει να εφαρμόζουν τα πλοία συνίσταται στο γεγονός ότι θέτει τις απαιτήσεις που σχετίζονται με τις βασικές κατηγορίες της ασφάλειας ενός πλοίου:

- Ναυσιπλοΐα
- Σχεδίαση
- Τηλεπικοινωνίες
- Σωστικά μέσα
- Πυροπροστασία
- Ασφαλής Διαχείριση (SafetyManagement)

Η Σύμβαση SOLAS 1974 έχει δεχτεί πολλές τροποποιήσεις ενώ κάθε ναυτικό ατύχημα επιφέρει συζητήσεις στους κόλπους του IMO τα αποτελέσματα των οποίων επιφέρουν τροποποιήσεις στη SOLAS.

### **Πεδίο Εφαρμογής**

- ✓ Όλα τα πλοία τα οποία πραγματοποιούν διεθνής πλόες.  
Διεθνής πλους σύμφωνα με την Σύμβαση νοείται ένα ταξίδι από τη μια χώρα στην οποία εφαρμόζεται η Σύμβαση σε λιμένα εκτός της εν λόγω χώρας ή αντιστρόφως.

## Εξαιρούνται

- Τα πολεμικά και τα μεταγωγικά πλοία.
- Τα φορτηγά πλοία κάτω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας.
- Τα πλοία που δεν προωθούνται με μηχανικά μέσα.
- Ξύλινα πλοία πρωτόγονης ναυπήγησης.
- Σκάφη αναψυχής μη εμπορικού σκοπού.
- Τα αλιευτικά σκάφη.

Η Σύμβαση περιληπτικά αποτελείται από τα εξής κεφάλαια:

**Κεφάλαιο I:** Το κεφάλαιο I περιέχει τη μορφή των πιστοποιητικών που θα πρέπει να εφοδιάζονται τα πλοία όταν πληρούν όλες οι απαιτήσεις της Σύμβασης και ορίζονται ο χρόνος των ετήσιων/ενδιάμεσων επιθεωρήσεων που θα πρέπει να πραγματοποιούνται. Επίσης το κεφάλαιο προβλέπει τη δυνατότητα στις Λιμενικές Αρχές (Port State) να διεξάγουν ελέγχους (Port State Control) σχετικά με την τήρηση των απαιτήσεων της Σύμβασης. Τα πιστοποιητικά τα οποία θα πρέπει να φέρει το πλοίο σύμφωνα με το κεφάλαιο I είναι:

- Ασφαλείας - Cargo Ship Safety Certificate,
- Ασφαλείας επιβατηγών πλοίων- Passenger Ship Safety Certificate σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κεφαλαίων II-1, II-2, III, IV και V καθώς και με το πιστοποιητικό εξαίρεσης,
- Πιστοποιητικό εξαιρέσεων - Exemption Certificate,
- Ασφαλείας Εξαρτισμού - Cargo Ship Safety Construction Certificate,
- Ασφαλείας Εξοπλισμού - Cargo Ship Safety Equipment Certificate,
- Ραδιοεπικοινωνιών - Cargo Ship Safety Radio Certificate.

Στο πλαίσιο της επιθεώρησης κράτους λιμένα ελέγχεται ο εφοδιασμός των πλοίων με τα απαιτούμενα πιστοποιητικά και σε περίπτωση που αυτά λείπουν, έχουν λήξει, δεν εμφανίζεται η ετήσια/ενδιάμεση θεώρηση τους το πλοίο θα πρέπει να κρατείται.

**Κεφάλαιο II-1:** Το κεφάλαιο II ορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για τη στεγανή υποδιαίρεση ενός πλοίου σε σχέση με μία πιθανή σύγκρουση. Επίσης ορίζει τις απαιτήσεις για τις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις και τα συστήματα ελέγχου σε ένα πλοίο. Οι απαιτήσεις αυτές διασφαλίζουν ότι υπάρχουν εναλλακτικοί τρόποι παροχής

ενέργειας ώστε σε περιπτώσεις ανάγκης οι βασικές λειτουργίες ενός πλοίου που σχετίζονται με την ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος και του ίδιου του πλοίου θα συνεχίσουν να λειτουργούν όποτε απαιτηθεί και κυρίως λόγο διακοπής της κύριας παροχή ενέργειας.

**Κεφάλαιο II-2:** Το κεφάλαιο II-2 περιέχει λεπτομερή περιγραφή του εξοπλισμού πυροπροστασίας σε σχέση πάντα και με τις απαιτήσεις κάθε τύπου πλοίου, προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις:

- Εφαρμογής θερμικών και κατασκευαστικών αρχών
- Διαχωρισμού των χώρων ενδιαίτησης σε ζώνες
- Περιορισμένης χρήση εύφλεκτων υλικών
- Πυρανίχνευσης στις ζώνες πυρκαγιάς
- Μέσων πυροπροστασίας και πυρόσβεσης
- Προστασίας των διόδων διαφυγής
- Διάθεσης διατάξεων πυροπροστασίας
- Μείωσης της πιθανότητας ανάφλεξης των ατμών του φορτίου (Cargo Vapor Ignition).

Προβλέπει τον εφοδιασμό των πλοίων με το Έγγραφο Συμμόρφωσης με τις ειδικές απαιτήσεις των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία - Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods.

**Κεφάλαιο III:** Το κεφάλαιο III ορίζει τις απαιτήσεις για τα σωστικά μέσα, ανάλογα και με τον τύπο του κάθε πλοίου, σχετικά με την ποσότητα, τη θέση τις ιδιότητες (π.χ. διάρκεια λειτουργίας, αντικατάσταση αυτών), την κατασκευή που θα πρέπει να έχουν

**Κεφάλαιο IV:** Το κεφάλαιο IV θέτει τις απαιτήσεις για τον ραδιοεπικοινωνιακό εξοπλισμό και τις υποχρεώσεις του πληρώματος για το χειρισμό του.

**Κεφάλαιο V:** Το κεφάλαιο V αναφέρεται σε θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας. Καθορίζονται οι διαδικασίες που θα πρέπει να τηρούνται και ορίζεται ο εξοπλισμός ναυσιπλοΐας που θα πρέπει να φέρουν όλα τα πλοία ανάλογα με τους πλόες που πραγματοποιούν. Επιπλέον στο κεφάλαιο αυτό προβλέπεται ο εφοδιασμός των πλοίων με το έγγραφο Ελάχιστης Ασφαλούς Επάνδρωσης - Minimum Safe Manning Document.

**Κεφάλαιο VI:** Το κεφάλαιο VI θέτει τις απαιτήσεις για τον εξοπλισμό στοιβασίας σχετικά με τη φόρτωση σιτηρών.

**Κεφάλαιο VII:** Το κεφάλαιο VII εισάγει τον περιορισμό για τα κράτη που έχουν υπογράψει την Σύμβαση σχετικά με τις προβλεπόμενες διαδικασίες για το χειρισμό

επικίνδυνων φορτίων. Για το λόγο αυτό, το κεφάλαιο αναφέρεται στον International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG). Το κεφάλαιο αυτό επίσης προβλέπει τον εφοδιασμό του πλοίου με το πιστοποιητικό International Certificate of Fitness for the Carriage of INF Cargo.

**Κεφάλαιο VIII:** Το κεφάλαιο VIII παρέχει τις πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που εγκυμονούν τα πυρηνοκίνητα πλοία και προτρέπει στον International Atomic Energy Association για τον έλεγχό τους στα λιμάνια. Προβλέπει τον εφοδιασμό των πλοίων με το πιστοποιητικό Ασφαλείας για πυρηνοκίνητα πλοία - Nuclear Cargo Ship Safety Certificate or Nuclear και Passenger Ship Safety Certificate για τα επιβατηγά πλοία ( σε περίπτωση που κινούνται με πυρηνική ενέργεια).

**Κεφάλαιο IX:** Το κεφάλαιο IX ενσωματώνει τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code (ISM) καθώς και την απαίτηση για κάθε πλοίο και την εταιρεία που το διαχειρίζεται να καλύπτουν τις απαιτήσεις του.

**Κεφάλαιο X:** Το κεφάλαιο X εισάγει την απαίτηση για κάθε σκάφος (craft), ναυπηγημένο μετά την 1 Ιανουαρίου 1996 με ολική χωρητικότητα πάνω από 500 κόρους να καλύπτει τις απαιτήσεις του Κώδικα των Ταχύπλοων Σκαφών (High Speed Craft Code-HSC). Προβλέπει επίσης τον εφοδιασμό με το πιστοποιητικό Ασφαλείας ταχυπλόων σκαφών - High-Speed Craft Safety Certificate.

**Κεφάλαιο XI:** Το κεφάλαιο XI αναφέρει τις απαιτήσεις για τις επιθεωρήσεις σε Bulk Carriers και Oil Tankers καθώς και την απαίτηση για διατήρηση αρχείου επιθεωρήσεων και συνοδευτικών εγγράφων (π.χ. ιστορικό επισκευών) πάνω στο πλοίο. Επίσης στο κεφάλαιο αυτό προβλέπεται ο εφοδιασμός των πλοίων με το Διεθνές πιστοποιητικό Ασφαλείας πλοίου - International Ship Security Certificate (I.S.S.C.).

**Κεφάλαιο XII:** Το κεφάλαιο XII περιέχει κατασκευαστικές απαιτήσεις για υπάρχουσα φορτηγά (bulk carriers) με πυκνότητα φορτίου 1,780 kg/m<sup>3</sup> και πάνω και για νεόκτιστα φορτηγά (bulk carriers) πάνω από 150 μέτρα σε μήκος ναυπηγημένα μετά την 1η Ιουλίου 1999 με πυκνότητα φορτίου 1,000kg/m<sup>3</sup>.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> Βλέπε και Φελλά Χριστίνα Πειραιάς , Νοέμβριος 2009.



Πίνακας 2 – Συσχέτιση Ναυτικών Ατυχημάτων με Διεθνή Νομοθεσία

	ΑΤΥΧΗΜΑ Ή ΠΛΟΙΟ	ΕΤΟΣ,ΠΟΡΕΙΑ&ΠΕΡΙΟΧΗ	ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
1.	Τιτανικός(Ε/Γ)	1912 Β.Ατλαντικός	⇒ <b>SOLAS 1914</b>
2.	Torrey Canyon(Δ/Ξ)	1967 Pollard Rock	⇒ <b>MARPOL 1973</b> ⇒ <b>STCW 1978</b>
3.	Exxon Valdez (Δ/Ξ)	1989 Αλάσκα	⇒ <b>Oil Pollution Act 1990, ΗΠΑ</b>
4.	Herald of Free Enterprise (RoRo)	1987 Βέλγιο	⇒ <b>IMO A 647(16)19/10/1989</b> ⇒ <b>SOLAS Amendments</b> ⇒ <b>ISM Code</b>
5.	Scandinavian Star (RoRo)	1990	⇒ <b>Safety Management System, Νορβηγία</b>
6.	Estonia (RoRo)	1994 Βαλτική Θάλασσα	⇒ <b>ISM Code</b> ⇒ <b>SOLAS</b> ⇒ <b>STCW 1995</b>

Πηγή: Γουλιέλμος Α.Μ. – Γκιζιάκης Α.Μ, Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο πλοίο, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2001, 2<sup>η</sup> έκδοση

## 2.5. Ο ISM CODE σε σχέση με τη MARPOL και τη SOLAS

Με παράδειγμα το ατύχημα του Prestige, πρέπει να θέσουμε το ερώτημα για εάν το θαλάσσιο εμπόριο έχει διδαχθεί κάτι από τα προηγούμενα ατυχήματα και καταστροφές. Το εμπορικό ενδιαφέρον είναι αυτό που κυβερνά στη θαλάσσια περιοχή ενώ οι πλοιοκτήτες υπακούνε στις εμπορικές πιέσεις έχοντας ως στόχο τους να ελαχιστοποιήσουν τις οικονομικές τους απώλειες. Αυτό φαίνεται από την ακραία εκμετάλλευση του πληρώματος που προέρχεται κατά κανόνα από τριτοκοσμικές χώρες ενώ στερούνται την εμπειρία ή και την εκπαίδευση, και κατά συνέπεια λαμβάνουν

μικρότερο αμοιβή. Το *Prestige* κυβερνούσε Έλληνας πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος ήταν από τις Φιλιππίνες. Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι αυτά τα πετρελαιοφόρα συχνά φέρουν σημαία ευκαιρίας όπως *Λιβεριανή σημαία (Atlantic Empress, ABT Summer, AmocoCadiz, Torrey Canyon, Braer, Sea Empress, Sea Star ...)*, *σημαία Μάλτας (Erika...)*, *σημαία Μπαχάμες (Prestige...)* Κάποιες εταιρείες και ορισμένοι πλοιοκτήτες αποφεύγουν τους ελέγχους με τεχνάσματα. Επιπλέον επιδιώκουν να πραγματοποιήσουν μέγιστα κέρδη από πλοία τα οποία έχουν κάνει απόσβεση κεφαλαίου αρκετό καιρό πριν. Για παράδειγμα το *Prestige* ήταν ένα παλαιό μονού τοιχώματος πετρελαιοφόρο που κατασκευάστηκε το 1976 στην Ιαπωνία.

Οι ναυτιλιακές εταιρίες ακολουθούν οικονομικές και τεχνικές λογικές και η ασφάλεια δεν είναι η κύρια προτεραιότητά τους. Για να μετριαστούν και να αποφευχθούν τα θαλάσσια ατυχήματα, η ασφάλεια στη θάλασσα θα πρέπει να γίνει η αποτελέσει μέριμνα των θαλάσσιων βιομηχανιών με τη θέσπιση κανόνων ασφαλείας.

Επιπλέον σύμφωνα με τους στόχους των βιομηχανιών αυτών, ο πλοιοκτήτης μπορεί ακόμη και να κερδίσει χρήματα εάν συμμορφωθεί με τις αρχές για την ασφάλεια στη θάλασσα που αντιστοιχεί σε «*μείωση των χαμένων ωρών εργασίας, των δαπανών στα νοσοκομεία, των αδειών για λόγους υγείας, των δαπανών ρύπανσης, των ζημιών φορτίου, και των ασφαλιστρών*» (Goulielmos, et all, 2014).

Είναι γεγονός ότι, αντίθετα με τη πεποίθηση των πλοιοκτητών, η εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας δεν σημαίνει ότι τα κέρδη θα μειωθούν, αντιθέτως είναι δυνατόν να αυξηθεί το κέρδος των ναυτιλιακών εταιριών καθώς μειώνονται οι περιττές απώλειες στη διαχείριση, ελαχιστοποιούνται οι ασφαλιστικές δαπάνες και άλλα. Ο IMO ξεκαθαρίζει ότι «*η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής εν πλω, τον θαλάσσιο περιβάλλον και περισσότερο από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου εξαρτώνται από τον επαγγελματισμό και την ικανότητα των ναυτικών*».

Ο Lord Donaldson αναφέρει ότι το 80% των ατυχημάτων στη θάλασσα είναι αποτέλεσμα ανθρώπινου σφάλματος. Τα ατυχήματα οφείλονται συχνά σε μια παρακινδυνευμένη πράξη ή μερικές φορές σε απραξία των ναυτικών αλλά και στην έλλειψη βασικής συντήρησης του πλοίου, την ανεπαρκή ή ανύπαρκτη κατάρτιση του πληρώματος και άλλα. Τα πληρώματα πρέπει να είναι σε θέση να εκτιμήσουν τις συνήθεις καταστάσεις και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης (Donaldson, 1998).

Σε σχέση με την ασφάλεια στη θάλασσα παρατηρείται ότι οι νομοθέτες και οι συγγραφείς υπερεκτιμούν την κατασκευή και τη φυσική αντοχή του πλοίου σε σχέση με

την ανθρώπινη ζωή αν και το ανθρώπινο στοιχείο είναι ύψιστης σημασίας προκειμένου να βελτιωθούν η ασφάλεια στη θάλασσα και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι πλοιοκτήτες, οι ναυτικοί και οι ναυτικοί πράκτορες πρέπει να συνειδητοποιήσουν οι ίδιοι την αξία της παιδείας, την ανάγκη να τηρούν τα πρότυπα ασφάλειας και να καθιερωθεί η καλύτερη δυνατή πρακτική. Η εμπέδωση των θεμάτων ασφάλειας περιλαμβάνει τους κανόνες, τις πρακτικές εργασίας, τις απόψεις, και τις αξίες των ναυτικών.

## **2.6. Οι στόχοι του ISM CODE: ασφάλεια στη θάλασσα και πρόληψη της ρύπανσης**

*Ο νόμος 1650/1986 στο άρθρο 2 αναφέρει ότι περιβάλλον είναι «Το σύνολο των φυσικών και ανθρωπογενών παραγόντων και στοιχείων, τα οποία ευρίσκονται σε αλληλεπίδραση και επηρεάζουν την οικολογική ισορροπία, την ποιότητα ζωής, την υγεία των κατοίκων, την ιστορική και πολιτιστική παράδοση και τις αισθητικές αξίες»*

*Ο νόμος 360 /1976 αναγνωρίζει το περιβάλλον ως «ο περιβάλλον τον άνθρωπο χερσαίος, θαλάσσιος και εναέριος χώρος, συμπεριλαμβανομένου σε αυτόν της χλωρίδας, της πανίδας και λοιπών φυσικών πόρων» (Παναγόπουλος, 2004).*

Ο προσδιορισμός της έννοιας περιβάλλον αποτελεί πρωταρχικό μέλημα εφόσον με βάση το περιεχόμενο του όρου αυτού οικοδομείται, αρθρώνεται και εξειδικεύεται σε μεγάλο βαθμό οποιοσδήποτε σύστημα νομικής προστασίας.

Η Σύμβαση που ίδρυσε τον οργανισμό ορίζει ότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει άμεση συνεργασία με τέσσερις ομάδες διεθνών οργανισμών δηλαδή: τα Ενωμένα Έθνη και τα όργανα τους, τις εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ, τους διακυβερνητικούς οργανισμούς και τέλος τους ιδιωτικούς οργανισμούς.

Το Συμβούλιο της Ευρώπης έχει να επιδείξει σημαντικό έργο με την σύσταση της Επιτροπής «Ειδικών για την διατήρηση της φύσης και των φυσικών πόρων» το έτος 1962 και το «Ευρωπαϊκό Κέντρο Πληροφόρησης για την Προστασία της φύσης και των Φυσικών Πηγών» το έτος 1967.

Στο πλαίσιο των παραπάνω οργανώθηκαν υπουργικές διασκέψεις για το περιβάλλον, συντάχθηκαν ειδικοί χάρτες για τον αέρα, τα ύδατα και τα εδάφη, τα οποία συνέβαλαν στην συλλογική διατύπωση βασικών αρχών που πρέπει να τηρούνται υποχρεωτικά από τους πολίτες και τις δημόσιες αρχές των χωρών μελών (Βλάχος, 2000).

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ανέπτυξε τις επιχειρηματικές δραστηριότητες και σχέσεις του και με άλλους οργανισμούς που δεν συνδέονται με κάποιου τύπου καθεστώς με τα Ενωμένα Έθνη αλλά αποτελούν ιδιωτικούς οργανισμούς ή και διεθνείς ενώσεις. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται η ενεργή συμμετοχή της Συνδιάσκεψης για το Δίκαιο της Θάλασσας στις συνδιασκέψεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Η UNCLOS θεωρείται προσωρινό σώμα κάτω από την δικαιοδοσία της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ. Οι συνδιασκέψεις των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας διαμορφώνουν το σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η συσσώρευση πολλών προβλημάτων σε σχέση με το θαλάσσιο χώρο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ανέδειξε ως επείγουσα την αναγκαιότητα συνολικής, χωρικής και θεματικής του, ρύθμισης μέσα από ένα ευρέως αποδεκτό διεθνές καθεστώς.

Η συνδιάσκεψη του 1958 υιοθέτησε τέσσερα βασικά διεθνή κείμενα τα οποία είναι:

1. *Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα και την Συνορεύουσα Ζώνη*
2. *Σύμβαση για την ανοικτή θάλασσα:* η σύμβαση αυτή περιέχει δύο σημαντικά άρθρα σχετικά με την περιβαλλοντική προστασία. Το ένα άρθρο περιέχει ρυθμίσεις για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο προερχόμενο από πλοία. Το δεύτερο άρθρο έχει να κάνει με την απόρριψη ραδιενεργών αποβλήτων στην θάλασσα ενώ περαιτέρω προβλέπεται και η διεθνής συνεργασία.
3. *Σύμβαση για την αλιεία και την διατήρηση των βιολογικών πόρων της ανοικτής θάλασσας:* Βασική επιδίωξη αυτής της σύμβασης είναι η προαγωγή της διεθνούς συνεργασίας για την επίλυση των ζητημάτων αλιείας και η προστασία των βιολογικών πόρων της ανοικτής θάλασσας που απειλούνται από υπερεκμετάλλευση.
4. *Σύμβαση για την Ηπειρωτική Υφαλοκρηπίδα:* Τα παράκτια κράτη έχουν κυριαρχικά και αποκλειστικά δικαιώματα στην ηπειρωτική τους υφαλοκρηπίδα, εντούτοις όμως οι δραστηριότητες του παράκτιου κράτους δεν πρέπει να προκαλούν μη σύννομη παρέμβαση στην ναυσιπλοΐα (Βλάχος, 2000).

## 2.7. Οι ανησυχίες των κρατών για ασφάλεια στη θάλασσα και πρόληψη της ρύπανσης

Το Διεθνές Δίκαιο του Περιβάλλοντος προέρχεται από τις διεθνείς συμβάσεις οι οποίες έχουν κατά καιρούς υπογραφεί προκειμένου να κατοχυρωθεί διεθνώς η προστασία του περιβάλλοντος. Το περιβάλλον δεν έχει σύνορα και συνεπώς για την αποτελεσματική προστασία του κρίνεται αναγκαία η υπογραφή διεθνών συμβάσεων μεταξύ περισσότερων κρατών ή και οργανισμών.

Οι συνεχείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις στον πλανήτη μας οδήγησαν στο συμπέρασμα ότι η από κοινού συνεργασία θα επιφέρει αποδοτικότερα αποτελέσματα. Η ανάγκη για διατήρηση καθαρών θαλασσών υπήρξαν σοβαρές αιτίες για συλλογική συνεργασία.

Το 1972 αποτέλεσε καθοριστικό έτος για την γένεση του Διεθνούς Δικαίου Περιβάλλοντος όταν στην Στοκχόλμη ο ΟΗΕ συγκάλεσε την Διάσκεψη για το Περιβάλλον. Στην σχετική διακήρυξη τονίστηκε η ανάγκη για αποτελεσματικότερη προστασία του περιβάλλοντος και κατοχυρωθεί το δικαίωμα αποζημίωσης των θυμάτων της ρυπάνσεως από τους ρυπαντές.

Επίσης στο πλαίσιο του ΟΗΕ συστήθηκε η «Διεθνής Επιτροπή για το περιβάλλον και την Ανάπτυξη» υπό την προεδρία της Brundland η οποία βοήθησε σημαντικά στην παγκόσμια περιβαλλοντική προστασία (Μακρή, 2004).

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Συμβάσεως για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου δεν περιέχεται διάταξη, που να αναφέρεται στο Περιβάλλον και στην προστασία του.

Συνεπώς και το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, του Στρασβούργου, μόνο έμμεσα κρίνει σχετικά ζητήματα υποφαινόμενα για ανάγκη δίκαιης ισορροπίας μεταξύ ιδιωτικών συμφερόντων και συμφερόντων της κοινωνίας.

Όμως το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων ήδη από το 1991 είχε την ευκαιρία να αναγνωρίσει την αξία του αιτήματος για την προστασία του περιβάλλοντος και να κρίνει επίσης, ότι η ρύπανση του συνιστά προσβολή του δικαιώματος στην κατοικία, ιδιωτική και οικογενειακή ζωή.

Στην Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, κορυφαίο επίτευγμα της διεθνούς κοινότητας είναι κάποιες διατάξεις με τον τίτλο «Προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος».

Σύμφωνα με την σύμβαση αυτή τα κράτη έχουν την υποχρέωση να προστατεύουν και να διατηρούν το θαλάσσιο περιβάλλον. Παράλληλα τα κράτη διατηρούν και το κυριαρχικό δικαίωμα να εκμεταλλεύονται τους φυσικούς τους πόρους σύμφωνα με την περιβαλλοντική τους πολιτική και την υποχρέωση τους να προστατεύουν και να διατηρούν το θαλάσσιο περιβάλλον.

Επίσης στο πλαίσιο της παγκοσμίου και περιφερειακής συνεργασίας προβλέπεται η υποχρέωση για γνωστοποίηση επικείμενης ή πραγματικής ζημίας, ανάπτυξη προγραμμάτων εκτάκτου αντιμετώπισης ρυπάνσεως και ανάληψη προγραμμάτων επιστημονικής έρευνας και ενθάρρυνση ανταλλαγής πληροφοριών και στοιχείων, που έχουν να κάνουν με την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Παναγόπουλος, 2004).

Η συνδιάσκεψη για το περιβάλλον που πραγματοποιήθηκε στα Ηνωμένα Έθνη το 1972 υπήρξε το κορυφαίο περιβαλλοντικό γεγονός της περιόδου αυτής παγκόσμια εντάσσοντας την προστασία του περιβάλλοντος στο πλαίσιο μόνιμων πολιτικών και στρατηγικών διαχείρισης. Επίσης η συνδιάσκεψη αυτή διαμόρφωσε και οριοθέτησε αρχές, στόχους και προοπτικές που ίσχυσαν για δύο δεκαετίες και αναμορφώθηκαν από την πρόσφατη συνδιάσκεψη του Ρίο (1992).

Σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος και του θαλάσσιου χώρου η συνδιάσκεψη υπήρξε σημαντικός σταθμός. Συγκεκριμένα σε επίπεδο ρυθμίσεων αναγνώρισε και καθιέρωσε την εξειδικευμένη προστασία θαλάσσιων περιφερειών ως ιδιαίτερα χρήσιμη χωρίς ταυτόχρονα να αναιρείται ο ρόλος των ρυθμίσεων παγκόσμιας εμβέλειας.

Οι βασικοί στόχοι και προτεραιότητες του προγράμματος για τις περιφερειακές θάλασσες έχουν να κάνουν με:

1. Την προαγωγή παγκόσμιων και περιφερειακών ρυθμίσεων προστασίας.
2. Την παρακολούθηση και εκτίμηση της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των συνεπειών της.
3. Τον συντονισμό των προσπαθειών προστασίας και διαχείρισης.
4. Την στήριξη των προσπαθειών εκπαίδευσης και εξειδίκευσης στις αναπτυσσόμενες χώρες (Βλάχος, 2000).

Η σύγχρονη έξαρση του περιβαλλοντικού προβλήματος παγκόσμια είχε σαν αποτέλεσμα μεταξύ των άλλων και την ανάλογη δημιουργία ρυθμίσεων και θεσμών νομικής φύσης με σκοπό κυρίως την αποκατάσταση αλλά και την πρόληψη και τον περιορισμό των ανθρωπογενούς προέλευσης αρνητικών επιδράσεων στο περιβάλλον

Συνέπεια της παραπάνω εξέλιξης ήταν η ποσοτική και η ποιοτική επέκταση και αναβάθμιση του δικαίου του περιβάλλοντος σε τέτοιο επίπεδο ώστε να θεωρείται δεδομένη σήμερα η ύπαρξη ενός νέου αυτόνομου κλάδου δικαίου που χαρακτηρίζεται ως δίκαιο του περιβάλλοντος (Σιούτη, 1985).

Στο δίκαιο του περιβάλλοντος ο Bleicher (1972), αποδίδει τέσσερα χαρακτηριστικά που τα διακρίνουν από το υπόλοιπο δίκαιο. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι:

1. Οι περιβαλλοντικές ρυθμίσεις οι οποίες έχουν σαν στόχο την επανόρθωση δυσλειτουργιών από δραστηριότητες που βασικά θεωρούνται κοινωνικά χρήσιμες και επιθυμητές
2. Περιβαλλοντικές ρυθμίσεις οι οποίες έχουν τις ρίζες τους σε οικολογικές θεωρήσεις για την φυσική αλληλεξάρτηση όλων των στοιχείων του περιβάλλοντος
3. Δραστηριότητες οι οποίες έχουν περιβαλλοντικές επιπτώσεις και περικλείουν μόνιμα την πιθανότητα μεγάλων ζημιών
4. Περιβαλλοντικές ρυθμίσεις οι οποίες αναφέρονται σε βλάβες οι οποίες δεν έχουν συμβατική σχέση με τους φορείς που ευθύνονται για αυτές τις βλάβες (Σαμιώτης, & Τσάλτας, 1990).

Χαρακτηριστικό στοιχείο και ιδιομορφία του περιβαλλοντικού δικαίου είναι το γεγονός ότι η αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος δεν αποτελεί αποκλειστική υπόθεση μόνο ενός κράτους. Το περιβάλλον δεν οριοθετείται και η προστασία του δεν εξαρτάται από τις πρωτοβουλίες του κράτους καθόσον η ρύπανση δεν γνωρίζει σύνορα.

Η μη λήψη των αναγκαίων μέτρων για τον έλεγχο της προστασίας έχει άμεση επίδραση όχι μόνο στους κατοίκους του κράτους που δεν ακολούθησε τις κατάλληλες περιβαλλοντικές οδηγίες αλλά και στους κατοίκους όμορων κρατών.

Το πρόβλημα το οποίο πρωτοεμφανίστηκε κατά την βιομηχανική εποχή, δημιούργησε την ανάγκη διακρατικής προστασίας του περιβάλλοντος.

Στόχος όλων πλέον είναι η επιβολή μιας βιώσιμης περιβαλλοντικής πολιτικής η οποία θα έχει σαν στόχο να διασφαλίζει και να προστατεύει το περιβάλλον προκειμένου να μπορεί να ικανοποιήσει τις μελλοντικές γενεές. Η προώθηση του Παγκόσμιου Περιβαλλοντικού Ταμείου είναι ιδιαίτερα σημαντική καθότι πρόκειται για ένα ταμείο το οποίο θα παρέχει βοήθεια σε αναπτυσσόμενες χώρες προκειμένου να προστατεύσουν το περιβάλλον τους. Στην Σύνοδο Κορυφής των Βρυξελλών τον Ιούνιο του 2004 έγινε λόγος για το περιβάλλον και συγκεκριμένα αναφέρθηκαν οι εξής διατάξεις: «Η

*Ευρωπαϊκή Ένωση εργάζεται για την βιώσιμη ανάπτυξη της Ευρώπης με γνώμονα μια ισόρροπη οικονομική μεγέθυνση, μια άκρως ανταγωνιστική κοινωνική οικονομία της αγοράς με στόχο την πλήρη απασχόληση και την κοινωνική πρόοδο και ένα υψηλό επίπεδο προστασίας και βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος».*

Στον χάρτη των θεμελιωδών δικαιωμάτων της Ένωσης σε άρθρο με τίτλο «Προστασία περιβάλλοντος» ορίζονται τα εξής: *«Το υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και η βελτίωση της ποιότητας του πρέπει να ενσωματώνονται στις πολιτικές της Ενώσεως και να διασφαλίζονται σύμφωνα με την αρχή της αειφόρου ανάπτυξης»* (Παναγόπουλος, 2004).

## **2.8. Εμπιστοσύνη στα κράτη σημαίας ώστε να εξασφαλισθεί η ασφάλεια**

Κάποιες διεθνείς συμβάσεις (MARPOL 73/78, SOLAS, UNCLOS, κ.λπ.) προσδίδουν την υποχρέωση στα κράτη σημαίας να ικανοποιήσουν αυτές τις απαιτήσεις. Κατά συνέπεια, η ασφάλεια στη θάλασσα και η αποφυγή καταστροφής στο θαλάσσιο περιβάλλον (ISM CODE άρθρο 1.2.1) πρέπει να είναι ένας από τους στόχους των κρατών σημαίας.

Προκειμένου να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι, το κράτος σημαίας οφείλει να εξασφαλίσει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του συμμορφώνονται με: *«εφαρμόσιμους διεθνείς κανόνες και πρότυπα, που θεσπίζονται μέσω του διεθνούς οργανισμού ή της γενικής διπλωματικής διάσκεψης, και με τους νόμους και τους κανονισμούς που εκδίδονται σύμφωνα με αυτήν την Συνθήκη για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πλοία»* (άρθρο 217 (1) UNCLOS) (Port State Control, 2011).

Η εφαρμογή ελέγχων και πιστοποιήσεων είναι ένας τρόπος που καθορίζεται εάν τα πλοία συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανόνες. Πράγματι το άρθρο 217 (3) UNCLOS ορίζει: *«Τα κράτη οφείλουν να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία ή νηολόγησή τους στα πιστοποιητικά που απαιτούνται και εκδίδονται είναι σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Τα κράτη οφείλουν να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους επιθεωρούνται περιοδικά προκειμένου να ελεγχθεί ότι τα πιστοποιητικά είναι σε ισχύ και σύμφωνα με την υπάρχουσα συνθήκη για ασφαλή κίνηση των πλοίων...»* (ISM Code, 1998/1561).



Σύμφωνα με τον Duruigbo προτείνει τρεις λύσεις να ξεκαθαρίσει το ζήτημα που προκύπτει από τη σημαία ευκαιρίας: «...**1)** να προωθηθεί η διεθνής συνεργασία και το αμοιβαίο συμφέρον ως συνταγή για την αύξηση της αποτελεσματικότητας των διεθνών κανόνων και των κανονισμών **2)** να βελτιωθεί ο τρόπος συμμόρφωσης με την ενσωμάτωση και οικονομικά ενδυνάμωση των αναπτυσσόμενων χωρών και, **3)** να καθιστούν υπεύθυνες για τις ενέργειές τους τις εταιρείες και τα νομικά πρόσωπα που έχουν διεθνείς επιπτώσεις, και να τους αναγκάσουν να έχουν προσεκτική εξέταση για την επιχειρησιακή ηθική σε αντιδιαστολή με τις εκτιμήσεις μόνο της μεγιστοποίησης κέρδους.» (Duruigbo, 2000).

## Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup> Επιθεωρήσεις Κράτους - Λιμένα (P.S.C. Inspections)

### 3.1. Το διεθνές πλαίσιο.

Το 1978 η πρώτη συμφωνία που ονομάστηκε The Hague Memorandum of Understanding εκπονήθηκε από ένα αριθμό ευρωπαϊκών αρχών ναυτιλίας. Το Μάρτιο του 1978 η καταστροφή του "Amoco Cadiz" στις Βρετανικές ακτές προκάλεσε καταστροφική οικολογική ρύπανση. Αυτό το γεγονός απαίτησε ισχυρότερες πολιτικές δραστηριότητες για την ασφάλεια στη θάλασσα. Ακολούθως στην Ευρώπη υπογράφηκε τον Ιανουάριο του 1982 το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων για το Port State Control από 14 χώρες μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα και τέθηκε σε ισχύ την 01/07/1982<sup>22</sup>. Οι χώρες αυτές σήμερα είναι 27<sup>23</sup>. Το μνημόνιο κάλυπτε:

- ✓ την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα,
- ✓ την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, και,
- ✓ τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας πάνω στα πλοία

Σήμερα το Port State Control ορίζεται στη SOLAS 74/78, Chapter I, General Provisions, εντός του Reg. 19 με αναφορά στο IMO Resolution A.1052(27). Αυτός ο κανονισμός καθορίζει τη νομική βάση για τη δουλειά των PSCOs (Port State Control Officers)<sup>24</sup>.

Με την Κ.Ο. 95/21 ξεκινά η επέμβαση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στο πεδίο του PSC, η οποία αρχικά αφορά απλώς την ενσωμάτωση αυτούσιων στο κοινοτικό δίκαιο των μέχρι τότε διατάξεων του Paris MOU. Η σημαντικότερη ρύθμιση έρχεται με την Κ.Ο 2001/106, η οποία, τροποποιώντας την 95/21, έθεσε συγκεκριμένους, μετρήσιμους ποσοτικούς στόχους στα Κ-Μ και το κυριότερο περιόρισε για πρώτη φορά το προηγούμενο καθεστώς πλήρους διακριτικής ευχέρειας επιλογής των πλοίων,

<sup>22</sup> Από το 1982, η Ελλάδα συμμετέχει ως ιδρυτικό μέλος στο Paris MOU, όπου για μεγάλο χρονικό διάστημα εφάρμοσε με επιτυχία τις ρυθμίσεις για το PSC καθώς ο ποσοτικός στόχος επιθεώρησης του 25% του συνολικού αριθμού των καταπλεόντων πλοίων, επιτυγχάνονται με σχετική ευκολία.

<sup>23</sup> Belgium, Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany (Federal Republic of), Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian Federation, Slovenia, Spain, Sweden, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (Πηγή: [www.parismou.org](http://www.parismou.org)).

<sup>24</sup> Βλέπε και Νικοπούλου Ασπασία - Πειραιάς Ιούνιος, 2010.

εισάγοντας «υποχρεωτικές επιθεωρήσεις (Mandatory Inspections)» και άλλους δεσμευτικούς κανόνες.

Από την 1 Ιανουαρίου 2011 έχει τεθεί σε εφαρμογή η νέα Κ.Ο. 2009/16 η οποία κυρώθηκε στην εθνική νομοθεσία της Ελλάδας με το Π.Δ. 16/2011 (ΦΕΚ 36 Α')<sup>25</sup>. Η Οδηγία εφαρμόζεται σε όλους τους τύπους πλοίων με ξένη σημαία, ανεξαρτήτου χωρητικότητας, τα οποία καταπλέουν σε λιμένα ή αγκυροβόλιο Κράτους Μέλους, προκειμένου να εκτελέσουν διεπαφή - διασύνδεσης πλοίου / λιμένα. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής τα αλιευτικά σκάφη, τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία, τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, τα σκάφη που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς και τα σκάφη αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.

Σκοπός του Μνημονίου είναι ο έλεγχος των πλοίων με υποβαθμισμένα επίπεδα ασφαλείας μέσω ενός εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου του κράτους λιμένα (Port State Control) ώστε να περιοριστεί η λειτουργία τους μεταξύ των κοινοτικών λιμένων. Τα πλοία που φέρουν Σημαίες κρατών που δεν έχουν επικυρώσει τις Διεθνείς Συμβάσεις αντιμετωπίζονται με την αρχή της “μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης”<sup>26</sup>. Η επιλογή των πλοίων προς επιθεώρηση γίνεται σύμφωνα με το εξειδικευμένο σύστημα στόχευσης του Paris MoU το "Paris Memorandum of Understanding on Port State Control" από τις Ευρωπαϊκές κυβερνήσεις με σκοπό να αρχίσουν ενοποιημένες προσπάθειες για παρακολούθηση των ακόλουθων:

- Προτύπων για τη βελτίωση της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα,
- Προτύπων για την πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος και
- Προτύπων για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης επί του πλοίου

Ο έλεγχος κράτους λιμένα (P.S.C.) είναι η επιθεώρηση των ξένων πλοίων στους εθνικούς λιμένες με σκοπό την επιβεβαίωση ότι η ασφάλεια, η κατασκευή, η διαχείριση, η επάνδρωση και ο εξοπλισμός του πλοίου συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των διεθνών θαλάσσιων συμβάσεων. Στις περισσότερες συμβάσεις υπάρχει μια προειδοποίηση ότι η επιθεώρηση δεν πρέπει να καθυστερήσει αδικαιολόγητα το πλοίο.

<sup>25</sup> Για το γενικότερο συντονισμό ως προς την εφαρμογή θεμάτων ελέγχου από το κράτος λιμένα αρμόδια αρχή είναι η Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

<sup>26</sup> Κατά την επιθεώρηση πλοίου το οποίο φέρει τη σημαία κράτους το οποίο δεν είναι μέρος σύμβασης, οι Αρμόδιες Αρχές Επιθεώρησης φροντίζουν ώστε η μεταχείριση στο πλοίο αυτό και το πλήρωμα του να μην είναι ευνοϊκότερη από εκείνη σε πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους το οποίο είναι μέρος της σύμβασης αυτής (Άρθρο 3 παρ. 3 Π.Δ. 16/2011).

Επιπλέον, τα πλοία που επιλέγονται για τις επιθεωρήσεις δεν πρέπει να επιλεγούν κατά τρόπο μεροληπτικό αλλά η επιλογή πρέπει να είναι ομοιόμορφη.

### **3.2. Τα δικαιώματα και οι αρμοδιότητες των Κρατικών Λιμενικών Αρχών.**

Τα παράκτια κράτη ασκούν συγκεκριμένα δικαιώματα στα διερχόμενα πλοία ειδικά όσον αφορά την αλιεία και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης μέσα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη των 200 ναυτικών μιλίων. Μέσα σε αυτήν την περιοχή, τα παράκτια κράτη έχουν τα κυρίαρχα δικαιώματα για την εξερεύνηση, εκμετάλλευση, τη συντήρηση και τη διαχείριση των πόρων διαβίωσης της θάλασσας και του βυθού. Όταν ένα πλοίο είναι μέσα στην αρμοδιότητα ενός άλλου κράτους, η αρμοδιότητα κράτους σημαίας είναι ταυτόχρονη με αυτήν των παράκτιων ή λιμενικών αρχών. Σύμφωνα με το διεθνές θαλάσσιο δίκαιο, καθώς επίσης και με τη Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το νόμο της θάλασσας, 1982 (UNCLOS), ένα κράτος έχει το δικαίωμα να ασκήσει κάποιο βαθμό ελέγχου σε πλοία ξένων σημαιών που βρίσκονται μέσα στην αρμοδιότητα του. Εντούτοις, σύμφωνα με τη Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το νόμο της θάλασσας, 1982, τα παράκτια κράτη εξουσιοδοτούνται μόνο για να επέμβουν στη λειτουργία ενός πλοίου όπου έχει, ή είναι πιθανό να έχει, επίδραση στην προστασία και τη συντήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οποιαδήποτε τέτοια επέμβαση πρόκειται να διευθυνθεί με τον οφειλόμενο σεβασμό στα δικαιώματα άλλων κρατών.

Εκτός από την εδαφική αρμοδιότητα, ο διεθνής θαλάσσιος οργανισμός (IMO) και οι συμβάσεις διεθνούς οργανισμού εργασίας (ILO) παρέχουν στα κράτη τη δυνατότητα να διενεργούν επιθεωρήσεις P.S.C. των ξένων πλοίων μέσα στους λιμένες τους. Το κράτος σημαίας όπου κάθε πλοίο είναι καταχωρημένο έχει την αρχική ευθύνη και αρμοδιότητα για τους κανόνες που διέπουν το κάθε πλοίο σχετικά με το νόμο και την τάξη που εφαρμόζονται, την ασφάλεια του πλοίου και των προσώπων εν πλω καθώς και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Η ευθύνη για τον εξοπλισμό, τη λειτουργία, τη διατήρηση και την επάνδρωση σύμφωνα με τις διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις ανήκει επίσης στο κράτος σημαίας. Παγκοσμίως αναγνωρίζεται ότι τα ξένα εμπορικά πλοία υπόκεινται στην αρμοδιότητα του κάθε παράκτιου κράτους όταν είναι στα εσωτερικά του ύδατα. Τα κράτη ασκούν το δικαίωμα της διενέργειας επιθεώρησης κράτους λιμένα (P.S.C. Inspection) για δύο κύριους λόγους μεταξύ άλλων:

1) Για το δικαίωμα του self-protection των πολιτών και του περιβάλλοντος από τους κινδύνους που παρουσιάζονται με τα κάτω του μετρίου πλοία.

2) Για τη Διεθνή επιβολή των συμβάσεων σχετικά την ασφάλεια των πλοίων (safety), για την παρεμπόδιση των αναξιόπλων σκαφών από την πλεύση τους στα εσωτερικά τους ύδατα.

Οι επιθεωρήσεις των Κρατικών Λιμενικών Αρχών παρέχουν ένα "δίχτυ προστασίας" προκειμένου να εντοπίζονται τα υποβαθμισμένα πλοία. Την εποπτεία της λειτουργίας των επιθεωρήσεων των Λιμενικών Αρχών για τα Ευρωπαϊκά λιμάνια όπως προαναφέρθηκε ανέλαβε το όργανο γνωστό ως Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Το κυρίως κείμενο το οποίο διέπει τη λειτουργία του Paris Memorandum επικαιροποιείται κάθε χρόνο προκειμένου να προσαρμοστεί στις νέες διεθνείς απαιτήσεις για την ασφάλεια των πλοίων, αλλά και σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος που επιτάσσει ο International Maritime Organization (IMO), καθώς επίσης και άλλοι σημαντικοί κανονισμοί, όπως είναι οι διάφορες Οδηγίες της Ε.Ε. που εξετάζουν τη θαλάσσια ασφάλεια. Για τον σκοπό αυτό, ο IMO ενθάρρυνε τη δημιουργία και άλλων περιφερειακών οργανισμών και συμφωνιών σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων (γνωστά και ως μνημόνια συνεννόησης ή MoUs) 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 Συμφωνίες ορίζουν το κανονιστικό πλαίσιο σχετικά με τις ελέγχους που διενεργούνται στα πλοία και δίνουν τις κατάλληλες οδηγίες στους επιθεωρητές τους. Επίσης δημοσιεύουν ετησίως τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων ώστε να γνωρίζουν όλα τα λιμάνια αλλά και οι πλοιοκτήτες καθώς και οι εκάστοτε επιθεωρητές το ιστορικό του κάθε πλοίου. Όταν είναι αναγκαίο προχωρούν σε κρατήσεις των πλοίων που δεν συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς και όταν κριθεί αναγκαίο απαγορεύουν οριστικά τον κατάπλου σε πλοία που επανειλημμένως έχουν κρατηθεί από λιμάνια της Τοπικής Συμφωνίας<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Βλέπε και Βαλαντάση Χριστιάννα - Πειραιάς Ιανουάριος, 2010.

### 3.3. Ο επιθεωρητής ελέγχου του κράτους - λιμένα (P.S.C. Officer).

Σύμφωνα με τους κανόνες που έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Ένωση για την ασφάλεια στην ναυτιλία, τα κράτη μέλη της λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα με σκοπό την παρακολούθηση των πλοίων, θέτοντας στη διάθεση των αρμόδιων αρχών εξειδικευμένους επιθεωρητές. Πιο αναλυτικά, ο Κρατικός Έλεγχος Λιμένων (Port State Control Officer) παρέχει ταυτότητα στους πιστοποιημένους επιθεωρητές ως στοιχείο γνησιότητας και εξουσίας προκειμένου να προβαίνει στις αναγκαίες επιθεωρήσεις. Όλοι οι P.S.C.Officers οφείλουν να διαθέτουν ένα αντίγραφο των γενικών διαδικαστικών οδηγιών για τους P.S.C.O. [ψήφισμα IMO A.1052(27)] το οποίο θα αποτελεί -σε περίπτωση ανάγκης- μια επίσημη περιγραφή της επιθεώρησης που ασκήθηκε (Alderton, 2013).

Ο Επιθεωρητής του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων οφείλει να έχει εργασιακή εμπειρία στο αντικείμενό του (στο επίπεδο των επιθεωρητών υπό σημαία κράτους) και να είναι γνώστης της αγγλικής γλώσσας προκειμένου να επικοινωνεί απρόσκοπτα με τον καπετάνιο και τα βασικά μέλη του πληρώματος<sup>28</sup>. Δεν κρίνεται απαραίτητο να διαθέτει προϋπηρεσία ως καπετάνιος ή πρώτος μηχανικός ή να έχει ταξιδιωτική εμπειρία. Ο P.S.C.O. πρέπει να λειτουργεί αμερόληπτα (για παράδειγμα, ο P.S.C.O. δεν πρέπει να έχει χρησιμοποιηθεί από καιρού εις καιρόν από τις επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται πλοία στα λιμάνια τους), ενώ δεν επιτρέπεται η παρουσία του να οφείλεται σε ενέργεια ενός Νηογνώμονα. Κατά την περίπτωση που δεν διαθέτει την ανάλογη πείρα σε κάποιον τομέα της επιθεώρησης δύναται να τον συνοδεύει ένας εμπειρογνώμονας. Σύμφωνα με τα προαναφερόμενα γίνεται αντιληπτό πως ο P.S.C.O. έχει την επαγγελματική κατάρτιση που απαιτείται προκειμένου να φέρει εις πέρας το έργο του.

Σημειώνεται ότι σχετικά με την εκπαίδευση εξουσιοδοτημένων επιθεωρητών και στο πλαίσιο της αναγκαίας εναρμονισμένης πρακτικής παρεχόμενης εκπαίδευσης μεταξύ των κρατών μελών του Paris MoU, σε συνεργασία με τον EMSA έχει θεσπιστεί μια κοινή διαδικασία εκπαίδευσης. Εκτός του προγράμματος εκπαίδευσης σε εθνικό επίπεδο που θα πρέπει να έχει λάβει οι υποψήφιοι επιθεωρητές Port State Control και στο οποίο υποχρεωτικά ορίζονται οι σχετικές απαιτήσεις στους τομείς γνώσεων που θα πρέπει να

<sup>28</sup> Άρθρο 22 Π.Δ. 16/2011 (ΦΕΚ 36 Α').

εμπεριέχονται σε αυτό (π.χ. εκπαίδευση στη γνώση Διεθνών Συμβάσεων) κάθε επιθεωρητής θα πρέπει επιτυχώς να εκπαιδευτεί και σε σχετικό πρόγραμμα και από τον EMSA.

#### **3.4. Αντιμετώπιση του επιθεωρητή κράτους - λιμένα (P.S.C.O.).**

Από την στιγμή που ο επιθεωρητής του P.S.C.O. εισέλθει στο πλοίο ο πλοίαρχος θα πρέπει να συνδράμει στην διενέργεια της επιθεώρησης. Παρέχεται ένα κατάλληλα επιλεγμένο δωμάτιο και στη συνέχεια ο επιθεωρητής θα πρέπει να παραλάβει όλα τα πιστοποιητικά και έγγραφα που χρειάζεται, ενώ ακολουθεί μια αρχική ενημέρωση σε φιλικό και ήρεμο κλίμα σχετικά με τις διαδικασίες που πρόκειται να ακολουθηθούν ώστε να διεξαχθεί ομαλά η επιθεώρηση σε κλίμα συνεργασίας μεταξύ του επιθεωρητή και του πληρώματος. Ενδέχεται να είναι χρήσιμη η διάθεση παλαιότερων επιθεωρήσεων λιμενικών αρχών. Κρίνεται απαραίτητο οι ερωτήσεις που θα θέσει ο P.S.C.O. να απαντηθούν κατά τρόπο τίμιο και ευθύ ενώ κρίνεται ευμενέστερο να αναφερθούν εξ' αρχής τυχόν δυσλειτουργίες που υφίσταται στο πλοίο ώστε να αντιμετωπιστούν από τον επιθεωρητή σε συνεργασία με τον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς του πλοίου.

Κατά την έναρξη της επιθεώρησης ο P.S.C.O. ασκεί το έργο του με τη συνοδεία ενός ανώτερου και πεπειραμένου μέλους του πληρώματος, το οποίο θα του είναι χρήσιμο κατά τη διεξαγωγή του ελέγχου (Tonkin, 2011).

Το ανώτερο μέλος που θα συμμετάσχει στην επιθεώρηση πρέπει να γνωρίζει καλά όλους τους χώρους του πλοίου, καθώς και να διαθέτει τα κλειδιά για όλα τα μέρη του. Σε περίπτωση που κάποιος χώρος παρουσιάσει πρόβλημα και δεν είναι προσβάσιμος, δύναται να ζητηθεί η βοήθεια του κατάλληλου προσώπου, δίχως να επηρεαστεί η πορεία της επιθεώρησης. Σε κάθε περίπτωση ο επιθεωρητής δεν πρέπει να αντιμετωπίσει κανένα εμπόδιο κατά την εκτέλεση του έργου του.

Θεωρείται σημαντικό ο ανώτερος υπάλληλος του πληρώματος να βρίσκεται σε κατάσταση ετοιμότητας προκειμένου να αντιμετωπίσει οποιοδήποτε έκτακτο περιστατικό που θα συμβεί, καθώς και να μην διστάζει να διορθώσει εγκαίρως τα οποιαδήποτε ελαττώματα που εμφανίζονται κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης. Δεν πρέπει να ρισκάρει τον κίνδυνο να εντοπίσει ο P.S.C.O. τα εκάστοτε ελαττώματα και να τα προσδιορίσει. Επιπλέον, οφείλει να επιδιορθώσει άμεσα το οποιοδήποτε ελάττωμα

προκύψει, δίνοντας μια θετική εικόνα ενός πλοίου που είναι καλά οργανωμένο.

Επισημαίνεται τέλος, πως ο καπετάνιος έχει την διακριτική ευχέρεια να φέρει βάσιμες αντιρρήσεις όσον αφορά στην ορθότητα του πορίσματος της επιθεώρησης του PSCO, εάν κρίνει πως αυτό δύναται να παρεμποδίσει την ασφάλεια του πληρώματος ή να προξενήσει την σωματική και ψυχική εξάντλησή του.

### **3.5. Η επιλογή των πλοίων που θα επιθεωρηθούν.**

Τα πλοία των κρατών μελών που εκτελούν πλόες εντός της Ε.Ε. πρέπει να συμμορφώνονται με την ασφάλεια και τους κανονισμούς προστασίας όσον αφορά την πρόληψη σοβαρής βλάβης σε ανθρώπους και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ο γενικός κανόνας που ακολουθείται από τις τοπικές λιμενικές αρχές είναι να τίθενται συγκεκριμένα ποσοστά επιθεώρησης προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος ότι ένας βασικός αριθμός πλοίων υπόκειται στον ανάλογο έλεγχο, καθώς και να εφαρμοστεί ένα σύστημα αξιολόγησης έτσι ώστε να επιθεωρούνται τα πλοία που είναι δυνητικά κάτω του μετρίου. Επίσης, τα πλοία μιας ορισμένης ηλικίας και ενός τύπου ενδείκνυνται να επιθεωρούνται κάτω από ένα καθεστώς λεπτομερών και σχολαστικών ελέγχων. (Gulbrandsen, 2011).

Όπως είναι φυσικό λόγω των ιδιαιτεροτήτων που υπάρχουν τα ποσοστά των πλοίων που επιθεωρούνται δεν είναι απόλυτα όμοια για όλες τις τοπικές συμφωνίες. Ωστόσο, η άσκηση του ελέγχου επιδιώκει να πετύχει ότι ένας αξιόλογος αριθμός διαφορετικών ξένων πλοίων υπόκειται σε πλήρη έλεγχο κάθε έτος. Καθώς ορισμένα λιμάνια ή χώρες περιλαμβάνουν περισσότερους από έναν P.S.C.O. συγκριτικά με άλλα, ενδέχεται το ποσοστό επιθεώρησης να είναι διαφορετικό από ένα λιμάνι σε κάποιο άλλο, ακόμα και μέσα στο ίδιο MoU. Όμως, κατά κανόνα ένα ετήσιο ποσοστό επιθεώρησης τίθεται για ολόκληρη την περιοχή. Το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού, παραδείγματος χάριν, αρχικά είχε ετήσιο ποσοστό επιθεώρησης τουλάχιστον στο 25% του συνολικού αριθμού των πλοίων. Σήμερα στο Paris MoU λειτουργεί σύστημα στόχευσης πλοίων προς επιθεώρηση το οποίο θα αναλυθεί εκτενώς στη συνέχεια.



### 3.6. Η επιθεώρηση Port State Control σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Paris MoU.

Η επιθεώρηση κράτους λιμένα ελέγχει την τήρηση και την ορθή εφαρμογή των Διεθνών Συμβάσεων από τα εκάστοτε επιθεωρηθείτε πλοία. Τα πρότυπα και οι κανόνες που λαμβάνονται υπόψη είναι εκείνα που προβλέπονται στις διεθνείς συμβάσεις και συνεπώς υπάρχει η απαίτηση τόσο συνέπεια στην εφαρμογή τους από τα πλοία όσο και συνέπεια και κατά τον έλεγχο τους από τους εξουσιοδοτημένους επιθεωρητές. Υπάρχουν πολλές διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις που ελέγχονται στο πλαίσιο μιας επιθεώρησης P.S.C. Οι κυριότερες εξ' αυτών οι οποίες παρέχουν και το δικαίωμα ή την απαίτηση επιθεώρησης των πλοίων:

- SOLAS Convention 74/78
- MARPOL Convention 73/78
- Load line Convention 1966
- STCW Convention 1995
- Collision Prevention Regulations 1972, (COLREG 72)
- International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969 (TONNAGE 1969)
- Maritime Labour Convention 2006 (ILO Convention)<sup>29</sup>.

Όταν ο Επιθεωρητής του P.S.C. επιβιβαστεί στο πλοίο πρέπει να συστηθεί επιδεικνύοντας την σχετική ταυτότητα που διαθέτει για το σκοπό αυτό και να ζητήσει να συναντήσει τον Πλοίαρχο ή τους Ανώτερους Αξιωματικούς του Πλοίου. Σκοπός της επιθεώρησης όπως έχει προαναφερθεί είναι η διαπίστωση ότι η κατασκευή, η διαχείριση και ο εξοπλισμός του πλοίου καθώς και η επάνδρωση του συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων και τις σχετικές νομοθεσίες έτσι ώστε να μην αποτελεί απειλή για το κράτος στο λιμένα του οποίου έχει καταπλεύσει. Κατά την διάρκεια της Επιθεώρησης το πλοίο πρέπει να φέρει όλα τα απαιτούμενα πιστοποιητικά ως ελάχιστο, ανά τύπο πλοίου<sup>30</sup>.

Τα στοιχεία που αρχικά υποδεικνύουν ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων, αλλά στους κανόνες των Νηογνομόνων από τους οποίους παρακολουθούνται, παρέχονται από την παρουσία στο σκάφος των έγκυρων απαιτούμενων πιστοποιητικών. Για να εξασφαλισθεί ότι τα πλοία κάθε κράτους

<sup>29</sup> Κυρώθηκε στην εθνική νομοθεσία της Ελλάδας με το Ν. 4078/2012 (Α' 179).

<sup>30</sup> ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV: Κατάλογος πιστοποιητικών και εγγράφων (Π.Δ. 16/2011 ΦΕΚ 36 Α').

ανταποκρίνονται και στη συνέχεια διατηρούνται στα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων, πρέπει να υπάρχουν οι κατάλληλες διαδικασίες, που θα εξασφαλίζουν ότι τα πλοία επιθεωρούνται περιοδικά και διαθέτουν έγκυρα πιστοποιητικά. Αυτή η ευθύνη ισχύει ανεξάρτητα από εάν ένα κράτος σημαίας πραγματοποιεί τους ελέγχους του χρησιμοποιώντας τους επιθεωρητές του ή επιτρέπει σε μια αναγνωρισμένη οργάνωση (Recognized Organization) να πραγματοποιήσει ελέγχους και να εκδώσει τα διεθνή πιστοποιητικά εξ ονόματός του. Τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων (IACS) ανταποκρίνονται στα κατώτατα επίπεδα που απαιτούνται. Σε πολλές περιπτώσεις επομένως, επιθεωρητές των Νηογνομόνων αναλαμβάνουν όλη την εργασία πιστοποίησης του πλοίου.

### **3.7. Η λειτουργία των βάσεων δεδομένων.**

Το Paris MoU αρχικά διέθετε μια ηλεκτρονική βάση δεδομένων που ονομαζόταν SIRENAC<sup>31</sup> με έδρα το Saint Malo της Γαλλίας και στην οποία καταχωρούνταν όλες οι επιθεωρήσεις, ενώ παράλληλα παρείχε πληροφορίες προς τους επιθεωρητές σχετικά με τα πλοία που καταπλέουν στα λιμάνια.

Ένα νέο σύστημα δημιουργήθηκε ώστε να εξυπηρετεί τόσο την Κοινότητα της ΕΕ και την ευρύτερη περιοχή του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων για PSC (Paris MoU ), το οποίο περιλαμβάνει τον Καναδά , την Ισλανδία , τη Νορβηγία και τη Ρωσική Ομοσπονδία .

Το όνομα εργασίας για το σύστημα είναι THETIS (ΘΕΤΙΣ). Για να διευκολυνθεί ο προγραμματισμός των επιθεωρήσεων, το νέο σύστημα είναι συνδεδεμένο με το σύστημα SafeSeaNet<sup>32</sup> της Κοινότητας . Το SafeSeaNet παρέχει πληροφορίες σχετικά με τα πλοία που αναμένονται σε όλους τους λιμένες των κρατών μελών. Το THETIS δείχνει τα πλοία που έχουν προτεραιότητα για την επιθεώρηση και επιτρέπει τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων να καταγράφονται . Μέσω του THETIS οι εκθέσεις αυτές είναι στη διάθεση όλων των λιμενικών αρχών ελέγχου του κράτους στην Κοινότητα και του ΜΣ του Παρισιού. Το THETIS επίσης συνδέεται με μια σειρά από άλλα θαλάσσια

<sup>31</sup> SIRENAC: Systeme d' Information Relatif aux Navires Controles.

<sup>32</sup> Οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002: Κύρωση στην εθνική νομοθεσία της Ελλάδας σχετικά με Δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης με το Π.Δ. 17/2011 (ΦΕΚ 37 Α'), τροποποίηση και συμπλήρωση του Π.Δ. 49/2005.

συστήματα ασφαλείας που σχετίζονται με βάσεις δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων της ΕΕ των αναγνωρισμένων νηογνομόνων, κοινοτικών και εθνικών πληροφοριακών συστημάτων και άλλων ελέγχου από το κράτος λιμένα καθεστώτων, έτσι ώστε να ανταλλάσσουν δεδομένα και να προσφέρει μια πλήρη εικόνα για τον επιθεωρητή. Τα αποτελέσματα του ελέγχου είναι επίσης διαθέσιμα μέσω ενός κοινού δικτυακού τόπου.

Το 2013 ένα νέο στοιχείο για τη στατιστική ανάλυση των δεδομένων που είναι αποθηκευμένα στη βάση δεδομένων THETIS, γνωστό ως Jasper, δημιουργήθηκε και τίθενται στη διάθεση των κρατών μελών. Το σύστημα είναι σε πλήρη λειτουργία, έτοιμο για την εφαρμογή του νέου καθεστώτος επιθεώρησης από την 1η Ιανουαρίου 2011.

Σήμερα οι 18.000 επιθεωρήσεις ετησίως καταγράφονται στο σύστημα με 600 εξουσιοδοτημένους χρήστες από τις 27 συνδεδεμένες χώρες. Κάθε μέρα περισσότερα από 3000 αφίξεις σε οποιονδήποτε λιμένα στην περιοχή καταγράφονται στο σύστημα, τα οποία συλλέγονται μέσω του SafeSeaNet<sup>33</sup>.

### 3.8. EQUASIS

Το EQUASIS<sup>34</sup> αποτελεί ένα εργαλείο που αποσκοπεί στην μείωση της υποβάθμισης της ναυσιπλοΐας. Παρά το γεγονός ότι διαθέτει μεγάλο όγκο πληροφοριών, καθώς βρίσκονται διασκορπισμένες καθιστούν την αναζήτησή τους προβληματική. Κατά την έναρξη λειτουργίας του EQUASIS αποτέλεσε ένα σημαντικό βήμα στην προώθηση της ανταλλαγής πληροφοριών και της διαφάνειας στον τομέα της ναυτιλίας. Ωστόσο, στην πορεία παρατηρήθηκαν προβλήματα στην πρόσβαση και αξιοποίηση των σημαντικών πληροφοριών που διαθέτει ως σύστημα (Rashidi, & Koto, 2014).

Έτσι, κατά τη Ναυτιλιακή Διάσκεψη Ποιότητας που πραγματοποιήθηκε το 1998 στη Λισαβόνα με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων μερών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, και ύστερα από μελέτη και έντονο προβληματισμό όλοι οι συμμετέχοντες φορείς της θαλάσσιας βιομηχανίας (πλοιοκτήτες, ιδιοκτήτες φορτίου,

<sup>33</sup> Το SafeSeaNet είναι το σύστημα το οποίο λειτουργεί υπό την εποπτεία του EMSA και στο οποίο καταχωρούνται σε ειδικές φόρμες ανάλογα με τον τύπο και το είδος του πλοίου, στοιχεία σχετικά με τις ώρες κατάπλου και απόπλου του κάθε πλοίου σε κάθε λιμάνι προκειμένου υπάρχει έγκαιρη και εγκυρη πληροφόρηση από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη.

<sup>34</sup>EQUASIS: European Quality Shipping Information System.

ασφαλιστές, μεσίτες, εταιρείες ταξινόμησης, πράκτορες, λιμένες και τερματικά) αποφάσισαν ότι χρειάζεται να βρεθεί μια λύση ούτως ώστε αυτές οι πληροφορίες να μπορούν να είναι προσιτές. Η μη επιτυχής πρόσβαση σε αυτές αποτελεί σημαντικό φραγμό σε έναν γνήσιο ποιοτικό πολιτισμό στη ναυτιλία καθώς και παρεμπόδιση της διαφάνειας στις πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα των σκαφών και των χειριστών τους.

Λαμβάνοντας αυτό υπόψη, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Γαλλική κυβέρνηση αποφάσισαν να δράσουν από κοινού για τη δημιουργία ενός συστήματος πληροφοριών από δημόσιες και ιδιωτικές πηγές των δεδομένων σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων ώστε να καταστούν διαθέσιμα στο σύστημα του Διαδικτύου. Με σκοπό να επιτευχθεί μια κατάλληλη γεωγραφική διάδοση συμμετέχουν οι θαλάσσιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Γαλλίας καθώς επίσης και εκείνες της Σιγκαπούρης, Ισπανίας, του Ηνωμένου Βασιλείου, της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ καθώς και της Ιαπωνίας. Οι κύριες αρχές του συστήματος πληροφοριών Equasis είναι (Kulchytsky, 2012):

- ✓ Είναι μια βάση δεδομένων που στοχεύει στην ελάττωση της κάτω του μετρίου ναυσιπλοΐας, και πρέπει να περιοριστεί στα όρια που διέπουν την ασφάλεια στις πληροφορίες για τα σκάφη.
- ✓ Η δράση του δεν αποβλέπει σε κανένα χρηματικό όφελος, ενώ μελετά έναν δημόσιο προβληματισμό και οφείλει να ενεργεί αναλόγως.
- ✓ Πρέπει να αποτελεί μια διεθνής βάση δεδομένων η οποία θα εξυπηρετεί ολόκληρο τον παγκόσμιο στόλο.
- ✓ Θεωρείται επιβεβλημένη η ενεργός συνεργασία με όλους τους φορείς που συμμετέχουν στη ναυτιλιακή βιομηχανία.
- ✓ Θα αποτελεί ένα χρήσιμο εργαλείο που θα υπάρχει με σκοπό την ορθότερη επιλογή των σκαφών και παράλληλα θα αξιοποιείται σε εθελοντική βάση, ενώ δεν θα επιβάλλεται καμία νομική πίεση για τη βιομηχανία να χρησιμοποιήσει το Equasis.

Η μονάδα διαχείρισης που εποπτεύει τη λειτουργία του Equasis και αποφασίζει σχετικά με τα πολιτικά θέματα. Αποτελείται από έναν αντιπρόσωπο κάθε αρχής, ενώ ο IMO έχει αναθέσει σε έναν διευθυντή να ελέγχει την εργασία Equasis. Το Equasis έχει ως αντικειμενικό σκοπό τη συγκέντρωση και τη διάδοση της ποιότητας και των σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών για τα παγκόσμια εμπορικά σκάφη που παρέχονται από τους κατόχους τέτοιων πληροφοριών.

- ✓ Η βάση δεδομένων στο Equasis παρέχει αξιόπιστες πληροφορίες. Τα

χαρακτηριστικά σκαφών και οι διοικητικές πληροφορίες σκαφών είναι τα δύο κύρια μέρη ενός αρχείου σκαφών.

✓ Ενδέχεται κάποιες φορές το αρχείο που αφορά σε σκάφη να μην είναι ολοκληρωμένο όσον αφορά τις πληροφορίες που διαθέτει. Αυτό συμβαίνει είτε επειδή κάποια δεδομένα δεν είναι διαθέσιμα ή απλώς δεν υφίστανται για το συγκεκριμένο σκάφος. Κατά την περίπτωση που προκύψει αυτό το γεγονός τότε ο αντίστοιχος πίνακας αφαιρείται από τη σελίδα.

✓ Η συλλογή και μελέτη των δεδομένων γίνεται με πολύ προσεκτικό και σχολαστικό τρόπο ούτως ώστε να εξασφαλίζει την εγκυρότητα και ορθότητα των στοιχείων. Τα στοιχεία ενημερώνονται σε συχνή βάση και οι πληροφορίες παραμένουν όσο το δυνατόν πιο αξιόπιστες.

✓ Η συχνότητα των ενημερώσεων των στοιχείων ενδέχεται να διαφέρει από τον προμηθευτή στον προμηθευτή. Επίσης, η ημερομηνία της πιο πρόσφατης ανανέωσης των δεδομένων είναι εμφανής μαζί με τα αντίστοιχα στοιχεία

✓ Κατά την περίπτωση που ένας χρήστης εκφράσει αντιρρήσεις ως προς την εγκυρότητα των αναρτημένων πληροφοριών, διεξάγεται έρευνα.

✓ Η βάση δεδομένων προκειμένου να είναι πάντα αξιόπιστη κατά καιρούς δέχεται τροποποιήσεις και βελτιώσεις, ενώ πάντα γίνεται προσθήκη καινούργιων πηγών πληροφοριών όταν αυτές ανακαλυφθούν. Επισημαίνεται ότι το Equasis δεν έχει εμπορικό στόχο και για τον λόγο αυτόν χρηματοδοτείται από τα δημόσια χρήματα και θα συνεχίσει να υποστηρίζεται από τις δημόσιες αρχές στο μέλλον. Η Γαλλία και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχαν αναλάβει από κοινού το συνολικό κόστος για το Equasis μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2001 όταν θαλάσσιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, Ισπανία, Σιγκαπούρη και η Ιαπωνία δέχτηκαν επίσης να ενισχύσουν οικονομικά το σύστημα Equasis.

### **3.9. APCIS**

Το APCIS<sup>35</sup> είναι ένα μηχανογραφημένο σύστημα πληροφοριών ελεγχόμενο από το πρωτόκολλο σύμβασης του Τόκιο. Έχει αναπτυχθεί ύστερα από απόφαση της Επιτροπής του υπομνήματος συμφωνίας στον κρατικό έλεγχο λιμένων στην περιοχή της Ασίας-Ειρηνικού. Το σύστημα πληροφοριών του πρωτοκόλλου σύμβασης του Τόκιο

<sup>35</sup> APCIS: Asia Pacific Computerized Information System.

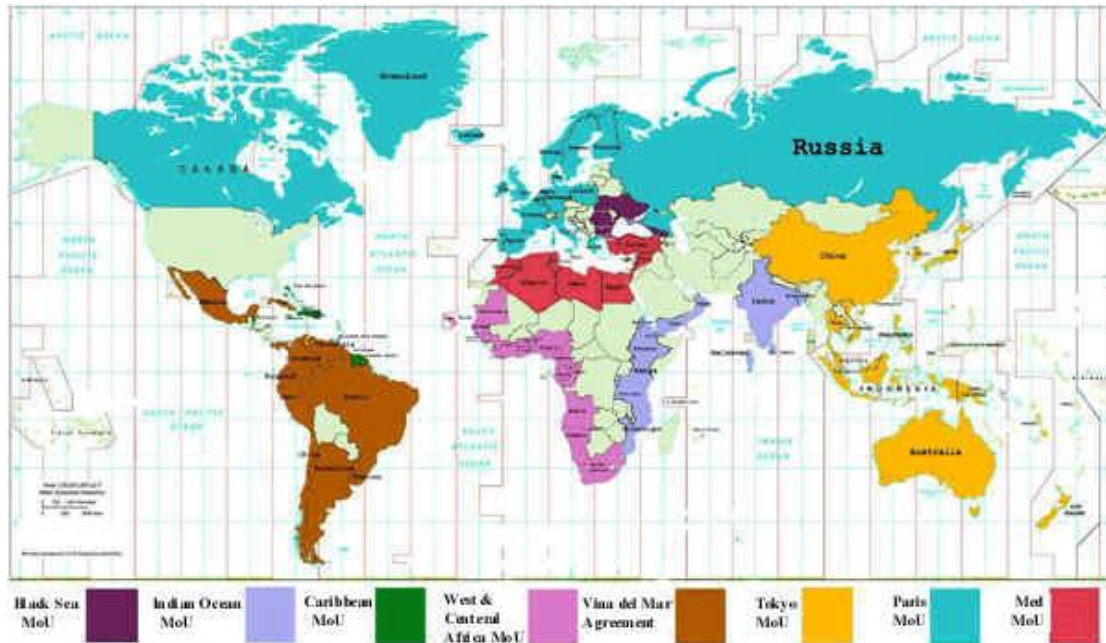
πραγματοποιεί τις εξής λειτουργίες (Kulchytskyy, 2012):

- Την συγκέντρωση και διατήρηση των πληροφοριών για τα σκάφη και τις επιθεωρήσεις.
- Την διάθεση της λεπτομερούς πορείας και εξέλιξης του σκάφους που επιθεωρείται και μετατροπή τους σε στοιχεία.
- Την προετοιμασία των εκθέσεων στατιστικής.
- Το σύστημα διαθέτει ένα εξελιγμένο από πλευράς τεχνολογίας υποσύστημα ανακοινώσεων.
- Οι χρήστες μπορούν εύκολα και απλά να συλλέξουν την οποιαδήποτε πληροφορία που υπάρχει στη βάση δεδομένων APSIC με διάφορους τρόπους.
- Το σύστημα πληροφοριών διαθέτει επίσης εταιρική υπηρεσία ηλεκτρονικού ταχυδρομείου με σκοπό οι χρήστες να έχουν τη δυνατότητα να επικοινωνήσουν με τη βάση δεδομένων.
- Το σύστημα διαθέτει παραμέτρους ασφαλείας και ενδέχεται σε κάποιες περιπτώσεις να απαγορεύεται η πρόσβαση στη βάση δεδομένων.

Οι βασικοί σκοποί του συστήματος πληροφοριών στον κρατικό έλεγχο λιμένων είναι:

- ✓ Να προσαρμοστεί με τις διαδικασίες επιθεωρήσεων.
- ✓ Να συμβάλλει στην διαπίστωση της ποιότητας (των κάτω του μετρίου) σκαφών.
- ✓ Να βοηθήσει τις αρχές στην επιλογή των κατάλληλων σκαφών για τις επιθεωρήσεις.
- ✓ Να εμποδίσει τις περιττές ή χωρίς λογική (άσκοπες) επιθεωρήσεις.
- ✓ Να μελετήσει διεξοδικά τις δραστηριότητες του κρατικού ελέγχου λιμένων.
- ✓ Να συμβάλλει στην καλή επικοινωνία και ανταλλαγή στοιχείων επιθεώρησης μεταξύ των κρατών μελών.
- ✓ Να διαθέτει αρχείο με όλες τις σχετικές λεπτομέρειες των επιθεωρήσεων PSC.

Σχήμα 5 - Οι περιφερειακές συμφωνίες ανά τον κόσμο



Πηγή: Rodríguez, E., and Corbacho, F. P. (2012) "The new inspection regime of the Paris MoU on port state control: improvement of the system." *Journal of maritime research: JMR* 1, pp.9-15.

## **Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup> Μελέτη και ανάλυση των επιθεωρήσεων σύμφωνα με το PARIS MoU**

### **4.1. Εισαγωγή στο PARIS MoU.**

Το σύστημα βάσης δεδομένων<sup>36</sup> το οποίο εξυπηρετεί το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων (Paris MoU), όπως έχει προαναφερθεί είναι το σύστημα THETIS-ΘΕΤΙΣ (η οποία ήταν θεά της θάλασσας στην ελληνική μυθολογία).

Το SafeSeaNet παρέχει πληροφορίες σχετικά με τα πλοία που αναμένονται σε όλους τους λιμένες των κρατών μελών. Το THETIS δείχνει τα πλοία που έχουν προτεραιότητα για την επιθεώρηση και επιτρέπει να καταγράφονται τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων. Μέσω του THETIS οι εκθέσεις αυτές είναι στη διάθεση όλων των λιμενικών αρχών ελέγχου του κράτους στην Κοινότητα και του Μ.Σ. του Παρισίου.

Το THETIS επίσης συνδέεται με μια σειρά από άλλα θαλάσσια συστήματα ασφαλείας που σχετίζονται με βάσεις δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων της Ε.Ε. των αναγνωρισμένων νηογνώμων, κοινοτικών και εθνικών πληροφοριακών συστημάτων και άλλων από το κράτος λιμένα καθεστώτων, έτσι ώστε να ανταλλάσσουν δεδομένα και να προσφέρει μια πλήρη εικόνα για τον επιθεωρητή. Τα αποτελέσματα του ελέγχου είναι επίσης διαθέσιμα μέσω ενός κοινού δικτυακού τόπου.

Όπως είναι κατανοητό βασικός σκοπός κάθε επιθεωρητή P.S.C. είναι να διαπιστώσει ύστερα από τον απαιτούμενο έλεγχο P.S.C. ότι το πλοίο είναι ασφαλές και εκπληρώνει όλους τους όρους που θέτουν οι διεθνείς συμβάσεις για να προστατευθεί η ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα καθώς και να αποφευχθεί ενδεχόμενη θαλάσσια ρύπανση.

Μετά το πέρας της επιθεώρησης εφόσον εντοπίσει ελλείψεις (deficiencies) στο πλοίο αυτό έχει ως αποτέλεσμα αυτό να χαρακτηριστεί ως δυνητικά επικίνδυνο. Με αυτό το πόρισμα έχει δικαίωμα ο επιθεωρητής P.S.C.O. να το θέσει υπό κράτηση (detention) στο λιμάνι μέχρι ο πλοιοκτήτης να μεριμνήσει ούτως ώστε οι ελλείψεις αυτές να αποκατασταθούν στο έπακρο. Επομένως, γίνεται αντιληπτό ότι το γεγονός της κράτησης

---

<sup>36</sup> Βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων: το σύστημα πληροφοριών που συμβάλλει στην εφαρμογή του συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αφορά τα δεδομένα που σχετίζονται με επιθεωρήσεις διενεργηθείσες στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων.



του πλοίου στο λιμάνι ισοδυναμεί με σοβαρή ζημιά σε επίπεδο χρόνου αλλά και χρημάτων για τον πλοιοκτήτη λόγω καθυστέρησης στις παραδόσεις του φορτίου (Rodríguez, and Corbacho 2012).

#### **4.2. Το σύστημα στόχευσης των πλοίων προς επιθεώρηση.**

Μέχρι το έτος 2011 οι Αρχές έπρεπε να επιθεωρούν τουλάχιστον το 25% των πλοίων ξένης σημαίας που εισέρχονταν στα λιμάνια τους. Η απαίτηση, παρουσίαζε κάποιες στρεβλώσεις στην επίτευξη των στόχων του Μνημονίου Συνεννόησης:

- Πολλά κράτη-λιμένες λόγω και των μειωμένων ανθρώπινων πόρων καθώς και των περιορισμένων προϋπολογισμών αδυνατούσαν να εκπληρώσουν το στόχο του 25%.
- Λόγω έλλειψης κάποιου συστήματος στόχευσης πλοία που παρουσίαζαν πλήρη συμμόρφωση επιθεωρούνταν πολλές φορές και καθυστερούσαν, ζημιώνοντας άδικα αντί να επιβραβεύονται, ενώ αντίθετα, υποβαθμισμένα πλοία είχαν την δυνατότητα λιγοστών επιθεωρήσεων.

Η επιτροπή του Paris MOU συμφώνησε στην λειτουργία ενός νέου καθεστώτος επιθεωρήσεων βασισμένου στην πρόβλεψη του κινδύνου ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του κάθε πλοίου το οποίο ονομάστηκε New Inspection Regime (NIR). Το καθεστώς αυτό στοχεύει στην υποχρεωτική επιθεώρηση των επικίνδυνων πλοίων ενώ οι υψηλής ποιότητας διαχειρίστριες εταιρείες πλοίων στα πλοία των οποίων δε συναντώνται ελλείψεις και κρατήσεις ανταμείβονται με λιγότερο συχνούς ελέγχους.

Το σύστημα του New Inspection Regime ξεκίνησε την εφαρμογή του από την 1 Ιανουαρίου 2011 έχει τεθεί σε εφαρμογή η νέα Κ.Ο. 2009/16, η οποία αναμορφώνει ριζικά τις επιθεωρήσεις των υπό ξένη σημαία πλοίων (Port State Control) στην Ευρωπαϊκή Ένωση, διαμορφώνοντας ένα νέο απαιτητικότερο θεσμικό πλαίσιο. Η Οδηγία, αντικαθιστά και αναδιατυπώνει ριζικά την υφιστάμενη Οδηγία 95/21/EK, όπως αυτή ισχύει και ειδικότερα:

- Επιφέρει ουσιαστικές αλλαγές στις επιθεωρήσεις πλοίων από το Κράτος Λιμένα, ενσωματώνοντας τις διαδικασίες του Νέου Καθεστώτος Επιθεωρήσεων (New Inspection Regime/NIR) του Μνημονίου των Παρισίων (Paris MoU).

- Στο πλαίσιο του NIR, όλα τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες και αγκυροβόλια των Κ-Μ, επιθεωρούνται βάση επιπέδων επικινδυνότητας (Risk Profile) που επιτρέπουν τη διεξαγωγή αυστηρότερων ελέγχων στα επικίνδυνα πλοία και τη μείωση του αριθμού ελέγχων στα ποιοτικά πλοία.
- Θέτει παράλληλα νέες διαδικαστικές απαιτήσεις συμμόρφωσης στα Κράτη Μέλη αλλά και στους Φορείς της ναυτιλίας.

### **Πεδίο Εφαρμογής**

Εφαρμόζεται σε όλους τους τύπους πλοίων με ξένη σημαία, ανεξαρτήτου χωρητικότητας, τα οποία καταπλέουν σε λιμένα ή αγκυροβόλιο Κράτους Μέλους, προκειμένου να εκτελέσουν διεπαφή - διασύνδεσης πλοίου / λιμένα.

Για τα πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 500 Ο.Χ. (G.T.), εφαρμόζονται οι απαιτήσεις της οικείας σύμβασης οι οποίες έχουν εφαρμογή και, στο μέτρο που δεν ισχύει κάποια σύμβαση, λαμβάνονται τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία αυτά δεν είναι σαφώς επικίνδυνα για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον.

### **Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής:**

Τα αλιευτικά σκάφη, τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία, τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, τα σκάφη που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς και τα σκάφη αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.

### **Διεπαφή - Διασύνδεση πλοίου / λιμένα:**

Οι αλληλεπιδράσεις που πραγματοποιούνται, όταν πλοίο επηρεάζεται κατευθείαν και άμεσα από ενέργειες που περιλαμβάνουν τη διακίνηση προσώπων ή εμπορευμάτων ή την παροχή λιμενικών υπηρεσιών προς ή από το πλοίο.

Η πολιτική οργάνωσης των επιθεωρήσεων από τις λιμενικές αρχές με μια προσέγγιση περισσότερο βασισμένη στην πρόβλεψη του κινδύνου σύμφωνα με το NIR, σηματοδότησε την εγκατάλειψη του 25% της ποσόστωσης για τους ελέγχους που πρέπει να πραγματοποιούνται από κάθε κράτος μέλος. Ως εναλλακτική λύση, αναπτύχθηκε ένα

νέο σύστημα βασιζόμενο στις απαιτήσεις του “δίκαιου μεριδίου”<sup>37</sup> - “fair share” . Το σύστημα του δίκαιου μεριδίου λαμβάνει υπόψη τους κατάπλους των πλοίων σε ένα κράτος μέλος μεμονωμένα σε σχέση με τους συνολικούς κατάπλους πλοίων όλων των κρατών μελών<sup>38</sup>. Οι πληροφορίες κάθε λιμανιού θα πρέπει να παρέχονται από τα κράτη μέλη μέσω του SafeSeaNet, και στη συνέχεια να μεταφέρονται στο σύστημα πληροφοριών για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα. Η νέα βάση δεδομένων για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα, που ονομάζεται THETIS, διοικείται και λειτουργεί από τον EMSA.

### **Καθορισμός ισόρροπων μεριδίων στις επιθεωρήσεις εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (fair share)**

Στην περίπτωση την οποία ο συνολικός αριθμός πλοίων προτεραιότητας I<sup>39</sup> που καταπλέουν στην Ελληνική Επικράτεια υπερβαίνει το προβλεπόμενο μερίδιο στις επιθεωρήσεις θεωρείται ότι εκπληρώνεται η υποχρέωση εφόσον:

**α)** Διεξάγεται από τις Αρμόδιες Αρχές Επιθεώρησης αριθμός επιθεωρήσεων επί πλοίων προτεραιότητας I, ο οποίος αντιστοιχεί τουλάχιστον σε αυτό το μερίδιο στις επιθεωρήσεις και

**β)** Οι μη πραγματοποιηθείσες επιθεωρήσεις πλοίων προτεραιότητας I δεν υπερβαίνουν ποσοστό ανώτερο του 30 % του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας I που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες και αγκυροβόλια.

Στην περίπτωση την οποία ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων πλοίων προτεραιότητας I και προτεραιότητας II<sup>40</sup> στην Ελληνική Επικράτεια είναι κατώτερος

<sup>37</sup> Το μερίδιο της Ελλάδας στις επιθεωρήσεις βασίζεται στον αριθμό των εξατομικευμένων πλοίων που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες σε σχέση με το συνολικό αριθμό των εξατομικευμένων πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες κάθε κράτους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων. Προκειμένου να υπολογισθεί το μερίδιο της Ελλάδας επί του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων που πρέπει να διεξάγονται κατ’ έτος εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων δεν λαμβάνονται υπόψη τα πλοία σε αγκυροβόλιο. Υπολογίζεται κάθε χρόνο λαμβάνοντας υπόψη τα καταπλέοντα πλοία των τριών προηγούμενων ετών.

<sup>38</sup> Άρθρο 7 Π.Δ. 16/2011 : «Διευθέτηση για τον καθορισμό ισόρροπων μεριδίων στις επιθεωρήσεις εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης».

<sup>39</sup> Τα πλοία προτεραιότητας I (Priority I) είναι τα πλοία τα οποία βάση του χρονικού διαστήματος από την τελευταία επιθεώρηση είναι υπόχρεα υποχρεωτικής επιθεώρησης.

<sup>40</sup> Τα πλοία προτεραιότητας II (Priority II) είναι τα πλοία τα οποία βάση του χρονικού διαστήματος από την τελευταία επιθεώρηση είναι υπόχρεα προαιρετικής επιθεώρησης.

από το μερίδιο στις επιθεωρήσεις θεωρείται ότι η Ελλάδα εκπληρώνει την υποχρέωση εφόσον διεξάγονται από τις Αρμόδιες Αρχές Επιθεώρησης:

**α)** Οι επιθεωρήσεις πλοίων προτεραιότητας I που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο (α) του Π.Δ. 16/2011 (επιθεώρηση όλων των πλοίων προτεραιότητας I), και

**β)** Οι επιθεωρήσεις του 85 % τουλάχιστον του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας II που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες και αγκυροβόλια.

Με σκοπό την υιοθέτηση μιας νέας στόχευσης των P.S.C. στην επιλογή πλοίων προς επιθεώρηση, τα Μνημόνια Συνεργασίας προσδιορίζοντας τη σημασία των πορισμάτων των επιθεωρήσεων των τελευταίων χρόνων, εκδίδουν ετήσια τις Μαύρες, Γκρι και Λευκές Λίστες, οι οποίες απεικονίζουν την απόδοση του κάθε κράτους σημαίας όσον αφορά στις κρατήσεις που τέθηκαν στα πλοία τους από ξένα PSC.

Οι λίστες αυτές έχουν τη δυνατότητα να περιγράφουν λεπτομερώς το ολικό φάσμα μεταξύ των ποιοτικών σημαιών και των σημαιών με αρνητική απόδοση που χαρακτηρίζονται υψηλού ή πολύ υψηλού κινδύνου. Οι λίστες αυτές θεωρούνται σπουδαίας σημασίας καθώς συμβάλλουν τα μέγιστα στην ορθή επιλογή του πλοίου που πρέπει να τεθεί υπό έλεγχο. Είναι κατανοητό πως όταν ένα σκάφος φέρει σημαία που βρίσκεται σε μαύρη περιοχή τότε αναγκάζεται να υποστεί περισσότερες από μία επιθεωρήσεις, γεγονός που συνεπάγεται μεγάλη συχνότητα καθυστερήσεων αναφορικά με κάποιο άλλο.

Οι σημαίες ανάλογα με τον αριθμό κρατήσεων που είχαν στα πλοία τους, ανήκουν είτε στην Μαύρη Λίστα (σε Πολύ Υψηλή, Υψηλή και Μεσαία κατηγορία), στην Γκρι Λίστα και τέλος στην Λευκή Λίστα (Παράρτημα 1). Αξίζει να αναφερθεί στο σημείο αυτό ότι η Ελληνική Σημαία ανήκει σταθερά στην Άσπρη Λίστα και ότι η Κύπρος κατάφερε να βελτιώσει την συνολική κατάσταση των πλοίων που ανήκουν στο νηολόγιο της ώστε να περάσει και αυτή στην Άσπρη Λίστα.

Κάθε μία από τις παραπάνω Αρχές διατηρεί δικό της σύστημα παρακολούθησης πλοίων και εκδίδει αντίστοιχα δικούς της καταλόγους ανάλογους της Μαύρης (Black), Γκρι (Grey) & Λευκής (White List) του PARIS MoU. Αξίζει να τονιστεί ότι οι Αρχές από κάθε Κράτος Λιμένα ανεβαίνουν σε πλοία ξένων σημαιών με αποτέλεσμα τα στοιχεία που προκύπτουν από τις επιθεωρήσεις τους να μην αντικατοπτρίζουν την συνολική και πραγματική εικόνα όλων των πλοίων που λειτουργούν σε αυτά.

Η στόχευση των πλοίων βασίζεται στον υπολογισμό του «προφίλ κινδύνου του

πλοίου» (Ship Risk Profile). Κάθε πλοίο στο πληροφοριακό σύστημα θα αποδίδεται ένα προφίλ κινδύνου του πλοίου ( SRP ), σύμφωνα με το παράρτημα 7 του PARIS MoU. Το SRP θα καθορίσει την προτεραιότητα των προς επιθεώρηση πλοίων, το διάστημα μεταξύ των επιθεωρήσεων και το πεδίο της επιθεώρησης (Knapp, & Franses, 2010).

Τα πλοία έχουν βαθμονομηθεί ως υψηλού (high), τυπικού (standard) ή χαμηλού (low) κινδύνου. Αυτό βασίζεται σε γενικές και ιστορικές παραμέτρους. Το προφίλ κινδύνου του πλοίου υπολογίζεται εκ νέου καθημερινά λαμβάνοντας υπόψη τις αλλαγές στις πιο δυναμικές παραμέτρους όπως η ηλικία, το μήνα και η απόδοση της επιθεώρησης. Νέος υπολογισμός εμφανίζεται επίσης μετά από κάθε επιθεώρηση και όταν αλλάζουν οι ισχύοντες πίνακες επιδόσεων για τη σημαία. Ο υπολογισμός του SRP μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να αξιολογήσει εάν ένα πλοίο θα πρέπει να θεωρείται ως Πλοίο υψηλού κινδύνου (High Risk Ship), Πλοίο τυπικού κινδύνου (Standard Risk Ship) ή πλοίο χαμηλού κινδύνου ( Low Risk Ship). Ένα στοιχείο το οποίο βοηθά να ταξινομηθεί ένα πλοίο είναι η ένταξη της απόδοσης της Εταιρείας ISM .

Οι εταιρείες, είναι τα κράτη-σημαίας και οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί (νηογνώμονες) ταξινομούνται. Αυτή η κατάταξη γίνεται σε τέσσερις διαφορετικές κατηγορίες: "πάνω του μέσου όρου- above average", "μέσου-average", "χαμηλού-low" και "πολύ χαμηλού-very low". Η απόδοση της επιχείρησης (Company Perfomance) για να υπολογιστεί παίρνει ιστορικά γεγονότα, όπως, απαγορεύσεις, ελλείψεις και καλές επιθεωρήσεις λαμβάνοντας υπόψη τον πλήρες στόλο της κάθε εταιρείας. Το THETIS υπολογίζει εκ νέου αυτόματα το SRP, σε καθημερινή βάση, λαμβάνοντας υπόψη τις τελευταίες πληροφορίες ελέγχου:

- ✓ Πλοία Χαμηλού Κινδύνου (Low Risk Ships) ανταμείβονται στο να μην υποβάλλονται σε επιθεώρηση εντός 24 μηνών από την τελευταία επιθεώρηση, με μέγιστο χρονικό διάστημα χωρίς επιθεώρηση τους 36 μήνες.
- ✓ Πλοία Μεσαίου Κινδύνου (Standard Risk Ships) υποβάλλονται σε επιθεώρηση σε χρονικό διάστημα μεταξύ 10 και 12 μηνών.
- ✓ Πλοία Υψηλού Κινδύνου (High Risk Ships) αντιμετωπίζουν τα αυστηρότερα διαστήματα επιθεώρησης που γίνεται κάθε 6 μήνες. Η επιθεώρηση σε ένα τέτοιο πλοίο θα είναι εις βάθος, σε μια κατά τα λεγόμενα «εκτεταμένη επιθεώρηση». Οι εκτεταμένες επιθεωρήσεις περιλαμβάνουν στοιχεία κινδύνου που θα πρέπει να επιθεωρούνται κάθε φορά.

Με βάση το σχηματισθέν προφίλ του πλοίου και τον παράγοντα χρόνο από την τελευταία επιθεώρηση που διενεργήθηκε στο πλοίο σχηματίζεται η προτεραιότητα επιθεώρησης για κάθε πλοίο. Οι κατηγορίες προτεραιότητας επιθεώρησης για κάθε πλοίο είναι δύο. Η προτεραιότητα I (Priority I) στην οποία είναι υποχρεωτική η επιθεώρηση του πλοίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Paris MoU και η προτεραιότητα II (Priority II) όπου η επιθεώρηση του πλοίου δεν είναι υποχρεωτικής φύσεως αλλά προαιρετική.

Κατόπιν της εγκατάλειψης του συστήματος επιθεώρησης των πλοίων ποσοστού 25% και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του NIR και του προαναφερθέντος συστήματος του “δίκαιου μεριδίου” που έχει αναπτυχθεί για τα κράτη μέλη, κάθε κράτος μέλος έχει την δυνατότητα να μην επιθεωρεί και να “χάνει” (miss) έως 5% των πλοίων προτεραιότητας 1 προφίλ “υψηλού κινδύνου” από το σύνολο των αντίστοιχων καταπλεόντων στα λιμάνια του και έως 10% των πλοίων προτεραιότητας 1 προφίλ “τυπικού και χαμηλού κινδύνου” από το σύνολο των αντίστοιχων καταπλεόντων στα λιμάνια του. Η προτεραιότητα του κάθε πλοίου εμφανίζεται σε κάθε επιθεωρητή στο σύστημα δεδομένων THETIS κατόπιν συλλογής όλων των απαραίτητων στοιχείων.

Συνεπώς τα σκάφη που παρουσιάζουν χαμηλή επικινδυνότητα θα ανταμειφθούν με την διακοπή επιθεωρήσεων για 24 έως 36 μήνες, ωστόσο τα πλοία υψηλού κινδύνου θα πρέπει να υποβληθούν σε ένα αυστηρότερο καθεστώς επιθεωρήσεων κάθε 6 μήνες.

**Πίνακας 3 – Σχηματισμός προτεραιότητας επιθεώρησης πλοίου ανάλογα με την περιοδικότητα ή μη του παράγοντα χρόνου**

Priority	Level	Category of inspection
<b>I</b> <b>Ship must be inspected</b>	Overriding factor	Additional
	HRS not inspected in last 6 months	Periodic
	SRS not inspected in last 12 months	Periodic
	Ship not inspected in last 36 months	Periodic
<b>II</b> <b>Ship may be inspected</b>	HRS not inspected in last 5 months	Periodic
	Ship with unexpected factors	Additional
	SRS not inspected in last 10 months	Periodic
	LRS not inspected in last 24 months	Periodic

Πηγή: Annex 8 Paris Memorandum of Understanding on Port State Control

Η οικονομική κρίση και η ύφεση του 2008 που εξαπλώθηκε σε παγκόσμιο επίπεδο μέσω των οικονομικών και εμπορικών δεσμών είχε ως αποτέλεσμα να επιδεινώσει την κατάσταση τα επόμενα χρόνια. Έτσι, τόσο η εμπορική ναυτιλία όσο και άλλες βιομηχανίες επεδίωξαν να βρουν τρόπους προκειμένου να επιτύχουν ελάττωση του κόστους. Όμως σε περίπτωση που οι χειρισμοί για την υλοποίηση αυτού του σκοπού δεν είναι σωστοί θα έχουν αρνητικό αποτέλεσμα όσον αφορά στην ασφάλεια της ναυτιλίας. Επιπλέον, υπάρχει έντονος φόβος αποτελεί το γεγονός ότι ορισμένα κράτη σημαίας αλλά και κάποιοι επίσημοι οργανισμοί (νηογνώμονες) έχουν μετριάσει την αυστηρότητα του ρυθμιστικού καθεστώτος. Αυτός είναι ένας λόγος που δύναται έχει δυσμενείς επιπτώσεις στο σύνολο της ναυτιλιακής βιομηχανίας ( Heard, 2012).

Ένα ακόμη αρνητικό αποτέλεσμα που οδηγεί η οικονομική κρίση είναι πως η επιχειρησιακή ζωή των πλοίων αυξήθηκε. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι υπάρχουν υψηλότερα επίπεδα ελλείψεων και ελάττωση της ασφάλειας στην ναυτιλία.

Τα αυστηρά μέτρα εφαρμόζονται σε όλους τους τύπους των πλοίων και αφορούν σε όλες τις σημαίες που διαθέτουν «Μαύρες» και «Γκρι λίστες». Αυτό θα έχει επίπτωση σε ένα μεγάλο αριθμό πλοίων επειδή αυτά μέχρι πρότινος κατόρθωναν να ασκούν δρομολόγια στην περιοχή. Ωστόσο καθώς επιβαρύνονται με πολλαπλές απαγορεύσεις απόπλου, στο μέλλον δεν θα μπορούσαν πια να εισέρχονται ελεύθερα στα λιμάνια που καλύπτει το μνημόνιο του Παρισιού.

#### **4.3. Ανάλυση του συστήματος στόχευσης των πλοίων.**

Σήμερα ορισμένα Μνημόνια Συνεργασίας μεταξύ αυτών και το Μνημόνιο των Παρισίων, θέσπισαν με βάση τη θεωρία κινδύνου ένα χρήσιμο εργαλείο για τον εντοπισμό των υποπτων υποβαθμισμένων πλοίων που ονομάζεται Συντελεστής Εστίασης. Ο συντελεστής αυτός αποτελείται από δύο μέρη:

- Το Γενικό Συντελεστή (Generic Factor) – βασισμένο στα χαρακτηριστικά του πλοίου
- Το Συντελεστή Ιστορικού (Historical Factor) – βασισμένο στο ιστορικό των επιθεωρήσεων του πλοίου στην επικράτεια του Paris MOU.

Με το αποτέλεσμα του αθροίσματος των βαθμών στόχευσης υπολογίζεται η

κατάταξη στο προφίλ επικινδυνότητας του κάθε πλοίου. Για το Paris MoU υπολογίζεται σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:

**Πίνακας 4 – Υπολογισμός “Προφίλ Κινδύνου - Risk Profile” του πλοίου**

		Profile				
		High Risk Ship (HRS)		Standard Risk Ship (SRS)	Low Risk Ship (LRS)	
Generic Parameters		Criteria	Weighting points	Criteria	Criteria	
1	Type of ship	Chemical tankship Gas Carrier Oil tankship Bulk carrier Passenger ship	2	neither a high risk nor a low risk ship	All types	
2	Age of ship <sup>1</sup>	all types > 12 y	1		All ages	
3a	Flag	BGW-list <sup>2</sup>	2		White	
3b		IMO-Audit <sup>3</sup>	-		-	Yes
4a	Recognized Organization	Performance <sup>4</sup>	H		-	High
			M		-	-
			L		Low	-
			VL		Very Low	1
4b	Organizations recognized by one or more Paris MoU Member States	-	-		Yes	
5	Company	Performance <sup>5</sup>	H		-	High
			M		-	-
			L		Low	-
			VL		Very Low	2
Historic Parameters						
6	Number of def. recorded in each insp. within previous 36 months	Deficiencies	Not eligible	-	≤ 5 (and at least one inspection carried out in previous 36 months)	
7	Number of Detention within previous 36 months	Detentions	≥ 2 detentions	1	No Detention	

Πηγή: Annex 7 Paris Memorandum of Understanding on Port State Control

Πλοία "υψηλού κινδύνου" είναι τα πλοία που συγκεντρώνουν τουλάχιστον πέντε (05) βαθμούς στόχευσης σύμφωνα με τον ανωτέρω πίνακα. Πλοία "χαμηλού κινδύνου" είναι τα πλοία που πληρούν όλα τα κριτήρια των παραμέτρων χαμηλού κινδύνου ενώ πλοία "τυπικού κινδύνου" είναι τα πλοία που δεν ανήκουν σε ούτε στην κατηγορία υψηλού ούτε στην κατηγορία χαμηλού κινδύνου (Παράρτημα II Π.Δ. 16/2011).



## Γενικός Συντελεστής

Ο Γενικός Συντελεστής ενημερώνεται όταν τα χαρακτηριστικά του πλοίου μεταβάλλονται ή όταν αλλάζει το νηολόγιο ή ο νηογνώμονας όπου είναι εγγεγραμμένο το πλοίο. Ο Γενικός συντελεστής για ένα μεμονωμένο πλοίο υπολογίζεται προσθέτοντας τα κατάλληλα χαρακτηριστικά του σύμφωνα με τα παρακάτω:

### Σημαία

Η σημαία της οποίας ο αριθμός των κρατήσεων τα τελευταία τρία χρόνια υπερβαίνει το επιτρεπτό της όριο που βασίζεται σε μια σταθερή κλίμακα (7%). Η κλίμακα φέρει διαβαθμίσεις διαστήματος 3%.

- Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους με υψηλότερο ποσοστό κρατήσεων πλοίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την περιοχή του ΜΣ των Παρισίων θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.
- Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους με χαμηλότερο ποσοστό κρατήσεων πλοίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την περιοχή του ΜΣ των Παρισίων θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.
- Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους για το οποίο έχει ολοκληρωθεί έλεγχος και, κατά περίπτωση έχει υποβληθεί διορθωτικό σχέδιο δράσης, και τα δύο σύμφωνα με το πλαίσιο και τις διαδικασίες του εθελοντικού προγράμματος ελέγχων των κρατών μελών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

### Τύπος πλοίου

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

Πίνακας 5 - Στοιχεία επιθεωρήσεων ανάλογα με τον τύπο του πλοίου

Ship type	Nr of inspections	Inspections with deficiencies	% of inspections with deficiencies	Nr of individual ships inspected	Inspections with detentions	% of detentions to inspections 2013	% of detentions to inspections 2012	% of detentions to inspections 2011	+/- average detention 3y 8%
Bulk carrier	3,237	1,851	57	2,814	115	3.55	2.60	3.25	-0.23
Chemical tanker	1,408	713	51	1,173	24	1.70	1.67	1.47	-2.08
Combination carrier	10	3	30	9	-	0.00	0.00	0.00	-3.78
Commercial yacht	50	32	64	48	3	6.00	0.00	0.00	2.22
Container	1,839	943	51	1,498	47	2.56	2.62	1.40	-1.22
Gas carrier	385	175	45	333	6	1.56	1.10	1.12	-2.22
General cargo/multipurpose	5,745	3,932	68	4,020	361	6.28	5.99	6.02	2.50
Heavy load	36	26	72	33	1	2.78	9.68	0.00	-1.00
High speed passenger craft	71	50	70	43	1	1.41	2.86	1.32	-2.37
NLS tanker	69	22	32	59	-	0.00	0.00	2.17	-3.78
Offshore supply	462	258	56	428	5	1.08	2.12	2.16	-2.70
Oil tanker	1,161	477	41	1,061	18	1.55	1.21	1.28	-2.23
Other	153	123	80	121	8	5.23	5.50	5.97	1.45
Other special activities	776	436	56	712	18	2.32	4.34	4.08	-1.46
Passenger ship	340	194	57	250	2	0.59	1.72	4.42	-3.19
Refrigerated cargo	343	221	64	277	18	5.25	4.23	4.12	1.47
Ro-Ro cargo	760	388	51	651	22	2.89	3.64	2.52	-0.89
Ro-Ro passenger ship	509	293	58	281	6	1.18	1.83	1.70	-2.60
Special purpose ship	129	66	51	118	1	0.78	1.68	1.68	-3.00
Tug	204	128	63	179	12	5.88	3.39	3.33	2.10

Πηγή: Ετήσια έκθεση PARIS MoU 2013

## Ηλικία

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

## Νηογώμονας

Οι νηογώμονες αξιολογούνται με τριετές ιστορικό κρατήσεων. Χρησιμοποιείται ως μέτρο η απόδοση ενός νηογώμονα σε σχέση με το μέσο όρο όλων των νηογωμόνων. Η διαβάθμιση γίνεται αυξάνοντας το μέσο όρο κατά 2%.

➤ Τα πλοία που έχουν λάβει πιστοποιητικά από αναγνωρισμένους οργανισμούς με χαμηλό ή πολύ χαμηλό επίπεδο επιδόσεων σε σχέση με τα ποσοστά κρατήσεων πλοίων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

➤ Τα πλοία που έχουν λάβει πιστοποιητικά από αναγνωρισμένους οργανισμούς με υψηλό επίπεδο επιδόσεων σε σχέση με τα ποσοστά κρατήσεων πλοίων εντός της

Ευρωπαϊκής Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

➤ Τα πλοία που έχουν λάβει πιστοποιητικά από οργανισμούς αναγνωρισμένους με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009 σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

Επίσης αν ο νηογνώμονας του πλοίου δεν εμφανίζεται στη λίστα των αναγνωρισμένων νηογνώμωνων που εκδίδει η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί αρνητικό κριτήριο για την στόχευση του πλοίου.

Πίνακας 6 - Αναγνωρισμένοι Νηογνώμονες από το PARIS MoU

<b>Name:</b>	<b>Acronym:</b>
American Bureau of Shipping	ABS
Bureau Veritas	BV
China Classification Society	CCS
Croatian Register of Shipping	CRS
Det Norske Veritas	DNV
DNV GL AS	DNV GL
Germanischer Lloyd	GL
Korean Register of Shipping	KRS
Lloyd's Register of Shipping	LRS
Nippon Kaiji Kyokai	NKK
Polski Rejestr Statkow	PRS
Registro Italiano Navale	RINA
RINAVE Portuguesa	RP
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS

Πηγή: [www.parismou.org](http://www.parismou.org)

### Η επίδοση της εταιρείας

Για της επίδοση της εταιρείας λαμβάνεται υπόψη το ιστορικό παρατηρήσεων και κρατήσεων όλων των πλοίων του στόλου της εταιρείας, κατά τη διάρκεια την οποία η εταιρεία ήταν η διαχειρίστρια του πλοίου:

✓ Τα πλοία εταιρείας με χαμηλές ή πολύ χαμηλές επιδόσεις οι οποίες καθορίζονται με βάση τα ποσοστά ελλείψεων και κρατήσεων πλοίων των πλοίων της εντός της

Ευρωπαϊκής Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

✓ Τα πλοία εταιρείας με υψηλές επιδόσεις οι οποίες καθορίζονται με βάση τα ποσοστά ελλείψεων και κράτησης των πλοίων της εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

Οι εταιρείες κατατάσσονται έχοντας "πολύ χαμηλή", "χαμηλή", "μεσαία" ή "υψηλή" απόδοση. Ο υπολογισμός γίνεται καθημερινά με βάση την τρέχουσα περίοδο 36 μηνών.

**Πίνακας 7 - Κατάταξη επιδόσεων Εταιρείας Πλοίου**

Detention Index	Deficiency Index	Company Performance
above average	above average	very low
above average	average	low
above average	below average	
average	above average	
below average	above average	
average	average	medium
average	below average	
below average	average	
below average	below average	high

Πηγή: Annex 7 Paris Memorandum of Understanding on Port State Control

### Συντελεστής Ιστορικού

Ο Συντελεστής Ιστορικού προστίθεται στο Γενικό Συντελεστή ώστε να απεικονίζει την πραγματική κατάσταση του πλοίου μετά από την επιθεώρηση. Ο Συντελεστής Ιστορικού υπολογίζεται εφαρμόζοντας τα παρακάτω στοιχεία σε κάθε επιθεώρηση του πλοίου από το Paris MOU στους προηγούμενους 12 μήνες:

- Τα πλοία στα οποία έχει επιβληθεί κράτηση περισσότερες από μία φορές θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.
- Τα πλοία τα οποία, κατά τις επιθεωρήσεις που διενεργήθηκαν εντός της περιόδου στην οποία αναφέρεται στον Πίνακα 4, και παρουσίασαν τον αριθμό ελλείψεων στον Πίνακα 4, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.
- Τα πλοία στα οποία δεν έχει επιβληθεί κράτηση εντός της περιόδου στην οποία

αναφέρεται στον Πίνακα 4, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

Ο Συντελεστής Ιστορικού ενημερώνεται στο τέλος κάθε μέρας. Με αυτή τη μέθοδο, ο Συνολικός Συντελεστής Εστίασης υπολογίζεται προσθέτοντας το Γενικό Συντελεστή και το Συντελεστή Ιστορικού αλλά δεν μπορεί να είναι μικρότερος από το Γενικό Συντελεστή. Οι Συνολικοί Συντελεστές Εστίασης υπολογίζονται ξανά στο τέλος κάθε μέρας<sup>41</sup>.

Όταν διαπιστώνονται σοβαρές ελλείψεις, σε ένα πλοίο τότε αυτό κρατείται και ο Πλοίαρχος λαμβάνει οδηγίες για την αποκατάσταση αυτών πριν τον απόπλου. Ο καθημερινός γενικός έλεγχος του Paris MoU διενεργείται από την Γραμματεία, η οποία προετοιμάζει τις απαραίτητες συναντήσεις και λειτουργεί ως σημείο αναφοράς για πληροφορίες και ειδικότερες οδηγίες. Ωστόσο, οι Ναυτιλιακές Διοικήσεις των Χωρών-Μελών είναι υπεύθυνες για τον καθημερινό έλεγχο των κατά τόπους λιμενικών Αρχών.

Το THETIS χρησιμεύει ως μια πλατφόρμα για να κατευθύνει τους επιθεωρητές μέσω αυτής της περίπλοκης διαδικασία στόχευση αλλά και ως κεντρικό αρχείο για την αποθήκευση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων που επιτρέπει μια συνολική επισκόπηση όλων των σκαφών που έχουν επιθεωρηθεί.

### **Παράδειγμα πλοίου HRS**

- Δεξαμενόπλοιο - Σημαίας Υψηλού κινδύνου - Χαμηλής Επίδοσης Αναγνωρισμένος Οργανισμός
- Για να είναι “Υψηλού κινδύνου” πρέπει να έχει  $\geq 5$  βαθμούς στόχευσης:

✓ Βαθμοί Τύπου πλοίου	2
✓ Βαθμοί Σημαίας	2
✓ Βαθμοί επίδοσης αναγνωρισμένου οργανισμού	<u>2</u>
➤ Σύνολο	6 = HRS

<sup>41</sup> Βλέπε και Χατζημιχαήλ Βαρβάρα - Πειραιάς 2006.

#### 4.4. Η Διεξαγωγή των Επιθεωρήσεων με τις διαδικασίες του Paris MoU.

##### 4.4.1. Περιοδικές και πρόσθετες επιθεωρήσεις.

###### Περιοδικές επιθεωρήσεις

Τα πλοία που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες και αγκυροβόλια υπόκεινται σε περιοδικές επιθεωρήσεις ή σε πρόσθετες επιθεωρήσεις. Οι περιοδικές επιθεωρήσεις διενεργούνται σε προκαθορισμένα διαστήματα. Η συχνότητα τους καθορίζεται με βάση την κατηγορία κινδύνου του πλοίου. Το διάστημα μεταξύ περιοδικών επιθεωρήσεων πλοίων υψηλού κινδύνου δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες. Το διάστημα μεταξύ περιοδικών επιθεωρήσεων πλοίων που ανήκουν σε διαφορετικές κατηγορίες κινδύνου αυξάνεται ανάλογα με τη μείωση του κινδύνου. Η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης πραγματοποιεί περιοδική επιθεώρηση ως εξής:

- Για HRS - μεταξύ 5-6 μηνών μετά την τελευταία επιθεώρηση στην περιοχή του ΜΣ του Παρισιού.
- Για SRS - μεταξύ 10-12 μηνών μετά από την τελευταία επιθεώρηση στην περιοχή του ΜΣ του Παρισιού.
- Για LRS - μεταξύ 24-36 μηνών μετά την τελευταία επιθεώρηση στην περιοχή του ΜΣ του Παρισιού.

Πίνακας 8- Υπολογισμός είδους επιθεώρησης

Category of Inspection	Ship Risk Profile	Inspection Type		
		Initial	More detailed	Expanded
Periodic	HRS	NO	NO	YES
	SRS	YES	If clear grounds are found	If the ship is of a risk ship type <sup>1</sup> and more than 12 years old
	LRS			
Additional due to overriding or unexpected factor	All	NO	YES	According to the professional judgement of the PSCO if HRS or SRS/LRS of a risk ship type <sup>1</sup> and more than 12 years old

Πηγή: Annex 9 Paris Memorandum of Understanding on Port State Control

## Πρόσθετες επιθεωρήσεις

Τα πλοία υπόκεινται σε πρόσθετες επιθεωρήσεις ανεξάρτητα από το χρονικό διάστημα που έχει παρέλθει μετά την τελευταία περιοδική τους επιθεώρηση. Παράγοντες βαρύνουσας σημασίας ή μη αναμενόμενοι παράγοντες μπορούν να προκαλέσουν μια επιθεώρηση μεταξύ των περιοδικών επιθεωρήσεων. Αυτή η κατηγορία της επιθεώρησης αναφέρεται ως ένας επιπλέον έλεγχος. Τα πλοία για τα οποία ισχύουν παράγοντες βαρύνουσας σημασίας (overriding factors)<sup>42</sup> θέτουν το πλοίο σε προτεραιότητα I δηλαδή υποχρεωτικής επιθεώρησης ανεξάρτητα του χρόνου που έχει περάσει από την τελευταία περιοδική επιθεώρηση του ενώ μη αναμενόμενοι παράγοντες (unexpected factors)<sup>43</sup> θέτουν το πλοίο σε προτεραιότητα II υπόχρεο προαιρετικής επιθεώρησης όπως έχει προαναφερθεί. Ωστόσο, η ανάγκη συμπληρωματικής επιθεώρησης λόγω μη αναμενόμενων παραγόντων επαφίεται στην επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή.

Περιοδικές επιθεωρήσεις και πρόσθετες επιθεωρήσεις έχουν την ίδια βαρύτητα. Συνεπώς, το χρονικό διάστημα για την επόμενη περιοδική επιθεώρηση εκ νέου ξεκινά μετά από μια πρόσθετη επιθεώρηση.

### 4.4.2. Επιλογή πλοίων προς επιθεώρηση.

Τα πλοία προτεραιότητας I επιθεωρούνται ως εξής:

- Διεξάγεται εκτεταμένη επιθεώρηση επί: α) οποιουδήποτε πλοίου που ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους έξι μήνες, β) οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών, που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 12 μήνες.
- Διεξάγεται αρχική ή λεπτομερέστερη επιθεώρηση ανάλογα με την περίπτωση επί οποιουδήποτε πλοίου, πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12

<sup>42</sup> Περιπτώσεις παραγόντων βαρύνουσας σημασίας αναφέρονται στο Παράρτημα I παράγραφος 2Α του Π.Δ. 16/2011.

<sup>43</sup> Περιπτώσεις μη αναμενόμενων παραγόντων αναφέρονται στο Παράρτημα I παράγραφος 2Β του Π.Δ. 16/2011.

ετών που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 12 μήνες.

Εφόσον πρόκειται για παράγοντα βαρύνουσας σημασίας:

➤ Διεξάγεται λεπτομερέστερη ή εκτεταμένη επιθεώρηση, κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, επί οποιουδήποτε πλοίου που ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και επί οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών,

➤ Διεξάγεται λεπτομερέστερη επιθεώρηση επί οποιουδήποτε άλλου πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών.

Εφόσον η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης αποφασίσει να επιθεωρήσει πλοίο προτεραιότητας II, εφαρμόζονται τα εξής:

➤ Διεξάγεται εκτεταμένη επιθεώρηση επί: α) οποιουδήποτε πλοίου που ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους πέντε μήνες, β) οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην ηλικίας άνω των 12 ετών, που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους δέκα μήνες, ή γ) οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην ηλικίας άνω των δώδεκα ετών, που ανήκει σε κατηγορία χαμηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 24 μήνες.

➤ Αρχική ή λεπτομερέστερη επιθεώρηση, ανάλογα με την περίπτωση, διενεργείται επί: α) οποιουδήποτε πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους δέκα μήνες, ή β) οποιουδήποτε πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην ηλικίας άνω των δώδεκα ετών, που ανήκει σε κατηγορία χαμηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 24 μήνες.

Εφόσον πρόκειται για μη αναμενόμενο παράγοντα: α) λεπτομερέστερη ή εκτεταμένη επιθεώρηση, κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, διενεργείται επί οποιουδήποτε πλοίου ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και επί οποιουδήποτε



επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών, β) λεπτομερέστερη επιθεώρηση διενεργείται επί οποιουδήποτε άλλου πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών.

#### 4.4.3. Αρχική Επιθεώρηση (Initial Inspection).

Μια αρχική επιθεώρηση<sup>44</sup> θα αποτελείται από μια επίσκεψη επί του πλοίου, προκειμένου να:

- ελέγχει τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα που απαριθμούνται στο παράρτημα 4 (IV) του Π.Δ 16/2011 (ΦΕΚ 36 Α΄).
- βεβαιώνεται για τη γενική κατάσταση του πλοίου συμπεριλαμβανομένων των:

1. γέφυρα
2. χώροι ενδιαίτησης
3. καταστρώματα συμπεριλαμβανομένου του forecastle
4. κύτη / περιοχή
5. μηχανοστάσιο και τιμόνι βοηθητικής πηδαλιουχίας

- πληροί τις γενικά αποδεκτές διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα
- επαληθεύει, αν δεν έχει ήδη γίνει, εάν τυχόν ελλείψεις που εντοπίστηκαν από σε προηγούμενη επιθεώρηση έχουν διορθωθεί σύμφωνα με το χρόνο που προσδιορίζονται στην έκθεση επιθεώρησης.

Οι επισκέψεις κρατικού ελέγχου λιμένων ξεκινούν με τον Επιθεωρητή Κρατικού Ελέγχου Λιμένων (Port State Control Officer, PSCO) να διεξάγει μια Αρχική Επιθεώρηση. Σε περίπτωση που υπάρξουν σαφείς ενδείξεις (clear grounds)<sup>45</sup> ο επιθεωρητής θα προχωρήσει σε διεξαγωγή λεπτομερέστερης επιθεώρησης (more detailed).

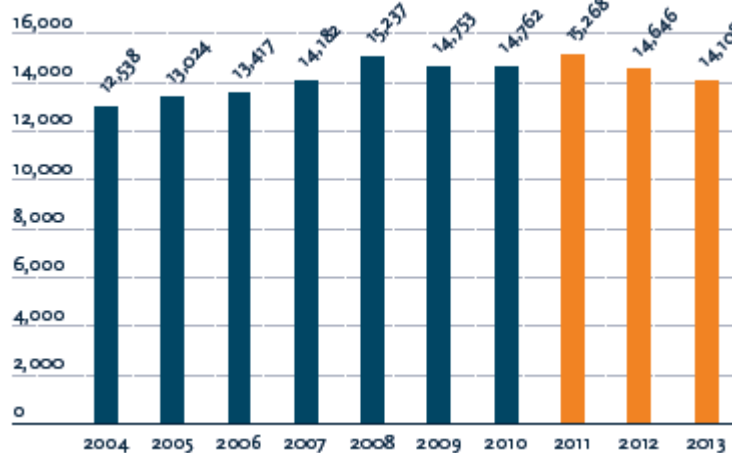
Η Λιμενική Αρχή δεν έχει το δικαίωμα να καθυστερεί αδικαιολόγητα ένα πλοίο

<sup>44</sup> Η επί του πλοίου επίσκεψη επιθεωρητή, με σκοπό τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις σχετικές συμβάσεις και κανονισμούς και η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τους ελέγχους που προβλέπονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 του Π.Δ. 16/2011 (ΦΕΚ 36 Α΄).

<sup>45</sup> Παράρτημα V του Π.Δ. 16/2011 : Παραδείγματα «Σαφών Ενδείξεων».

στο λιμάνι αντίθετα έχει την υποχρέωση να αποτρέπει τα επισφαλή πλοία στο να ταξιδεύουν στη θάλασσα και να τα κρατεί έως ότου συμμορφωθούν με τα διεθνή πρότυπα. Η κράτηση του πλοίου μπορεί να διαρκέσει αρκετές μέρες έως και μήνες ανάλογα με τις αιτίες που προκάλεσαν την κράτηση του (π/χ. από απλές επισκευές μέχρι και αντικατάσταση τμημάτων ουσιαστικού εξοπλισμού). Στην περίπτωση κράτησης, η Αρχή θα ειδοποιήσει αμέσως την διοίκηση του κράτους σημαίας και την κλάση του πλοίου εγγράφως. Η ειδοποίηση πρέπει να περιλαμβάνει και την έκθεση επιθεώρησης (Port State Control Report). Στην έκθεση αναφέρονται τα αποτελέσματα της επιθεώρησης και οι λεπτομέρειες των ενεργειών σε μία καθορισμένη μορφή.

Σχήμα 6 - Αριθμός Επιθεωρημένων πλοίων ετών 2004-2013



Πηγή: Ετήσια Έκθεση Paris MoU 2013

#### 4.4.4. Λεπτομερέστερη Επιθεώρηση (More Detailed Inspection).

Μια λεπτομερέστερη επιθεώρηση<sup>46</sup> θα διενεργείται όποτε υπάρχουν “σαφείς λόγοι” (clear grounds) για να θεωρηθεί, κατά τη διάρκεια επιθεώρησης, ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του ή αυτό είναι το πλήρωμα δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις σχετικές απαιτήσεις μιας Σύμβασης. Σαφείς λόγοι υπάρχουν όταν ένας επιθεωρητής Κράτους Λιμένα βρει ευρήματα, τα οποία κατά την επαγγελματική του κρίση απαιτείται μια λεπτομερέστερη επιθεώρηση του πλοίου, του εξοπλισμού του ή του

<sup>46</sup> Η επιθεώρηση κατά την οποία ολόκληρο το πλοίο, ο εξοπλισμός και το πλήρωμά του, ή μέρος αυτών, ανάλογα με την περίπτωση, υποβάλλονται σε διεξοδική εξέταση, στις περιπτώσεις του άρθρου 13 παράγραφος 3 του Π.Δ. 16/2011 (ΦΕΚ 36 Α'), όσον αφορά στην κατασκευή του πλοίου, στον εξοπλισμό του, στην στελέχωσή του, στις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας και στη συμμόρφωση με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που ισχύουν στο πλοίο.

πληρώματός του. Η απουσία έγκυρων πιστοποιητικών ή εγγράφων θεωρείται ένας σαφής λόγος. Άλλα παραδείγματα για την τεκμηρίωση σαφών λόγων μπορούν να βρεθούν στο Παράρτημα 9, της παραγράφου 6 του PARIS MOU.

Μια λεπτομερέστερη επιθεώρηση θα περιλαμβάνει μια εκ βαθέων εξέταση σχετικά με :

1. Την Πιστοποίηση του πλοίου με τα απαραίτητα έγγραφα (Documentation)
2. Τη γενική κατάσταση του πλοίου
3. Την αντοχή του/στεγανότητα του στις καιρικές συνθήκες
4. Τα συστήματα έκτακτης ανάγκης
5. Τις ραδιοεπικοινωνίες
6. Τις λειτουργίες φορτοεκφόρτωσης
7. Τη πυρασφάλεια
8. Τα συστήματα συναγερμών/ειδοποίησης του πλοίου
9. Τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας
10. Τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας
11. Τα σωστικά μέσα του πλοίου
12. Τα τυχόν επικίνδυνα εμπορεύματα
13. Τα Συστήματα πρόωσης και τα βοηθητικά μηχανήματα
14. Τη πρόληψη της ρύπανσης

Όσο πιο λεπτομερής επιθεώρηση θα λαμβάνει υπόψη τον ανθρώπινο παράγοντα που καλύπτονται από τον κώδικα ISM τις συμβάσεις STCW, MLC 2006 και περιλαμβάνουν επιχειρησιακούς/λειτουργικούς ελέγχους ανάλογα με την περίπτωση.

Σκοπός της λεπτομερέστερης επιθεώρησης είναι να διαπιστωθεί η πραγματική κατάσταση του πλοίου, όπου υπάρχουν αμφιβολίες. Παραδείγματα σαφών ενδείξεων για επέκταση της αρχικής επιθεώρησης είναι:

- Σε σχέση με τα πιστοποιητικά: βιβλία και σχέδια που δεν τηρούνται σωστά.
- Σε σχέση με το Πλήρωμα: τα μέλη του πληρώματος δεν μπορούν να επικοινωνήσουν μεταξύ τους, ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος δεν έχουν εξοικειωθεί με τις λειτουργικές διαδικασίες του πλοίου.
- Σε σχέση με την κατάσταση του πλοίου: σοβαρά ελαττώματα στην γάστρα, ανθυγιεινές συνθήκες και απουσία βασικών τμημάτων του απαιτούμενου εξοπλισμού.

Μία λεπτομερέστερη επιθεώρηση πραγματοποιείται επίσης, όταν το πλοίο φέρει σημαία που δεν έχει κυρώσει όλες τις ισχύουσες Διεθνείς Συμβάσεις, όταν το πλοίο είναι

νεόκτιστο με συνέπεια να μην έχει επιθεωρηθεί ξανά και τα στοιχεία του να μην είναι καταχωρημένα στη βάση δεδομένων του THETIS και όταν το πλοίο εισέρχεται για πρώτη φορά σε λιμάνι της περιοχικής συμφωνίας των Παρισίων.

Κρίνεται θεμιτό να αναφερθεί ότι οι διαφορές στην κουλτούρα του πληρώματος και των υπόλοιπων παραγόντων που σχετίζονται με το πλοίο, ενδέχεται να δημιουργήσουν προβλήματα και ορισμένες συνθήκες/καταστάσεις να προκαλούν ερωτηματικά στον Επιθεωρητή του PSC και να θεωρούνται ανθυγιεινές ή ακόμα και επικίνδυνες.

Η λεπτομερέστερη επιθεώρηση επικεντρώνεται στον ή στους τομείς που υπήρξαν οι σαφείς ενδείξεις και παράλληλα μπορεί να περιλαμβάνει και άλλες περιοχές και συστήματα, όπως: τον χώρο του μηχανοστασίου, τον εξοπλισμό διάσωσης, τον πυροσβεστικό εξοπλισμό, τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας (όπως η συσκευή VDR<sup>47</sup>, το βυθόμετρο, το ραντάρ, η μαγνητική πυξίδα, οι χάρτες και οι ναυτιλιακές εκδόσεις), και οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας.

Σχήμα 7- Αριθμός επιθεωρήσεων ετών 2004-2013



Πηγή: Ετήσια Έκθεση Paris MoU 2013

<sup>47</sup> Voyage Data Recorder.

#### 4.4.5. Εκτεταμένη Επιθεώρηση (Expanded Inspection).

Οι ακόλουθες κατηγορίες πλοίων σύμφωνα με το άρθρο 14 του Π.Δ. 16/2011 (ΦΕΚ 36 Α΄) υπόκεινται σε εκτεταμένη επιθεώρηση<sup>48</sup>:

- α) πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου,
- β) επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα ή φυσικό αέριο, ή φορτηγά χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών,
- γ) πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου ή επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα ή φυσικό αέριο ή φορτηγά χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών, σε περίπτωση παραγόντων βαρύνουσας σημασίας ή μη αναμενόμενων παραγόντων,
- δ) πλοία που υπόκεινται σε νέα επιθεώρηση έπειτα από διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης.

Μια εκτεταμένη επιθεώρηση περιλαμβάνει έλεγχο της γενικής κατάστασης, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου στοιχείου, κατά περίπτωση, στους ακόλουθους τομείς κινδύνου:

1. Έγγραφα
2. Κατάσταση των δομικών στοιχείων
3. Αντοχή στις καιρικές συνθήκες
4. Συστήματα έκτακτης ανάγκης
5. Ραδιοεπικοινωνία
6. Εργασίες φορτοεκφόρτωσης
7. Πυρασφάλεια
8. Συναγερμοί
9. Συνθήκες διαβίωσης και εργασίας
10. Εξοπλισμός πλοήγησης
11. Σωστικός εξοπλισμός
12. Επικίνδυνα εμπορεύματα
13. Μηχανήματα πρόωσης και βοηθητικά μηχανήματα
14. Πρόληψη της ρύπανσης

---

<sup>48</sup> Επιθεώρηση η οποία καλύπτει τουλάχιστον τα σημεία στα οποία αναφέρεται το παράρτημα VII του Π.Δ. 16/2011 (ΦΕΚ 36 Α΄). Η εκτεταμένη επιθεώρηση μπορεί να περιλαμβάνει λεπτομερέστερη επιθεώρηση σε περίπτωση που υπάρχουν σαφείς ενδείξεις σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3.

Οι επιθεωρητές πρέπει να χρησιμοποιούν την επαγγελματική τους κρίση (professional judgment) προκειμένου να καθορίσουν το κατάλληλο βάθος της εξέτασης κάθε συγκεκριμένου στοιχείου.

Οι επιθεωρητές πρέπει να γνωρίζουν ότι η ασφαλής εκτέλεση ορισμένων λειτουργιών επί του πλοίου, π.χ. διακίνηση φορτίων, θα μπορούσε να τεθεί σε κίνδυνο από τους ελέγχους που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης. Με την επιφύλαξη της δυνατότητας διεξαγωγής των ελέγχων ή ενδεχόμενων περιορισμών συνδεδεμένων με την ασφάλεια των προσώπων, του πλοίου ή του λιμένα, οι έλεγχοι κατά τη διάρκεια μιας επιθεώρησης θα πρέπει να γίνονται σε συνεργασία με τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του πλοίου.

#### **4.5. Ελλείψεις που οδηγούν στην επιβολή του μέτρου της κράτησης και διορθωτικές ενέργειες.**

Όταν κατά τον έλεγχο διαπιστωθούν ελλείψεις (deficiencies), η φύση των ελλείψεων και την αντίστοιχη δράση που πρέπει να αναληφθεί συμπληρώνονται στην έκθεση επιθεώρησης. Μερικά παραδείγματα τέτοιων απαιτούμενων ενεργειών είναι: «αποκατάσταση της έλλειψης πριν από την αναχώρηση», «κράτηση του πλοίου», «ενημέρωση κράτους σημαίας, νηογνώμονα», κλπ.

Για όλες τις καταγεγραμμένες ελλείψεις θα πρέπει να ληφθούν όλες οι απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες ανάλογα με την δράση που έχει καταγράψει στην έκθεση του ο επιθεωρητής. Ο P.S.C. Officer βασιζόμενος στην επαγγελματική του κρίση καλείται να αποφασίσει εάν πρέπει να επιβιβαστεί στο πλοίο ώστε να ελέγξει προσωπικά αν όλες οι ελλείψεις όντως έχουν διορθωθεί.

Τα παρακάτω είναι τα βασικά κριτήρια για την απαγόρευση απόπλου του πλοίου (Παράρτημα Χ Π.Δ. 16/2011):

- ✓ Ένα πλοίο το οποίο είναι ασφαλές να ταξιδέψει στη θάλασσα θα πρέπει να κρατείται κατά την πρώτη επιθεώρηση, ανεξάρτητα από την στιγμή που το πλοίο έχει προγραμματιστεί να μείνει στο λιμάνι;
- ✓ Οι ελλείψεις σε ένα πλοίο είναι τόσο σοβαρές που θα πρέπει να αποκατασταθούν πριν το πλοίο αποπλεύσει.

Σε περίπτωση που οι ελλείψεις είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια, την

υγεία ή το περιβάλλον, οι λιμενικές αρχές θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι ο κίνδυνος αποκαταστάθηκε πριν επιτραπεί στο πλοίο να αποπλεύσει. Το κράτος σημαίας θα πρέπει να λαμβάνει γνώση το συντομότερο δυνατόν γραπτώς, περιλαμβανομένης της έκθεσης της επιθεώρησης. Ομοίως, στον αναγνωρισμένο οργανισμό που έχει εκδώσει τις σχετικές βεβαιώσεις για λογαριασμό της διοίκησης της σημαίας θα πρέπει να κοινοποιούνται, κατά περίπτωση. Τα προαναφερόμενα μέρη θα πρέπει να ειδοποιηθούν εγγράφως και για την απελευθέρωση της κράτησης.

Εάν οι ελλείψεις που προκάλεσαν κράτηση δεν μπορούν να αποκατασταθούν στον λιμένα επιθεώρησης, η λιμενική αρχή μπορεί να επιτρέψει στο πλοίο να μεταβεί στο πλησιέστερο διαθέσιμο κατάλληλο επισκευαστικό ναυπηγείο (repair yard), με την επιφύλαξη τυχόν κατάλληλων προϋποθέσεων που καθορίζονται από το κράτος σημαίας και τη λιμενική αρχή του λιμένα αναχώρησης, με σκοπό να εξασφαλιστεί ότι η πλοίο μπορεί έτσι να προχωρήσει χωρίς αδικαιολόγητο κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον.

Σε περίπτωση απαγόρευσης απόπλου του πλοίου, ο επιθεωρητής θα λάβει υπόψη τις πληροφορίες σχετικά με τον ναυλωτή του σκάφους κατά τη στιγμή της κράτησης. Ο πλοίαρχος θα κληθεί να υπογράψει για να επιβεβαιώσει τις πληροφορίες αυτές.

Όταν σε ένα πλοίο έχει απαγορευθεί ο απόπλους όλα τα έξοδα που θα προκύψουν από το κράτος λιμένα για την ακολουθούμενη επιθεώρηση (re-inspection) αποκατατάστασης των παρατηρήσεων του πλοίου θα επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου ή στον αντιπρόσωπό του στο κράτος λιμένα.

Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής ενός πλοίου έχει δικαίωμα προσφυγής κατά της απόφασης κράτησης που έχει λάβει από την αρμόδια αρχή του κράτους του λιμένα. Η προσφυγή δεν σημαίνει ωστόσο ότι θα έχει ως αποτέλεσμα την άμεση άρση της κράτησης.

Με την ολοκλήρωση της επιθεώρησης, ο πλοίαρχος του πλοίου, θα πρέπει να λάβει την έκθεση επιθεώρησης, στην οποία θα αναγράφονται τα αποτελέσματα της επιθεώρησης και λεπτομέρειες για κάθε δράση που απαιτείται να ληφθεί .

#### **4.5.1. Κριτήρια για την απόφαση επιβολής του μέτρου της κράτησης σε ένα πλοίο.**

Το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού στην παράγραφο 9 του παραρτήματος 1

εκθέτει τις διαδικασίες για την κράτηση των σκαφών, η οποία θα γίνει εάν βρεθούν παρατηρήσεις-ελλείψεις κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης:

- Τα πλοία που είναι επισφαλή να πλεύσουν στη θάλασσα τίθενται υπό κράτηση,
- Το πλοίο θα τεθεί υπό κράτηση εάν οι ελλείψεις (παρατηρήσεις) είναι αρκετά σοβαρές ώστε να απαιτείται εκ νέου έλεγχος από τον επιθεωρητή μετά το πέρας των απαιτούμενων εργασιών ώστε να επιβεβαιώσει ότι έχουν αποκατασταθεί.

Η ανάγκη να επιστρέψει ο επιθεωρητής στο πλοίο εξαρτάται από τη σοβαρότητα των παρατηρήσεων. Εντούτοις, δεν επιβάλλεται μια τέτοια υποχρέωση για κάθε περίπτωση. Αυτό επισημαίνει ότι η αρχή θα ελέγξει κατά προτίμηση με μια περαιτέρω επίσκεψη, εάν οι παρατηρήσεις έχουν αποκατασταθεί πριν από τον απόπλου του πλοίου. Η απόφαση για το εάν οι ελλείψεις που βρίσκονται σε ένα πλοίο είναι αρκετά σοβαρές ώστε να επιβάλλουν την επιβολή του μέτρου της κράτησης εξαρτάται από:

1. κατά πόσον το πλοίο διαθέτει τα σχετικά έγκυρα έγγραφα,
2. κατά πόσον το πλοίο διαθέτει το πλήρωμα που απαιτείται βάσει του εγγράφου για τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό επάνδρωσης (minimum safe manning).

Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, ο P.S.C.O. περαιτέρω θα αξιολογήσει εάν το πλοίο ή και το πλήρωμα είναι σε θέση:

- ✓ Να ταξιδεύουν ασφαλώς καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού
- ✓ Να χειρίζονται, να μεταφέρουν και να παρακολουθούν την κατάσταση του φορτίου καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού
- ✓ Να χειρίζονται ασφαλώς το μηχανοστάσιο καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού
- ✓ Να διατηρούν την κατάλληλη πρόωση και πηδαλιουχία καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού
- ✓ Να κατασβήνουν αποτελεσματικά τις πυρκαγιές σε οποιοδήποτε μέρος του πλοίου κατά το επόμενο ταξίδι
- ✓ Να εγκαταλείπουν το πλοίο ταχέως και ασφαλώς και να πραγματοποιούν ενέργειες διάσωσης, εφόσον απαιτείται, κατά το επικείμενο ταξίδι
- ✓ Να προλαμβάνουν τη ρύπανση του περιβάλλοντος καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού
- ✓ Να διατηρούν την απαιτούμενη ευστάθεια καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού
- ✓ Να διατηρούν την απαιτούμενη στεγανότητα καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου



ταξιδιού

- ✓ Να επικοινωνούν, εφόσον χρειάζεται, σε καταστάσεις κινδύνου κατά το επόμενο ταξίδι
- ✓ Να εξασφαλίζουν ασφαλείς και υγιείς συνθήκες επί του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού
- ✓ Να παρέχουν όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες σε περίπτωση ατυχήματος.

Εάν το αποτέλεσμα οποιεσδήποτε από αυτές τις αξιολογήσεις είναι αρνητικό, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παρατηρήσεις που βρίσκονται, για το πλοίο εξετάζεται το ενδεχόμενο να κρατηθεί. Ένας συνδυασμός ελλείψεων λιγότερο σοβαρής φύσης μπορεί επίσης να επιτρέψει την κράτηση του σκάφους<sup>49</sup>.

#### **4.6. Διαδικασίες για την επιβολή του μέτρου της κράτησης πλοίου.**

Ένα πλοίο τίθεται υπό κράτηση όταν ο επιθεωρητής αποφασίσει ότι δεν είναι ασφαλές να αποπλεύσει προς το επόμενο λιμάνι και οι ελλείψεις είναι τόσο σοβαρές που πρέπει να αποκατασταθούν άμεσα. Η κράτηση είναι το μέτρο που λαμβάνουν οι αρμόδιες αρχές επιθεώρησης όταν η κατάσταση του πλοίου ή του πληρώματός του δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά με τις διεθνείς συμβάσεις και αποτελεί κίνδυνο για το πλήρωμα του και το θαλάσσιο περιβάλλον. Όταν οι ελλείψεις δεν αποτελούν σοβαρή απειλή για το περιβάλλον και δεν έχουν σοβαρές επιπτώσεις στην ασφάλεια του πλοίου ή του πληρώματός του, τότε το πλοίο δεν θα πρέπει να τίθεται υπό κράτηση αλλά να του χορηγείται εύλογο χρονικό διάστημα για αποκατάσταση των τυχόν ελλείψεων.

Μια διαταγή κράτησης μπορεί να δοθεί ακόμα κι αν οι ελλείψεις θα μπορούσαν να αποκατασταθούν πριν από το σχεδιασμένο απόπλου του πλοίου. Επίσης μπορεί να περιλαμβάνει την οδηγία ότι το πλοίο πρέπει να παραμείνει σε μια ιδιαίτερη θέση, ή να κινηθεί προς ένα αγκυροβόλιο ή ένα άλλο λιμάνι. Η διαταγή θα πρέπει να διευκρινίζει τις περιστάσεις που θα επέτρεπαν στο πλοίο να απελευθερωθεί από την κράτηση. Η απουσία έγκυρων ISM πιστοποιητικών μπορεί να οδηγήσει σε κράτηση. Εντούτοις, τα πλοία που φέρουν τη σημαία κρατών που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη σε μια Συνθήκη ή σε κάποιο σχετικό όργανο δεν έχουν δικαίωμα να φέρουν τα πιστοποιητικά που

<sup>49</sup> Κριτήρια για την επιβολή κράτησης πλοίου αναφέρονται και στο X του Π.Δ. 16/2011 (ΦΕΚ 36 Α').

προβλέπονται από αυτά. Επομένως η απουσία των απαιτούμενων εγγράφων και πιστοποιητικών δεν θα αποτελέσει από μόνη της λόγο για κράτηση των πλοίων αυτών, αλλά υπακούοντας στην οδηγία για “μη ευνοϊκότερη μεταχείριση”, σε σχέση με τα κράτος λιμένα το οποίο έχει κυρώσει τη συγκεκριμένη σύμβαση, θα απαιτηθεί ουσιαστική συμμόρφωση τους πριν τους επιτραπεί ο απόπλους.

Για να αποφασίσει ο επιθεωρητής σχετικά με την κράτηση ενός πλοίου, ιδιαίτερα όταν αφορά τη δομική κατασκευή του, πρέπει να εξετάσει την αξιοπλοΐα του σκάφους και όχι την ηλικία του και να λάβει υπόψη τη αναμενόμενη φθορά λόγω χρήσης. Εάν υπάρχουν αμφιβολίες για τα επιτρεπόμενα ποσοστά μείωσης πάχους σε κύρια δομικά μέλη, ο επιθεωρητής θα πρέπει να έρθει σε επαφή με το κράτος σημαίας ή τον Νηογνώμονα. Επίσης έχει τη δυνατότητα να ζητήσει τη γνώμη εξειδικευμένου εμπειρογνώμονα ώστε να διαμορφωθεί μια αντικειμενική άποψη σε σχέση με τη δομική κατάσταση του πλοίου. Ζημία η οποία επισκευάστηκε αποτελεσματικά για το ταξίδι ως το επόμενο λιμάνι όπου θα γίνουν οι μόνιμες επισκευές δεν πρέπει να αποτελέσει λόγο για κράτηση.

Οι επιθεωρητές ελέγχου λιμένων πρέπει να απαριθμήσουν τις παρατηρήσεις που βρίσκουν, μαζί με τις εκάστοτε λεπτομέρειες συμπεριλαμβανομένων:

- Του σχετικού κωδικού της καταγραφείσας έλλειψης (Παράρτημα 2),
- Του σχετικού κωδικού των ενεργειών που θα πρέπει να ληφθούν π.χ. «αποκατάσταση στον επόμενο λιμένα κατάπλου»,
- Χρονικά διαστήματα θα πρέπει να τεθούν κατά τα οποία θα πρέπει να γίνει αποκατάσταση των παρατηρήσεων και θα πρέπει να ελεγχθούν σε επόμενη επιθεώρηση.
- Αναφορά στις σχετικές διατάξεις των Διεθνών Συμβάσεων που παραβιάζονται,
- Σύντομη περιγραφή της καταγραφείσας παρατήρησης.

Αν οι ελλείψεις που εντοπιστούν καθιστούν το πλοίο ανασφαλές για να αποπλεύσει, είτε απειλούν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τότε το πλοίο πρέπει να κρατηθεί από την αρχική επιθεώρηση. Κράτηση σημαίνει απαγόρευση της ελεύθερης κίνησης του πλοίου.

#### **4.7. Διορθωτικές ενέργειες για την αποκατάσταση των ελλείψεων.**

Όταν ο επιθεωρητής εντοπίσει τις ελλείψεις-παρατηρήσεις που υπάρχουν στο

πλοίο, έχει της εξής βασικές επιλογές διαθέσιμες όσον αφορά τον τρόπο αντιμετώπισης τους βάση των διαθέσιμων κωδικών δράσεων οι οποίοι συμπληρώνονται στο σχετικό πεδίο της έκθεσης επιθεώρησης:

- Κωδικός 17 - Αποκατάσταση ελλείψεων πριν τον απόπλου. Με τον κωδικό -17- ο επιθεωρητής απαιτεί τη διόρθωση των παρατηρήσεων πριν το πλοίο αποπλεύσει από το λιμάνι. Μπορεί να αποφασίσει να επιστρέψει στο πλοίο για να ελεγχθεί εάν οι παρατηρήσεις έχουν αποκατασταθεί σωστά. Ο συγκεκριμένος κωδικός είναι αυτός που χρησιμοποιείται και στην περίπτωση όπου επιβάλλεται η κράτηση με την διαφορά ότι πάντα υποσημειώνεται η έλλειψη ως έλλειψη κράτησης (detainable).
- Κωδικός 15 - Αποκατάσταση ελλείψεων στο επόμενο λιμάνι. Με τον κωδικό -15- μπορεί να επιτραπεί στο πλοίο να αποπλεύσει με την προϋπόθεση ότι οι ελλείψεις θα αποκατασταθούν στο επόμενο λιμάνι.
- Κωδικός 16 – Αποκατάσταση ελλείψεων εντός δέκα τεσσάρων ημερών. Με τον κωδικό -16- απαιτείται να αποκατασταθούν οι ελλείψεις μέσα σε δεκατέσσερις ημέρες, ή στην περίπτωση μη συμμόρφωσης με τον ISM με τον κωδικό -18- μέσα σε τρεις μήνες.
- Κωδικός 48 - Απόπλους του πλοίου με προϋποθέσεις του κράτους σημαίας του πλοίου.
- Κωδικός 99 - Απόπλους του πλοίου κατόπιν χορήγησης σχετικών οδηγιών/συστάσεων στον πλοίαρχο του πλοίου.
- Κωδικός 10 - Αποκατάσταση των ελλείψεων. Ο κωδικός -10- καταγράφεται για να δηλώσει την αποκατάσταση μιας έλλειψης. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο κατά τη διάρκεια μια επιθεώρησης στην οποία η έλλειψη αποκαθίσταται μέχρι τη λήξη της επιθεώρησης όσο και στην περίπτωση της αποκατάστασης των ελλείψεων στην επιθεώρηση μετά από επιβληθείσα κράτηση.<sup>50</sup>

#### **4.7.1. Αποκατάσταση ελλείψεων σε κατάλληλη επισκευαστική μονάδα.**

Εάν ο επιθεωρητής αποφασίσει σύμφωνα με την επαγγελματική του κρίση

<sup>50</sup> Το σύνολο των κωδικών δράσεων μπορεί να αναζητηθούν στην ιστοσελίδα [www.parismou.org/publications](http://www.parismou.org/publications).

(professional judgment) να επιβάλει το μέτρο της κράτησης στο πλοίο δεδομένου ότι η αρμοδιότητα λιμενικών αρχών είναι ταυτόχρονη με την αρμοδιότητα κράτους σημαίας, είναι σημαντικό να ειδοποιηθεί ο εκπρόσωπος για το κράτος σημαίας και να ζητηθεί η συνεργασία του, ή ο εκπρόσωπος του παρακολουθούντα το πλοίο Νηογνώμονα, ώστε να να αρχίσουν οι διεργασίες για να διορθωθούν οι ατέλειες που σημειώθηκαν.

Εάν το πλοίο κρίνεται ότι είναι κάτω του μετρίου και θέτει κίνδυνο στην ασφάλεια του σκάφους, των επιβατών, του πληρώματος ή παρουσιάζει κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον, οι λιμενικές αρχές έχουν καθήκον αμέσως να εξασφαλίσουν ότι τα διορθωτικά μέτρα λαμβάνονται προτού επιτραπεί ο απόπλους του πλοίου.

Στην περίπτωση κατά την οποία οι παρατηρήσεις πρέπει να αποκατασταθούν αλλά οι εγκαταστάσεις ή οι αποβάθρες επισκευής δεν είναι οι πλέον κατάλληλες στο λιμάνι της επιθεώρησης, μπορεί να επιτραπεί στο πλοίο να πλεύσει στη κοντινότερη (nearest) και καταλληλότερη (appropriate) επισκευαστική μονάδα. Στην περίπτωση αυτή σημειώνεται ο κωδικός δράσης – 46 – στην έκθεση επιθεώρησης. Ο επιθεωρητής για να επιτρέψει τον απόπλου στο πλοίο προς την μονάδα επισκευής αρχικά θα πρέπει να του παρουσιαστεί μια συμφωνία μεταξύ της πλοιοκτήτριας / διαχειρίστριας εταιρείας με την επισκευαστική μονάδα για την ανάληψη της διενέργειας και της ολοκλήρωσης των αναγκαίων επισκευών. Στην συνέχεια για την αξιολόγηση εάν είναι ή όχι ασφαλές να κάνει το ταξίδι αυτό το πλοίο επιθεωρητής συνεργάζεται με το κράτος σημαίας ώστε να τεθούν και να συμφωνηθούν οι σχετικές προϋποθέσεις λαμβάνοντας πάντα υπόψη:

- ✓ Το μέγεθος και τον τύπο του σκάφους και του εξοπλισμού.
- ✓ Τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου.
- ✓ Τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες ώστε να ταξιδέψει το πλοίο.

Είναι σημαντικό το σκάφος να φθάσει στο λιμάνι επισκευής που έχει οριστεί. Σε αντίθετη περίπτωση μπορεί να οδηγηθεί σε γενική απαγόρευση κατάπλου από όλα τα λιμάνια της περιοχικής συμφωνίας.

#### **4.7.2. Αναστολή των διαδικασιών πάνω σε πλοίο.**

Εάν οι ελλείψεις που βρίσκονται καθιστούν κάποιες εκ των διαδικασιών πάνω στο πλοίο (π.χ. διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης, διαδικασίες παραλαβής καυσίμων) επισφαλείς ο επιθεωρητής έχει το δικαίωμα να αναστείλει τις σχετικές διαδικασίες

χρησιμοποιώντας τον κωδικό δράσης - 65 -. Αναστολή λειτουργίας ορίζεται η ρητή απαγόρευση της συνέχισης κάποιας λειτουργίας πλοίου λόγω διαπιστωθεισών ελλείψεων οι οποίες, μεμονωμένα ή από κοινού, καθιστούν τη συνέχιση της λειτουργίας επικίνδυνη.

#### **4.8. Διαδικασίες προσφυγής (appeal) έναντι επιβληθείσας κράτησης πλοίου.**

Όταν διαπιστώνονται ελλείψεις οι οποίες καθιστούν το πλοίο ακατάλληλο για να συνεχίσει να ταξιδεύει ή όταν συνιστά κίνδυνο για το περιβάλλον, το πλοίο θα πρέπει να κρατείται. Ο επιθεωρητής θα εκδώσει την απόφαση της κράτησης στον πλοίαρχο. Ο επιθεωρητής θα πρέπει να ενημερώσει τον πλοίαρχο ότι ο ιδιοκτήτης / διαχειριστής του πλοίου για τι δικαίωμα της προσφυγής καθώς και τις διαδικασίες αυτής.

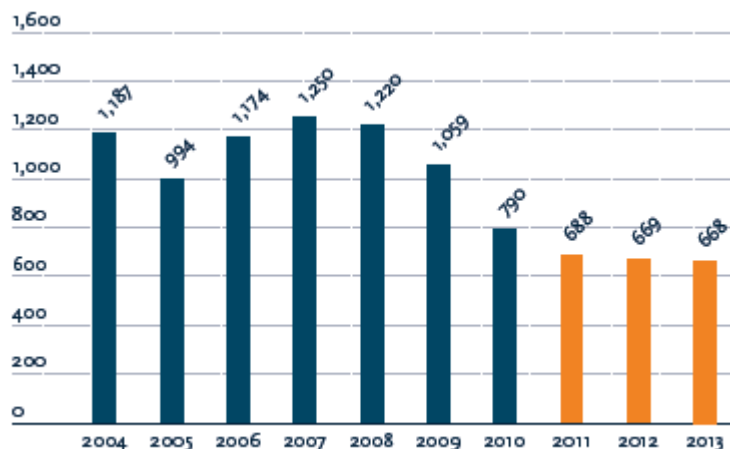
Σε περίπτωση που ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής χρησιμοποιήσει την επίσημη μορφή έφεσης και επιθυμεί να διαμαρτυρηθεί για την απόφαση κράτησης, θα πρέπει να επιλέξει μεταξύ δύο διαδικασιών προσφυγής. Σύμφωνα με την εθνική διαδικασία προσφυγής η καταγγελία θα πρέπει να αποσταλεί στη σημαία του κράτους στο λιμάνι του οποίου επιβλήθηκε το μέτρο της κράτησης του πλοίου αναφέροντας λόγους για του οποίους θα πρέπει να ακυρωθεί η κράτηση του πλοίου και συμπεριλαμβάνοντας τυχόν επιπρόσθετα στοιχεία που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη ώστε να αποφασιστεί η τυχόν ακύρωση ή η διατήρηση της κράτησης ή ακόμα και τη διαγραφή ορισμένων εκ των παρατηρήσεων (άρθρο 20 Π.Δ. 16/2011).

Σύμφωνα με την διαδικασία εξέτασης της καταγγελίας της κράτησης στα όργανα του Paris MoU, η καταγγελία θα πρέπει να διαβιβασθεί στο κράτος της σημαίας που φέρει το πλοίο μαζί με τα τυχόν επιπρόσθετα στοιχεία προς υπεράσπιση των θέσεων και εν συνεχεία να διαβιβασθούν στη Γραμματεία του Μνημονίου των Παρισίων (PARIS MoU Secretariat) για επανεξέταση<sup>51</sup>.

---

<sup>51</sup> Βλέπε και Πολυκάρπου Χριστοφή- Αθήνα Μάιος ,2008.

Σχήμα 8- Αριθμός κρατήσεων ετών 2004-2013



Πηγή: Ετήσια Έκθεση Paris MoU 2013

#### 4.9. Σύνταξη της έκθεσης επιθεώρησης.

Αφού ολοκληρωθεί μια επιθεώρηση από την Αρχή του κράτους-λιμένα, συμπληρώνεται από τον επιθεωρητή η έκθεση επιθεώρησης αντίγραφο της οποίας επιδίδεται στο πλοίαρχο του πλοίου. Η έκθεση επιθεώρησης αποτελείται από δυο μέρη ως εξής<sup>52</sup>:

- Αναφορά Φόρμας Α – περιλαμβάνει τα στοιχεία του πλοίου, την ισχύ των πιστοποιητικών, τις ημερομηνίες της τελευταίας επιθεώρησης και την αναφορά της κράτησης.
- Αναφορά Φόρμας Β – απαριθμεί όλες τις ελλείψεις λεπτομερώς περιλαμβάνοντας τον σχετικό κωδικό του αντικειμένου/πεδίου όπου βρέθηκε η παρατήρηση (Παράρτημα 2), το είδος/εύρος της έλλειψης, τον αντίστοιχο κανονισμό της σύμβασης που παραβιάζεται, τον κωδικό δράσης που απαιτείται με το αντίστοιχο χρονικό περιθώριο που δίνεται για αποκατάσταση, ένα σύντομο σχόλιο για την καταγραφείσα παρατήρηση ενώ σε ειδικά πεδία σημειώνονται (Παράρτημα 3):
  - Εάν η έλλειψη υποδεικνύει μη ορθή εφαρμογή του κώδικα ISM στο πλοίο,
  - Εάν για την έλλειψη αναλογεί ευθύνη και στον παρακολουθούντα νηογνώμονα

<sup>52</sup> Συμπλήρωση στοιχείων της έκθεσης σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΧ Π.Δ. 16/2011 (ΦΕΚ 36 Α').

του πλοίου,

➤ Εάν η έλλειψη υπό κάποιες προϋποθέσεις μπορεί να χαρακτηριστεί ως “ατυχηματική”.

Η έκθεση επιθεώρησης περιλαμβάνει τουλάχιστον τα στοιχεία:

### Γενικές πληροφορίες

- ✓ Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης που συνέταξε την έκθεση
- ✓ Ημερομηνία και τόπο επιθεώρησης
- ✓ Όνομα του επιθεωρηθέντος πλοίου
- ✓ Σημαία που φέρει το πλοίο
- ✓ Τύπο του πλοίου (όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης)
- ✓ Κωδικό αριθμό IMO του πλοίου
- ✓ Διακριτικό σήμα
- ✓ Ολική χωρητικότητα (O.X. – G.T.)
- ✓ Νεκρό βάρος (όπου τυγχάνει εφαρμογής)
- ✓ Έτος ναυπήγησης όπως προκύπτει βάσει της ημερομηνίας που αναγράφεται στα πιστοποιητικά ασφαλείας του πλοίου
- ✓ Τον νηογνώμονα ή τους νηογνώμονες, καθώς και κάθε άλλον οργανισμό, αναλόγως, που έχει/έχουν εκδώσει για το συγκεκριμένο πλοίο πιστοποιητικά κλάσης εφόσον υπάρχουν.
- ✓ Τον αναγνωρισμένο οργανισμό ή τους αναγνωρισμένους οργανισμούς ή/και οποιονδήποτε άλλο φορέα που έχει/έχουν εκδώσει, για το συγκεκριμένο πλοίο, πιστοποιητικά βάσει των ισχυουσών συμβάσεων για λογαριασμό του κράτους σημαίας.
- ✓ Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση της πλοιοκτήτριας εταιρείας ή του έχοντος την εκμετάλλευση.
- ✓ Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του ναυλωτή που είναι υπεύθυνος για την επιλογή του πλοίου και τύπος ναύλωσης, για τα πλοία που μεταφέρουν φορτία υγρών ή στερεών ουσιών χύδην.
- ✓ Τελική ημερομηνία σύνταξης της έκθεσης της επιθεώρησης.
- ✓ Προειδοποίηση ότι ενδέχεται να δημοσιευθούν λεπτομερή στοιχεία σχετικά με

επιθεώρηση ή κράτηση πλοίου.

### **Πληροφορίες σχετικές με την επιθεώρηση**

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

### **Συμπληρωματικές πληροφορίες σε περίπτωση κράτησης πλοίου**

- Ημερομηνία της απόφασης κράτησης πλοίου,
- Φύση των ελλείψεων που δικαιολογούν την απόφαση κράτησης πλοίου (παραπομπές στις συμβάσεις που παραβιάζονται),
- Αναφορά στην περίπτωση που ο αναγνωρισμένος οργανισμός ή άλλος ιδιωτικός οργανισμός ο οποίος πραγματοποίησε τον σχετικό έλεγχο στο πλοίο, φέρει ευθύνη σε σχέση με τις ελλείψεις οι οποίες, μόνες ή σε συνδυασμό με άλλες δικαιολόγησαν την κράτηση πλοίου,
- Μέτρα που ελήφθησαν.

Σε περίπτωση κράτησης του πλοίου, ο αξιωματικός της Λιμενικής Αρχής ολοκληρώνοντας την έκθεση, εξηγεί στον πλοίαρχο το δικαίωμά του για έφεση και την επανάληψη της επιθεώρησης από την Αρχή ή το νηογνώμονα. Στη συνέχεια του επιδίδει την φόρμα απόφασης κράτησης (Παράρτημα 3) η οποία απευθύνεται στον πλοίαρχο (Notification of Detention for the Master) καθώς και την φόρμα απόφασης κράτησης του πλοίου (Notification of Detention of the Ship). Η άδεια απόπλου θα δοθεί μετά την



εξασφάλιση των απαιτούμενων αποκαταστάσεων με την επίδοση της σχετικής φόρμας άρσης της κράτησης (Notification of Release of Ship) στο πλοίο και η οποία αναφέρει την ημερομηνία και τα υπόλοιπα στοιχεία σχετικά με την άρση της κράτησης (Παράρτημα 3). Οι έλεγχοι από τις Αρχές είναι χωρίς δαπάνη για το πλοίο. Σε περίπτωση όμως που βρεθούν ελλείψεις και υπάρξει απαγόρευση του απόπλου του πλοίου οι Αρχές χρεώνουν τα έξοδα της επιθεώρησης. Τα έξοδα αυτά πρέπει να καλυφθούν από το πλοίο πριν την άρση της απαγόρευσης απόπλου.

Ανεξάρτητα με το αν βρέθηκαν ελαττώματα ή όχι, οι λεπτομέρειες της επιθεώρησης πρέπει να εισάγονται στη βάση δεδομένων που είναι προσβάσιμη από τις λιμενικές αρχές των κρατών του Μνημονίου Συνεννόησης. Επιπρόσθετα, αν υπάρχουν επιπτώσεις και ποινές από την επιθεώρηση, θα πρέπει να πληροφορούνται το κράτος σημαίας νηολόγησης, ο νηογνώμονας του πλοίου και ο IMO. Μια μηνιαία λίστα των κρατήσεων αυτών εκδίδεται στην ιστοσελίδα του Paris MoU η οποία περιέχει μεταξύ άλλων το όνομα του πλοίου, τον πλοιοκτήτη, το νηογνώμονα και την ημερομηνία της κράτησης.

#### **4.10. Καταχώρηση πληροφοριών των επιθεωρήσεων.**

Η καταχώρηση των πληροφοριών σχετικά με επιθεωρήσεις σε λιμένες των κρατών μελών και πιθανές απαγορεύσεις απόπλου, περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- ✓ το όνομα του πλοίου,
- ✓ τον αριθμό IMO,
- ✓ τον τύπο του πλοίου,
- ✓ την ολική χωρητικότητα (σε κόρους),
- ✓ το έτος ναυπήγησης, βάσει της ημερομηνίας ναυπήγησης που αναγράφεται στα πιστοποιητικά ασφάλειας του πλοίου,
- ✓ το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή,
- ✓ για τα πλοία που μεταφέρουν φορτία υγρών ή ξηρών χύδην, το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του ναυλωτή και τον τύπο ναύλωσης,
- ✓ το κράτος της σημαίας,
- ✓ το νηογνώμονα που έχει ταξινομήσει το πλοίο και συνεπώς έχει εκδώσει
- ✓ τα αντίστοιχα πιστοποιητικά συμμόρφωσης με τους κανονισμούς του, εφόσον

- υπάρχουν,
- ✓ το νηογνώμονα, ή οποιονδήποτε άλλο φορέα που έχει εκδώσει, για το συγκεκριμένο πλοίο, πιστοποιητικά βάσει των εφαρμοζόμενων συμβάσεων για λογαριασμό του κράτους της σημαίας, καθώς και τα εκδοθέντα πιστοποιητικά,
  - ✓ το λιμένα και την ημερομηνία της τελευταίας ενισχυμένης επιθεώρησης και, ενδεχομένως, αναφορά της επιβολής απαγόρευσης απόπλου,
  - ✓ το λιμένα και την ημερομηνία της τελευταίας ειδικής επιθεώρησης καθώς και αναφορά του οργανισμού που πραγματοποίησε την επιθεώρηση,
  - ✓ τον αριθμό των απαγορεύσεων απόπλου κατά τη διάρκεια των τελευταίων 24 μηνών,
  - ✓ τη χώρα και το λιμένα απαγόρευσης απόπλου,
  - ✓ την ημερομηνία άρσης της απαγόρευσης απόπλου,
  - ✓ τη διάρκεια απαγόρευσης απόπλου, σε ημέρες,
  - ✓ τον αριθμό των διαπιστωθέντων ελαττωμάτων και τους λόγους της απαγόρευσης απόπλου, με σαφή και διεξοδικό τρόπο,
  - ✓ την περιγραφή των μέτρων παρακολούθησης της απαγόρευσης απόπλου που ελήφθησαν από την αρμόδια αρχή και, ενδεχομένως, από το νηογνώμονα,
  - ✓ σε περίπτωση απαγόρευσης ελλιμενισμού του πλοίου σε οποιονδήποτε λιμένα εντός της Κοινότητας, τους λόγους της απαγόρευσης, με σαφή και διεξοδικό τρόπο,
  - ✓ αναφορά, ενδεχομένως, ότι ο νηογνώμονας ή οποιοσδήποτε άλλος ιδιωτικός οργανισμός ο οποίος πραγματοποίησε τη σχετική επιθεώρηση στο πλοίο, φέρει ευθύνη σε σχέση με τα ελαττώματα τα οποία, μόνα ή σε συνδυασμό με άλλα, δικαιολόγησαν την απαγόρευση απόπλου,
  - ✓ περιγραφή των μέτρων που ελήφθησαν για πλοίο στο οποίο επετράπη να
  - ✓ προσεγγίσει το πλησιέστερο κατάλληλο ναυπηγείο ή στο οποίο απαγορεύτηκε η είσοδος σε κοινοτικό λιμένα.

### **Απαγόρευση Πρόσβασης στους Λιμένες (Banning) της περιοχικής συμφωνίας του Paris MoU.**

Η απαγόρευση εισόδου στους κοινοτικούς λιμένες μπορεί να επιβληθεί στις παρακάτω περιπτώσεις:

- Στα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους που βρίσκεται στη μαύρη λίστα της ετήσιας έκθεσης του Paris MoU, τα οποία έχουν κρατηθεί πάνω από δυο φορές τους τελευταίους 36 μήνες στα λιμάνια του Μνημονίου.
- Στα πλοία σημαίας κράτους που βρίσκεται στη γκρι λίστα της ετήσιας έκθεσης του Paris MoU και έχουν κρατηθεί πάνω από δύο φορές τους τελευταίους 24 μήνες στα λιμάνια του μνημονίου.
- Σύμφωνα με το Μνημόνιο των Παρισίων πλοία τα οποία δεν συμμορφώθηκαν με την επιβολή του μέτρου της κράτησης ή απέτυχαν να προσεγγίσουν την επισκευαστική μονάδα που τους υποδείχτηκε τιμωρούνται, επίσης, με απαγόρευση πρόσβασης στους κοινοτικούς λιμένες.

#### **Διαδικασίες σχετικά με την απαγόρευση εισόδου στους λιμένες της κοινότητας**

Όταν συντρέχουν οι συνθήκες που υπαγορεύουν την απαγόρευση εισόδου στους λιμένες της περιοχικής συμφωνίας του Μ.Σ. των Παρισίων, η αρμόδια αρχή του λιμένα, ενημερώνει γραπτώς τον πλοίαρχο και τον πλοιοκτήτη ή το διαχειριστή του πλοίου σχετικά με το μέτρο απαγόρευσης κατάπλου το οποίο επιβάλλεται στο πλοίο. Η αρμόδια Αρχή ενημερώνει επίσης την αρχή του κράτους της σημαίας, τον αρμόδιο νηογνώμονα, τα άλλα κράτη μέλη, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Διοικητικό Κέντρο Ναυτιλιακών Υποθέσεων και τη Γραμματεία του Μνημονίου.

Για να αρθεί η απαγόρευση κατάπλου, ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής πρέπει να υποβάλουν επίσημη αίτηση επανεπιθεώρησης στην αρμόδια Αρχή του κράτους μέλους που επέβαλε την απαγόρευση κατάπλου μετά την λήξη του προβλεπόμενου χρόνου που διαρκεί η επιβληθείσα απαγόρευση. Η αίτηση επανεπιθεώρησης πρέπει να συνοδεύεται από βεβαίωση της αρχής του κράτους της σημαίας ότι το πλοίο ανταποκρίνεται πλήρως στις ισχύουσες διατάξεις των διεθνών συμβάσεων. Η αίτηση άρσης της απαγόρευσης κατάπλου στους κοινοτικούς λιμένες πρέπει επίσης να συνοδεύεται, ανάλογα με την περίπτωση, από βεβαίωση του νηογνώμονα στην κλάση του οποίου έχει καταχωρηθεί το πλοίο, ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στα πρότυπα ταξινόμησης που έχει ορίσει ο νηογνώμονας αυτός.

Η απαγόρευση κατάπλου μπορεί να αρθεί μόνον ύστερα από νέα επιθεώρηση του πλοίου σε συμφωνημένο λιμένα από επιθεωρητές της αρμόδιας αρχής του κράτους

μέλους που επέβαλε την απαγόρευση κατάπλου και μόνο αν αποδεικνύεται επαρκώς στο κράτος μέλος αυτό ότι το πλοίο ανταποκρίνεται πλήρως προς τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων. Εάν ο συμφωνημένος λιμένας ευρίσκεται εντός της Κοινότητας, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα προορισμού μπορεί να επιτρέπει στο πλοίο, εφόσον συμφωνεί η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που επέβαλε την απαγόρευση ελλιμενισμού, να πλεύσει μέχρι το συγκεκριμένο λιμένα προορισμού, μόνον προκειμένου να εξακριβωθεί ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στις ελάχιστες απαιτήσεις των Διεθνών Συμβάσεων (minimum standards).

Σημειώνεται ότι η απαγόρευση κατάπλου σε κοινοτικούς λιμένες μπορεί να αρθεί μετά από τρεις μήνες (03) μήνες στην περίπτωση που στο πλοίο επιβάλλεται το μέτρο αυτό για πρώτη φορά, ενώ στην περίπτωση που στο πλοίο επιβάλλεται δεύτερη φορά το μέτρο της απαγόρευσης κατάπλου σε κοινοτικούς λιμένες η απαγόρευση αυτή μπορεί να αρθεί μετά την παρέλευση δώδεκα (12) μηνών. Στην τρίτη φορά επιβολής του μέτρου αυτού η χρονική διάρκεια είναι είκοσι τέσσερις μήνες ενώ για να αρθεί το μέτρο θα πρέπει να συντρέχουν οι κάτωθι προϋποθέσεις:

- Το πλοίο θα πρέπει να φέρει πλέον σημαία κράτους της Λευκής Λίστας,
- Το πλοίο θα πρέπει να φέρει πιστοποιητικά εκδοθέντα από οργανισμό αναγνωρισμένο από ένα τουλάχιστον κράτος μέλος του Paris MoU ή να είναι αναγνωρισμένος οργανισμός από την Ευρωπαϊκή Ένωση,
- Το πλοίο θα πρέπει να διαχειρίζεται από εταιρεία υψηλούς απόδοσης,
- Το πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις όλων των Διεθνών Συμβάσεων.

Σε ενδεχόμενο τέταρτου “Banning” η απαγόρευση πλέον είναι μόνιμης ισχύος.

Η νέα επιθεώρηση συνίσταται σε εκτεταμένη επιθεώρηση (expanded inspection) η οποία πρέπει να καλύπτει τους τομείς που απαιτούνται για τις εκτεταμένες επιθεωρήσεις. Όλα τα έξοδα της επιθεώρησης βαρύνουν το πλοίο. Εάν τα αποτελέσματα της εκτεταμένης επιθεώρησης ικανοποιούν το κράτος μέλος, το μέτρο της απαγόρευσης ελλιμενισμού αίρεται. Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου ενημερώνεται σχετικώς γραπτώς όπως και όλες οι Αρχές που προαναφέρθηκαν. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το πλοίο μετά την άρση της απαγόρευσης εισόδου σε κοινοτικές λιμένες θα βρίσκεται σε προτεραιότητα I (PI) προς επιθεώρηση και συνεπώς θα είναι υπόχρεο επιθεώρησης. Οι πληροφορίες που αφορούν τα πλοία στα οποία έχει απαγορευτεί η είσοδος στους λιμένες της Κοινότητας πρέπει να διατίθενται στη πληροφοριακή βάση

δεδομένων THETIS και να δημοσιεύονται.

Πίνακας 9 - Απαγόρευση Πρόσβασης στους Κοινοτικούς Λιμένες (Banning) έτους 2013

Flag	Failed to call at indicated repair yard	Jumped detention	Multiple detentions			Total Banned ships
			1 <sup>st</sup> ban	2 <sup>nd</sup> ban	3 <sup>rd</sup> ban	
Albania			1			1
Belize	1		2			3
Bolivia			1			1
Cambodia		1				1
Comoros			2			2
Curacao			1			1
Dominica			1			1
Libya			1			1
Moldova, Republic of	1		9	1		11
Mongolia		1				1
Panama	1		1			2
Russian Federation	1					1
Saint Kitts and Nevis			2			2
Saint Vincent and the Grenadines	1		7			8
Sierra Leone	2		1			3
Tanzania, United Republic of	2	2	8	1		13
Togo	3		5			8
Turkey	1					1
Ukraine			1	1		2
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>43</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>63</b>

Πηγή: Ετήσια έκθεση PARIS MoU 2013

#### 4.11. Συσχέτιση της κράτησης σύμφωνα με τις διαδικασίες του Port State Control - Paris MoU με τον ISM Code και τις Συμβάσεις MARPOL και SOLAS.

Σύμφωνα με τις διαδικασίες του Paris MoU, σε ένα πλοίο χωρίς πιστοποιητικά του κώδικα ISM πρέπει να επιβάλλεται κράτηση. Θα πρέπει να διαπιστώνεται ότι η εταιρεία φέρει πιστοποιητικό DOC για τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου και ότι έχουν πραγματοποιηθεί οι προβλεπόμενοι έλεγχοι και θεωρήσεις στα πιστοποιητικά. Τα στοιχεία της εταιρείας στο DOC & SMC πρέπει να ταυτίζονται. Σε περίπτωση εύρεσης παρατηρήσεων που σχετίζονται με τον κώδικα ISM και υποδεικνύουν μη ορθή εφαρμογή των σχετικών απαιτήσεων του κώδικα θα πρέπει να εξετάζεται ανάλογα της σοβαρότητας

της παρατήρησης η κράτηση ή όχι του πλοίου. Τέτοιου είδους ελλείψεις μπορεί να είναι:

- Υπάρχοντα ή ανεπίλυτα ελαττώματα τεχνικής φύσεως που δεν αντιμετωπίστηκαν κατάλληλα από το διαχειριστή του πλοίου.
- Ελλείψεις τεχνικής φύσεως που καταδεικνύουν την έλλειψη αποτελεσματικής συντήρησης.
- Γυμνάσια για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης (άλλων από αυτά που προδιαγράφει η SOLAS), που δεν έχουν προγραμματιστεί ή διεξαχθεί.
- Απουσία διερεύνησης συμβάντων / παραλίγο ατυχημάτων με σκοπό την αποφυγή της επανάληψής τους.

Εάν η επιθεώρηση αποκαλύψει απουσία του πιστοποιητικού Συμμόρφωσης (DOC Certificate) πάνω στο πλοίο (αντίγραφο) ή του Πιστοποιητικού Ασφάλειας (SMC), ο επιθεωρητής θα πρέπει να θέσει το πλοίο υπό κράτηση. Επιπλέον σε περίπτωση που ανευρεθούν από τους επιθεωρητές PSC ενδείξεις για ανεπάρκεια του ISM του πλοίου μπορούν να επιθεωρήσουν το πλοίο στον τομέα αυτό εκτενέστερα διεξάγοντας λεπτομερέστερη επιθεώρηση προκειμένου να ανακαλυφθεί εάν ο ISM λειτουργεί. Η παρουσία διάφορων τεχνικών ελλείψεων θα δώσει αφορμή για την υπόθεση ότι ο ISM δεν λειτουργεί ικανοποιητικά. Κατά την διενέργεια της λεπτομερέστερης επιθεώρησης, ο επιθεωρητής ελέγχει τα παρακάτω:

- ✓ την εφαρμογή του Κώδικα ISM στο πλοίο,
- ✓ την εγκυρότητα των πιστοποιητικών του πλοίου,
- ✓ την ύπαρξη πολιτικής της εταιρείας για την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την γνώση του πληρώματος σχετικά με αυτή,
- ✓ την αναγνώριση του DPA από τους Αξιωματικούς του Πλοίου,
- ✓ το πρόγραμμα γυμνασίων και τις διαδικασίες επικοινωνίας με την στεριά σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,
- ✓ τις διαδικασίες για την τήρηση των εγγράφων και ελέγχου
- ✓ τις περιπτώσεις μη συμμορφώσεων, ατυχημάτων και επικίνδυνων καταστάσεων
- ✓ τον τρόπο με τον οποίο εξοικειώθηκαν με το πλοίο τα νέα μέλη του πληρώματος.

Οι παραπάνω περιπτώσεις μπορούν να θεωρηθούν ως σοβαρές μη συμμορφώσεις και δικαιολογούν την κράτηση του πλοίου, ωστόσο δεν καλύπτουν όλο το σχετικό φάσμα των περιοχών και σημείων που πρέπει να επιθεωρηθούν.

Οι επιθεωρητές P.S.C. καταγράφουν τις ελλείψεις επί του πλοίου οι οποίες υποδεικνύουν ανεπάρκεια στον ISM σε ειδικό πεδίο στην έκθεση επιθεώρησης και στη

συνέχεια καταγράφουν μια έλλειψη δηλώνοντας ότι το σύστημα διαχείρισης του πλοίου (Safety Management system) λειτουργεί ανεπαρκώς και ότι το πλοίο καθώς και η εταιρεία θα πρέπει να ελεγχθεί από τις αρμόδιες αρχές της σημαίας σχετικά με την λειτουργία του κώδικα ISM μέσα σε προκαθορισμένο χρονικό διάστημα.

Επιπρόσθετα σχετικά με τις Συμβάσεις Marpol και Solas κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων κράτους λιμένα ελέγχονται από τον επιθεωρητή ενδελεχώς η ύπαρξη των προβλεπόμενων πιστοποιητικών και των βιβλίων (π.χ. βιβλία πετρελαίου ή απορριμμάτων της Marpol) από τις εν λόγω Συμβάσεις καθώς και η σωστή ετήσιοι ή ενδιάμεσοι έλεγχοι που απαιτούνται με τις αντίστοιχες θεωρήσεις σε αυτά. Ευνόητο είναι ότι σε περίπτωση απουσίας ή πλημμελής τήρησης των προαναφερόμενων πιστοποιητικών και βιβλίων το επιθεωρηθέν πλοίο θα πρέπει να κρατείται. Κάθε ανευρεθείσα έλλειψη σε τομείς σχετικών με τις Συμβάσεις Marpol και Solas καταγράφεται στην έκθεση επιθεώρησης με σαφή αναφορά στις διατάξεις που παραβιάζονται κάθε φορά. Η ευρεία εφαρμογή των συμβάσεων Marpol και Solas στη λειτουργία των πλοίων σύμφωνα με τα ετήσια στατιστικά στοιχεία του Paris MoU αλλά και άλλων περιοχικών συμφωνιών ανά τον κόσμο έχει καταδείξει τις σχετικές ελλείψεις που αναφέρονται σε αυτές ως από τις συχνότερες που συναντώνται και καταγράφονται κατά τη διενέργεια επιθεωρήσεων κράτους λιμένα.

## **Κεφάλαιο 5<sup>ο</sup> Αποτίμηση και τελικά Συμπεράσματα**

### **5.1 Εξελίξεις που έλαβαν χώρα στα πλαίσια του Paris MoU.**

Σε ετήσια βάση η Επιτροπή Επιθεώρησης η οποία αποτελεί εκτελεστικό όργανο του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού υλοποιεί μια συνεδρίαση. Η Επιτροπή της οποίας αντικείμενο είναι ζητήματα πολιτικής που έχουν σχέση με την ενίσχυση των επιθεωρήσεων των λιμενικών αρχών των χωρών όλης της περιφέρειας, εκτός των άλλων, εκτιμά το έργο της Τεχνικής Ομάδας Αξιολόγησης (Technical Evaluation Group) και παίρνει πρωτοβουλίες σχετικά με διοικητικές διαδικασίες.

Καθώς το Μνημόνιο συγκροτεί 27 μέλη, η Επιτροπή παρουσίασε θετική εξέλιξη στην υιοθέτηση πρόσθετων λεπτομερειών στο Νέο Καθεστώς Επιθεώρησης το οποίο ξεκίνησε να εφαρμόζεται από το 2011. Επιπλέον αξιολόγησε και την βελτίωση που έχει σημειώσει στην ανάπτυξη του νέου συστήματος πληροφοριών. Την νομική ευθύνη για την δημιουργία του εν λόγω συστήματος πληροφοριών την έχει ο οργανισμός European Maritime Safety Agency (EMSA), σε συνεργασία με το Paris MOU. Ένα από τα ζητήματα που απασχόλησε την Επιτροπή ήταν η σκέψη για εφαρμογή ενός προγράμματος κατάρτισης των επιθεωρητών που θα εφαρμόζεται ομαδικά από όλα τα κράτη-μέλη.

Η ιδέα να ακολουθηθούν από κοινού δραστικά μέτρα που θα εξασφαλίζουν ποιοτική επιθεώρηση αφενός και διά βίου κατάρτιση στους επιθεωρητές και ενημέρωση των τεχνικών τους γνώσεων έγινε αποδεκτή από όλα τα κράτη-μέλη που συμμετείχαν. Ως αποτέλεσμα αποφασίστηκε μια δέσμη πρωτοβουλιών να χρηματοδοτηθεί τόσο από τα κράτη-μέλη όσο και από την Γραμματεία του Paris MoU και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας.

Σχετικά με την Τεχνική Ομάδα Αξιολόγησης (Technical Evaluation Group), ενδεικτικά αναφέρεται, η διεξαγωγή της τον Μάρτιο του 2008 στη Χάγη της Ολλανδίας, τον Νοέμβριο του 2008 στη Λισσαβόνα της Πορτογαλίας, το 2013 η διεξαγωγής της έγινε στο Ρέικιαβικ της Ισλανδίας ενώ για το έτος 2014 θα διεξαχθεί στη Νάντη της Γαλλίας. Σε κάθε διεξαγωγή της TEG υποβάλλονται έγγραφα με σκοπό την λεπτομερή εκτίμηση πριν την υποβολή τους στην P.SC.Committee. Τα θέματα με τα οποία συνήθως



σε ετήσια βάση ασχολείται η TEG ενδεικτικά είναι τα εξής (Heard, 2012):

1. την περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση του νέου καθεστώτος επιθεώρησης,
2. την περαιτέρω ενίσχυση του συστήματος πληροφοριών,
3. την αξιολόγηση των στατιστικών στοιχείων του Paris MOU,
4. την αξιολόγηση και προγραμματισμό σχετικά με τις εκστρατείες συγκεντρωτικού ελέγχου (Concentrated Inspection Campaigns),
5. την ανάπτυξη και κατάρτιση νέων πολιτικών,
6. την ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών για τις σχετικά με επιχειρησιακά θέματα του P.S.C.

Το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων στην προσπάθειά του για βελτίωση της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας διαθέτει χρηματικά ποσά με σκοπό την εκπαίδευση των επιθεωρητών πλοίων, προκειμένου να επιτύχει μια συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που θέτουν οι έλεγχοι που διενεργούνται 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 προσβάσιμα στα μέλη, σε συνεργαζόμενα μέλη και σε παρατηρητές, ενώ ο κατάλογος θεμάτων προς συζήτηση περιλαμβάνει κυρίως θέματα που αφορούν την παρούσα κατάσταση όπως για παράδειγμα οι εκστρατείες επιθεώρησης και οι καινούργιοι κανονισμοί που καλούνται να φέρουν εις πέρας. Επιπλέον, η εκπαίδευση που παρέχεται στους επιθεωρητές επιδιώκει στο να αποκτήσουν περαιτέρω γνώσεις που θα συμβάλλουν στην εναρμόνιση με πιο πολύπλοκα ζητήματα και διεργασίες ελέγχου. Τα σεμινάρια αυτά των 5 ημερών, ολοκληρώνονται με αξιολόγηση και πιστοποίηση των προσώπων που τα παρακολουθούν.

Βάσει των κανονισμών που θέτει το Paris MoU, τα κράτη σημαίας ή οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί που αντιπροσωπεύουν τα κράτη σημαίας εφόσον δεν κατορθώσουν να μεσολαβήσουν ώστε να ξεπεραστεί η όποια διένεξη που αφορά στην κράτηση ενός πλοίου με την λιμενική αρχή της χώρας, δίνεται το δικαίωμα για εκ νέου εξέταση της υπόθεσης. Η Επιτροπή Επανεξέτασης συγκροτείται από αντιπροσώπους τεσσάρων διαφορετικών μελών του Μνημονίου, η απόφαση της οποίας είναι δεσμευτική.

## 5.2. Νηογνώμονες

Σε όλη την πορεία της δράσης της η Επιτροπή παρατηρεί συστηματικά τις επιδόσεις των νηογνώμωνων, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν διάφορα κράτη σημαίας. Ένας πίνακας που παρουσιάζει το επίπεδο εξέλιξής τους το οποίο στηρίζεται στις αρχές που χρησιμοποιούνται για την κατάταξη των κρατών σημαίας, δημοσιεύεται συστηματικά τα τελευταία χρόνια από το Paris MOU.

Η μελέτη και αξιολόγηση των δράσεών τους σύμφωνα με τα αποτελέσματα που ανακοινώνονται από τον Paris MoU φανερώνει ότι δεν αποτέλεσε κάποιο απροσδόκητο γεγονός. Ωστόσο, η λίστα που καταγράφει τις επιδόσεις αυτές ενδέχεται να αποτελέσει το έναυσμα για ανάπτυξη ανταγωνισμού καθώς θα μπορέσει να παρακινήσει τα κράτη σημαίας να προσπαθήσουν πιο σωστά και αποτελεσματικά προκειμένου να επιτύχουν υψηλότερη ποιότητα στις υπηρεσίες τους. Ανάμεσα στους αναγνωρισμένους οργανισμούς με τις καλύτερες επιδόσεις ανήκουν οι:

1. Ο Βρετανικός, "Lloyd's Register of Shipping", ιδρύθηκε το 1760, έδρα: Λονδίνο, ο αρχαιότερος, σύντμηση τίτλου: L.R.
2. Ο γαλλικός, "Bureau Veritas", ιδρύθηκε το 1828, έδρα: Παρίσι, σύντμηση τίτλου: B.V.
3. Ο Αμερικανικός, "American Bureau of Shipping", ιδρύθηκε το 1862 και αναδιοργανώθηκε το 1898, Νέα Υόρκη, σύντμηση τίτλου: A.B.S. ή A.B.
4. Ο Νορβηγικός, "Det Norske Veritas", ιδρύθηκε το 1864, έδρα: Όσλο, σύντμηση τίτλου: D.N.V.
5. Ο Ιταλικός, "Registro Italiano Navale", ιδρύθηκε το 1865 και ανασυστήθηκε το 1920, έδρα: Γένοβα, σύντμηση τίτλου: RINA R.I.
6. Ο Γερμανικός, "Germanischer Lloyd", ιδρύθηκε το 1867, έδρα: Αμβούργο, σύντμηση τίτλου: G.L.
7. Ο Ελληνικός, "Veritas Hellenique", ιδρύθηκε το 1870 και επανασυστήθηκε το 1919 ως "Ελληνικός Νηογνώμων" "Hellenic Register of Shipping" ανώνυμη εταιρία, έδρα: Πειραιάς, σύντμηση τίτλου: EN ή αγγλ. H.R.
8. Ο Ιαπωνικός, "Nippon Kaiji Kyokai ("Imperial Japanese Marine Corporation") "Teikoku Kaiji Kyokai", ιδρύθηκε το 1899, έδρα: Τόκιο, σύντμηση τίτλου: N.K. J.R.

9. Ο Ρωσικός, "Morskoι Registr Rusia" πρώην "Morskoι Registr SSSR", έτος ίδρυσης 1913, σύντμηση τίτλου: R.R.

10. Ο Ολλανδικός, "Nederlandsche Vereenigener van Assuradensen", σύντμηση τίτλου: N.V.

**Πίνακας 10 - Recognized Organization performance table (2011 – 2013)- Valid 1st July 2014**

Recognized Organization		Inspections	Detentions	Low/ medium limit	Medium/high limit	Excess Factor	Performance level	
Lloyd's Register	LR	11,405	10	253	203	-1.89	High	
American Bureau of Shipping	ABS	5,323	4	124	89	-1.89		
Det Norske Veritas	DNV	10,382	9	232	184	-1.89		
China Classification Society	CCS	746	-	22	8	-1.83		
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	6,584	18	151	112	-1.65		
Registro Italiano Navale	RINA	2,895	7	71	45	-1.63		
Bureau Veritas	BV	11,217	35	249	199	-1.63		
Germanischer Lloyd	GL	12,850	45	284	230	-1.59		
Korean Register of Shipping	KRS	825	1	24	9	-1.58		
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	4,338	18	102	71	-1.43		
Turkish Lloyd	TL	933	3	26	11	-1.19		
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	513	3	16	5	-0.43		
Croatian Register of Shipping	CRS	173	-	7	-	0.01		Medium
Indian Register of Shipping	IRS	99	-	5	-	0.15		
ASIA Classification Society	ASIA	64	-	4	-	0.23		
Isthmus Bureau of Shipping, S.A.	IBS	185	2	7	-	0.27		
Panama Register Corporation	PRC	108	1	5	-	0.30		
Other	OTHER	315	5	11	2	0.36		
Shipping Register of Ukraine	SRU	670	13	20	7	0.47		
Hellenic Register of Shipping	HRS	90	2	4	-	0.54		
Maritime Bureau of Shipping	MBS	81	2	4	-	0.57		
Intermaritime Certification Services, ICS Class	ICS	70	2	4	-	0.62		
Phoenix Register of Shipping	PHRS	152	4	6	-	0.64		
Macosnar Corporation	MC	62	2	4	-	0.66		
Maritime Lloyd - Georgia	MLG	143	4	6	-	0.68		
Venezuelan Register of Shipping	VRS	98	3	5	-	0.69		
Global Marine Bureau Inc.	GMB	139	4	6	-	0.69		
International Naval Surveys Bureau	INSB	694	17	20	7	0.74		
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	85	3	4	-	0.75		
Dromon Bureau of Shipping	DBS	362	10	12	2	0.78		
Register of Shipping (Albania)	RSA	118	5	5	-	0.94		
Overseas Marine Certification Services	OMCS	80	4	4	-	0.97		
International Register of Shipping	IS	472	16	15	4	1.18	Low	
Global Shipping Bureau Inc	GSB	69	4	4	-	1.19		
Universal Shipping Bureau Inc.	USB	157	7	7	-	1.22		
Bulgarian Register of Shipping	BRS	270	11	10	1	1.37		
Inspeccion y Clasificacion Maritima (INCLAMAR)	INCLAMAR	78	7	4	-	3.48		Very Low

Πηγή: [www.parismou.org](http://www.parismou.org)

### 5.3. Συνεργασία του Paris MOU με άλλους διεθνείς οργανισμούς.

Η δύναμη που διαθέτουν τα περιφερειακά καθεστώτα όσον αφορά στους ελέγχους των σκαφών είναι διεθνώς αναγνωρισμένη. Όπως έχει περιγραφεί σε άλλο κεφάλαιο, έχουν συγκροτηθεί 9 περιφερειακά καθεστώτα σε όλη την υφήλιο.

Ωστόσο, η Επιτροπή πολλές φορές έχει δείξει δυσαρέσκεια στα μέλη της όσον αφορά στο γεγονός ότι αυτά δεν έχουν κατορθώσει να ασκήσουν σοβαρή επιρροή στον δικό τους στόλο ούτε να τους επιβλέπουν πιο αυστηρά, παρά το γεγονός ότι τα κράτη-μέλη καταλαμβάνουν ισχυρές θέσεις σε πολλά από αυτά τα Μνημόνια Συνεργασίας. Ως αποτέλεσμα, πολλά από τα κράτη-μέλη εντάσσονται στην "Μαύρη Λίστα" του Μνημονίου του Παρισιού.

Για τον λόγο αυτόν ο Paris MOU επιδιώκει να αναπτύξει συνεργασία με πολλούς διεθνείς οργανισμούς που ασχολούνται με το ίδιο αντικείμενο. Η Port State Control Committee πήρε την πρωτοβουλία να δράσει προκειμένου να επιτύχει μια καλή συνεργασία με παρατηρητές στις συνεδριάσεις του Paris MOU, με αντιπροσώπους από τα περιφερειακά καθεστώτα των Mediterranean MOU, Riyadh MOU και Black Sea MOU, συμπεριλαμβανομένων και των συνεδριάσεων της Επιτροπής. Πέντε από αυτά τα καθεστώτα 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.

Ενδεικτικά αναφέρεται η συνδιοργάνωση από το Paris MoU και το Tokyo MoU για το έτος 2014 της εκστρατείας συγκεντρωτικού ελέγχου (Concentrated Inspection Campaign) με θέμα τις ώρες ξεκούρασης των ναυτικών σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης STCW.

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. Παράλληλα, τον Σεπτέμβριο του ίδιου έτους ο Paris MOU έλαβε μέρος με την ιδιότητα του παρατηρητή στην συνεδρίαση των εμπειρογνομόνων του ILO, με βασικό σκοπό να εφαρμόσει τις κατευθυντήριες γραμμές για την επιθεώρηση πλοίων, σύμφωνα με την Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 (Maritime Labour Convention).

#### 5.4. Ανασκόπηση της απόδοσης των μελών του PARIS MOU.

Σύμφωνα με τον ακόλουθο Πίνακα 11 από την ετήσια έκθεση 2013 του Paris MoU, η οποία κάθε χρόνο δημοσιεύεται στο πρώτο εξάμηνο του επομένου έτους, για το έτος 2013 συνολικά στην περιοχική συμφωνία των Παρισίων διενεργήθηκαν 17.687 επιθεωρήσεις. Από αυτές σε 10.331 κατεγράφησαν παρατηρήσεις ενώ επεβλήθησαν 668 κρατήσεις. Σε 106 επιθεωρήσεις κατεγράφησαν ευθύνες σε Νηογνώμονες. Το συνολικό ποσοστό των επιθεωρήσεων με καταγραφείσες παρατηρήσεις έναντι των επιθεωρήσεων είναι 58,40% ενώ το ποσοστό των κρατήσεων έναντι των επιθεωρήσεων είναι 3,78%.

Πίνακας 11 - Επιθεωρήσεις Κρατών-Μελών του Paris MoU για το 2013

MoU port State	Total nrof Inspections	Inspections with deficiencies	Inspections with detentions	Inspections with RO related detainable deficiencies	% Inspections with deficiencies	% Detentions	% Inspection of MoU total	% HRS	% SRS	% LSR	% SRP Unknown
Belgium	1,003	687	21	3	68.50	2.10	5.70	1.30	78.20	17.10	3.40
Bulgaria	536	368	20	9	68.70	3.70	3.00	19.00	68.30	8.60	4.10
Canada	890	462	33	5	51.90	3.70	5.00	1.90	68.40	15.10	14.60
Croatia	200	125	13	3	62.50	6.50	1.10	19.00	70.50	5.50	5.00
Cyprus	100	60	8	1	60.00	8.00	0.60	9.00	83.00	6.00	2.00
Denmark	379	172	3	0	45.40	0.80	2.10	2.10	74.70	13.50	9.80
Estonia	151	57	1	0	37.70	0.70	0.90	1.30	76.80	17.20	4.60
Finland	294	82	3	0	27.90	1.00	1.70	1.00	81.60	16.30	1.00
France	1,305	770	41	3	59.00	3.10	7.40	4.10	73.80	18.30	3.80
Germany	1,325	661	29	3	49.90	2.20	7.50	1.10	71.80	22.90	4.20
Greece	1,027	718	49	7	69.90	4.80	5.80	18.50	68.80	4.90	7.80
Iceland	63	30	2	1	47.60	3.20	0.40	6.30	65.10	23.80	4.80
Ireland	313	212	23	2	67.70	7.30	1.80	4.80	75.70	18.20	1.30
Italy	1,420	866	131	24	61.00	9.20	8.00	7.90	78.00	7.50	6.60
Latvia	204	55	1	0	27.00	0.50	1.20	4.90	76.50	14.20	4.40
Lithuania	160	88	4	1	55.00	2.50	0.90	2.50	85.00	10.60	1.90
Malta	190	110	17	3	57.90	8.90	1.10	6.80	74.70	4.20	14.20
Netherlands	1,496	865	57	7	57.80	3.80	8.50	2.80	71.20	16.30	9.70
Norway	609	203	9	1	33.30	1.50	3.40	1.60	80.00	11.50	6.90
Poland	376	279	12	2	74.20	3.20	2.10	2.90	77.10	13.30	6.60
Portugal	400	164	9	2	41.00	2.30	2.30	5.00	77.50	13.00	4.50
Romania	747	444	16	2	59.40	2.10	4.20	24.60	64.80	4.80	5.80
Russian Federation'	822	621	37	3	75.50	4.50	4.60	19.80	70.80	6.40	2.90
Slovenia	185	118	12	3	63.80	6.50	1.00	7.00	81.10	8.60	3.20
Spain	1,554	959	63	14	61.70	4.10	8.80	4.50	79.10	9.30	7.10
Sweden	398	112	3	0	28.10	0.80	2.30	0.50	72.40	23.60	3.50
United Kingdom	1,540	1,043	51	7	67.70	3.30	8.70	2.70	74.30	16.40	6.60
<b>Total</b>	<b>17,687</b>	<b>10,331</b>	<b>668</b>	<b>106</b>	<b>58.40</b>	<b>3.78</b>	<b>100.00</b>	<b>6.60</b>	<b>74.00</b>	<b>13.20</b>	<b>6.20</b>

Πηγή: Ετήσια Έκθεση Paris MoU 2013

Στον αντίστοιχο πίνακα για το έτος 2012 συνολικά στην περιοχική συμφωνία των Παρισίων διενεργήθηκαν 18.308 επιθεωρήσεις. Από αυτές σε 10.460 κατεγράφησαν παρατηρήσεις ενώ επεβλήθησαν 669 κρατήσεις. Σε 108 επιθεωρήσεις κατεγράφησαν ευθύνες σε Νηογνώμονες. Το συνολικό ποσοστό των επιθεωρήσεων με καταγραφείσες παρατηρήσεις έναντι των επιθεωρήσεων είναι 57,10% ενώ το ποσοστό των κρατήσεων έναντι των επιθεωρήσεων είναι 3,65%. Δηλαδή βλέπουμε ότι το 2013 διεξήχθησαν λιγότερες επιθεωρήσεις από το 2013 και βλέπουμε μια μικρή αυξητική τάση στο ποσοστό των επιθεωρήσεων με καταγεγραμμένες παρατηρήσεις καθώς και στο ποσοστό των κρατήσεων. Για πληρέστερα συμπεράσματα θα πρέπει να δούμε και τους επιμέρους πίνακες στατιστικών στοιχείων.

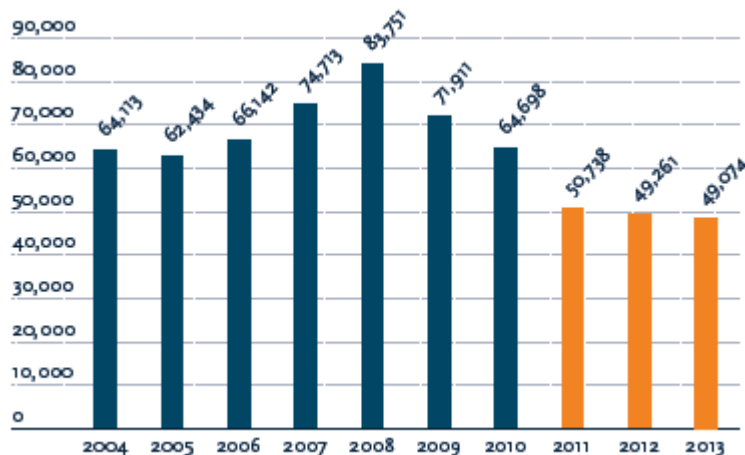
Πίνακας 12 - Επιθεωρήσεις Κρατών-Μελών του Paris MoU για το 2012

Flag	Total nr of inspections	Inspections with deficiencies	Inspections with detentions	Inspections with RO related detentions	% Inspections with deficiencies	% Detentions	% Inspection of MoU total	% HRS	% SRS	% LSR	% SRP Unl own
Belgium	1,068	666	13	3	62.4	1.22	5.83	2.25	82.77	12.83	2.15
Bulgaria	567	418	25	11	73.7	4.41	3.10	17.64	71.25	6.17	4.94
Canada	983	522	27	4	53.1	2.75	5.37	2.24	65.41	10.07	22.28
Croatia	223	128	5		57.4	2.24	1.22	14.35	74.44	3.14	8.07
Cyprus	103	50	6	1	48.5	5.83	0.56	13.59	76.70	1.94	7.77
Denmark	334	139	4		41.6	1.20	1.82	2.10	80.84	9.58	7.49
Estonia	169	56	1		33.1	0.59	0.92	1.78	78.70	17.16	2.37
Finland	283	95	1		33.6	0.35	1.55	0.35	82.69	14.84	2.12
France	1,233	756	45	4	61.3	3.65	6.73	3.33	81.35	9.89	5.43
Germany	1,208	646	46	5	53.5	3.81	6.60	2.57	78.89	14.07	4.47
Greece	1,164	683	42	12	58.7	3.61	6.36	20.70	65.55	3.18	10.57
Iceland	70	19	0		27.1	0.00	0.38	4.29	84.29	7.14	4.29
Ireland	285	187	21	1	65.6	7.37	1.56	2.46	87.02	9.47	1.05
Italy	1,468	908	110	23	61.9	7.49	8.02	10.49	77.66	5.11	6.74
Latvia	267	63	2	1	23.6	0.75	1.46	3.75	83.15	7.87	5.24
Lithuania	173	89	5	1	51.4	2.89	0.94	3.47	84.39	8.67	3.47
Malta	176	116	12	2	65.9	6.82	0.96	3.41	78.98	1.70	15.91
Netherlands, the	1,531	762	36	3	49.8	2.35	8.36	2.48	77.40	10.84	9.27
Norway	572	182	11		31.8	1.92	3.12	2.10	79.37	8.04	10.49
Poland	425	325	17	2	76.5	4.00	2.32	3.06	86.35	4.94	5.65
Portugal	424	153	4	1	36.1	0.94	2.32	5.66	79.01	6.13	9.20
Romania	728	395	16	3	54.3	2.20	3.98	26.65	64.15	2.75	6.46
Russian Federation <sup>1</sup>	951	717	29	3	75.4	3.05	5.19	20.29	73.29	3.58	2.84
Slovenia	199	102	6		51.3	3.02	1.09	7.04	77.89	9.05	6.03
Spain	1,668	1,032	117	23	61.9	7.01	9.11	5.58	83.21	3.78	7.43
Sweden	493	168	5		34.1	1.01	2.69	1.01	78.09	16.02	4.87
United Kingdom	1,543	1,083	63	5	70.2	4.08	8.43	3.82	80.75	7.71	7.71
Total	18,308	10,460	669	108	57.1	3.65	100.00	7.36	77.37	7.92	7.35

Πηγή: Ετήσια Έκθεση Paris MoU 2012

Όπως παρατηρούμε στο σχήμα 6 της παρούσας εργασίας από το 2011 έτος εφαρμογής του νέου καθεστώτος επιθεωρήσεων (New Inspection Regime) υπάρχει μια αυξητική τάση στον συνολικό αριθμό των “εξατομικευμένων”<sup>53</sup> πλοίων που επιθεωρούνται ετησίως σε σχέση με την περίοδο πριν την εφαρμογή του NIR ενώ στο σχήμα 7 παρατηρείται μια πτωτική τάση στον αριθμό των διενεργηθεισών επιθεωρήσεων μεταξύ των δύο αυτών περιόδων. Αυτό μπορεί να υποδεικνύει την επιτυχία του συστήματος στόχευσης που επιτεύχθηκε αφού πλέον δεν υπάρχει το φαινόμενο να επιθεωρούνται πολλές φορές τα ίδια πλοία. Επιπλέον, στο σχήμα 8 βλέπουμε μία πτώση και στον αριθμό των κρατήσεων που επιβάλλονται μεταξύ των περιόδων πριν και μετά του NIR καθώς και στον αριθμό των ελλείψεων που καταγράφονται σύμφωνα με το σχήμα 9. Σε συνδυασμό με τα δεδομένα του σχήματος 10 όπου εάν εξαιρέσουμε το έτος 2010 βλέπουμε μια πτώση στο ποσοστό των κρατήσεων έναντι των επιθεωρήσεων μπορούμε να συμπεράνουμε ότι έχει επέλθει μια βελτίωση στην ασφάλεια των πλοίων που εισέρχονται στα λιμάνια των χωρών του PARIS MoU τα τελευταία χρόνια κάτι που εξαρχής ήταν και ο στόχος για την εφαρμογή των επιθεωρήσεων κράτους λιμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Μνημονίου των Παρισίων.

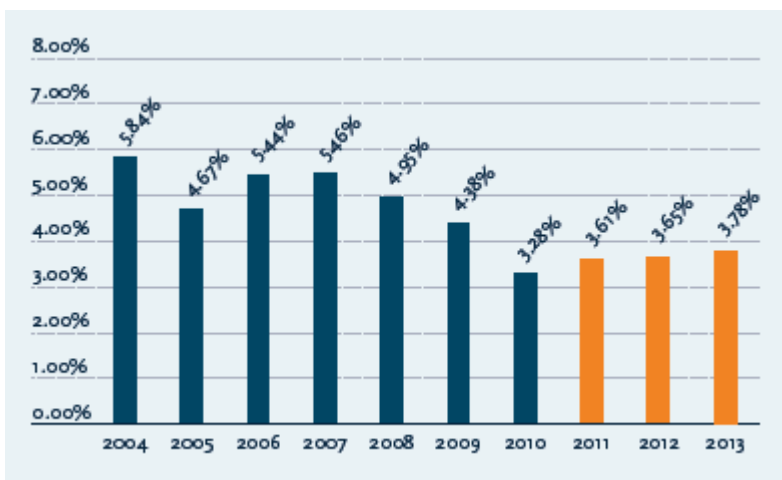
Σχήμα 9 - Αριθμός ελλείψεων ετών 2004-2013



Πηγή: ετήσια έκθεση Paris MoU 2013

<sup>53</sup> Πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται το Π.Δ. 16/2011 και το οποίο εισήλθε στους λιμένες σε εθνικό επίπεδο προσμετρημένο μόνο μία φορά.

Σχήμα 10 - Ποσοστιαία καταγραφή κρατήσεων σε σχέση με τις επιθεωρήσεις ετών 2004-2013



Πηγή: ετήσια έκθεση Paris MoU 2013

Ενδιαφέρον έχει να παρατηρήσουμε εκτός του αριθμού και το είδος των παρατηρήσεων που καταγράφονται στις επιθεωρήσεις κράτους λιμένα. Στον ακόλουθο πίνακα 13 βλέπουμε τις κυριότερες κατηγορίες παρατηρήσεων που καταγράφηκαν στα έτη 2011-2013. Βλέπουμε ότι ένα μεγάλο ποσοστό εξ' αυτών αφορούν θέματα ασφάλειας στη θάλασσα (SOLAS) αλλά και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος (MARPOL) ενώ από τις κυριότερες κατηγορίες παρατηρήσεων καταγράφονται και αυτές που αφορούν τον κώδικα ISM. Τα ευρήματα αυτά επιβεβαιώνονται και στον πίνακα 14 όπου η 1<sup>η</sup>, 2<sup>η</sup> και 3<sup>η</sup> κυριότερη κατηγορία παρατηρήσεων αφορά θέματα της Δ.Σ. SOLAS για το έτος 2013 ενώ και στον πίνακα 16 η παρατήρηση ISM καταλαμβάνει την πρώτη θέση στις καταγραφείσες παρατηρήσεις του έτους 2013 ενώ η Πέμπτη κυριότερη παρατήρηση αφορά τη Δ.Σ. MARPOL. Η ίδια ακριβώς εικόνα παρατηρείται και στους αντίστοιχους πίνακες 15 και 17 του έτους 2012 γεγονός που καταδεικνύει την σημαντικότητα των συμβάσεων MARPOL, SOLAS και του κώδικα ISM για τη ναυτιλία.



Πίνακας 13- Κυριότερες κατηγορίες παρατηρήσεων ετών 2011-2013

Deficiencies Main Group	Category of deficiencies	2011		2012		2013	
		Def	Def%	Def	Def%	Def	Def%
Certificates & Documentation	Crew Certificates	1,101	2.15	1,005	2.04	1,013	2.06
	Documents	3,491	6.83	3,297	6.69	3,069	6.25
	Ship Certificates	3,046	5.96	2,856	5.80	2,754	5.61
Structural Condition		2,808	5.49	2,216	4.50	2,202	4.49
Water/Weathertight condition		2,597	5.08	2,121	4.31	2,111	4.30
Emergency Systems		1,952	3.82	2,029	4.12	2,184	4.45
Radio Communication		1,704	3.33	1,476	3.00	1,301	2.65
Cargo operations including equipment		332	0.65	319	0.65	329	0.67
Fire safety		6,591	12.89	7,488	15.20	6,657	13.57
Alarms		464	0.91	398	0.81	490	1.00
Working and Living Conditions (ILO 147) <sup>24*</sup>	Living Conditions	2,313	4.52	2,182	4.43	1,946	3.97
	Working conditions	5,252	10.27	5,067	10.29	4,579	9.33
Working and Living Conditions (MLC, 2006) <sup>25</sup>	MLC, 2006 Title 1					14	0.03
	MLC, 2006 Title 2					88	0.18
	MLC, 2006 Title 3					258	0.53
	MLC, 2006 Title 4					390	0.79
Safety of Navigation		6,528	12.76	6,816	13.84	6,861	13.98
Life saving appliances		4,782	9.35	4,393	8.92	4,526	9.22
Dangerous goods		125	0.24	98	0.20	100	0.20
Propulsion and auxiliary machinery		2,951	5.77	2,442	4.96	2,710	5.52
Pollution prevention	Anti Fouling	15	0.03	23	0.05	25	0.05
	Marpol Annex I	1,318	2.58	1,127	2.29	1,060	2.16
	Marpol Annex II	36	0.07	29	0.06	30	0.06
	Marpol Annex III	18	0.04	12	0.02	9	0.02
	Marpol Annex IV	253	0.49	324	0.66	341	0.69
	Marpol Annex V	347	0.68	303	0.62	889	1.81
	Marpol Annex VI	358	0.70	449	0.91	492	1.00
ISM		1,644	3.21	1,736	3.52	1,821	3.71
ISPS		518	1.01	485	0.98	401	0.82
Other		602	1.18	570	1.16	424	0.86

Πηγή: ετήσια έκθεση Paris MoU 2013

Πίνακας 14 – Κυριότερες πέντε (05) κατηγορίες παρατηρήσεων έτους 2013

Category of deficiencies	Deficiencies	% Deficiencies
Safety of Navigation	6,861	13.98
Fire safety	6,657	13.57
Working and Living Conditions - Working Conditions	4,579	9.33
Life saving appliances	4,526	9.22
Certificates and Documentation - Document	3,069	6.25

Πηγή: ετήσια έκθεση Paris MoU 2013

Πίνακας 15 – Κυριότερες πέντε (05) κατηγορίες παρατηρήσεων έτους 2012

Category of deficiencies	Deficiencies	% Deficiencies
Fire safety	7,488	15.12%
Safety of Navigation	6,816	13.77%
Working and Living Conditions - Working Conditions	5,067	10.23%
Life saving appliances	4,393	8.87%
Certificates and Documentation - Document	3,297	6.66%

Πηγή: ετήσια έκθεση Paris MoU 2012

Πίνακας 16- Κυριότερες πέντε (05) παρατηρήσεις έτους 2013

Deficiencies	Deficiencies	% Deficiencies
ISM	1,821	3.71
Nautical publications	1,432	2.92
Charts	1,401	2.85
Fire doors/openings in fire-resisting divisions	1,106	2.25
Oil record book	753	1.53

Πηγή: ετήσια έκθεση Paris MoU 2013

Πίνακας 17- Κυριότερες πέντε (05) παρατηρήσεις έτους 2012

Deficiencies	Deficiencies	% Deficiencies
ISM	1,736	3.51%
Nautical publications	1,436	2.90%
Charts	1,370	2.77%
Fire doors/openings in fire-resisting divisions	1,124	2.27%
Oil record book	924	1.87%

Πηγή: ετήσια έκθεση Paris MoU 2012

## Τελικά Συμπεράσματα

Ο στόχος της παρούσας εργασίας ήταν να παρουσιάσει την συσχέτιση του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης (ISM) και των Διεθνών Συμβάσεων SOLAS και MARPOL με τις επιθεωρήσεις κράτους λιμένα (Port State Control) κατά Paris MoU. Παρουσιάστηκαν οι απαιτήσεις του κώδικα ISM, της SOLAS και της MARPOL που θα πρέπει να πληρούνται υποχρεωτικά από τα πλοία.

Ο κώδικας ασφαλούς διαχείρισης πιστοποιεί τις διαδικασίες σε ένα πλοίο που αφορούν τόσο το ίδιο το πλοίο (π.χ. σωστικά μέσα, μέσα εγκατάλειψης) αλλά και το πλήρωμα του ώστε να αυξηθεί το επίπεδο της ασφάλειας του πλοίου (safety) και τελικά να μειωθεί η πιθανότητα ατυχήματος. Δηλαδή ο κώδικας ISM θέλει να εξασφαλίσει την τήρηση των απαιτήσεων εκτός των άλλων και της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS. Η διαδικασία πιστοποίησης των πλοίων σύμφωνα με τον κώδικα ISM, επιτυγχάνεται με την έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών κατόπιν διενέργειας επιθεώρησης είτε από επιθεωρητές της σημαίας εθνικότητας που φέρει το πλοίο είτε κατόπιν επιθεώρησης από εξουσιοδοτημένο από τη σημαία οργανισμό (Νηογνώμονες).

Η πιστοποίηση των πλοίων σχετικά με την τήρηση των Διεθνών Συμβάσεων SOLAS και MARPOL καθώς και η χορήγηση των σχετικών πιστοποιητικών είναι ευθύνη, όπως και στην περίπτωση του ISM, της σημαίας εθνικότητας κάθε πλοίου καθώς και των Νηογνώμωνων οι οποίοι έχουν εξουσιοδοτηθεί από τις σημαίες εθνικότητας των πλοίων για να συνεπικουρούν στο έργο αυτό.

Η θεσμοθέτηση των επιθεωρήσεων κράτους λιμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων έχει ως σκοπό τον έλεγχο τήρησης όλων των Διεθνών Συμβάσεων συμπεριλαμβανομένων του ISM, της SOLAS και της MARPOL από τα πλοία ανεξαρτήτου σημαίας που εισέρχονται στα λιμάνια των χωρών της περιοχικής αυτής Συμφωνίας η οποία αποτελείται από 27 κράτη μέλη. Δηλαδή κατά τη διενέργεια μιας επιθεώρησης κράτους λιμένα (P.S.C. Inspection) ο πιστοποιημένος επιθεωρητής ελέγχει όλα τα ναυτιλιακά έγγραφα που θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα τα πλοία και αφορούν όλες τις ναυτιλιακές συμβάσεις (παράρτημα IV του Π.Δ. 16/2011) και επιθεωρεί κατά την επαγγελματική του κρίση τα μέρη του πλοίου και τις διαδικασίες ώστε να εξασφαλισθεί η τήρηση των σχετικών απαιτήσεων.

Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι ένα πλοίο δεν πληροί τις απαιτήσεις μια Σύμβασης ή βρεθεί ότι προέβει σε πράξη παραβίασης μιας Σύμβασης κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του (π.χ. παραβίαση της MARPOL λόγω απόρριψης επιβλαβών στοιχείων στο θαλάσσιο περιβάλλον) ή ακόμα όταν βρεθεί η κατάσταση ενός πλοίου σαφώς κατώτερη των ελάχιστων απαιτήσεων (minimum standards) των Διεθνών Συμβάσεων ο επιθεωρητής (Port State Control Inspector) προβαίνει στις απαραίτητες εκείνες διορθωτικές ενέργειες ώστε να εξασφαλισθεί ότι το πλοίο θα αποπλεύσει με τουλάχιστον τις απαιτούμενες τηρούμενες διεθνείς απαιτήσεις. Τέτοιες ενέργειες μπορεί να είναι: η επιβολή χρηματικού προστίμου, η επιβολή διενέργειας τεχνικών εργασιών πριν τον απόπλου του πλοίου, η κράτηση του πλοίου, η παύση της λειτουργίας του πλοίου, η επιβολή διενέργειας εργασιών επισκευής σε κατάλληλη επισκευαστική μονάδα, η απαγόρευση για ένα χρονικό διάστημα της πρόσβασης του πλοίου σε λιμάνια της περιοχής του Paris MoU κ.α.

Από τα τηρούμενα στατιστικά στοιχεία της Γραμματείας του Paris MoU τα οποία περιλαμβάνονται κάθε χρόνο στη δημοσίευση της ετήσιας αναφοράς όπως αναλύθηκαν στην παράγραφο 5.4 της παρούσας εργασίας φαίνεται ότι υπάρχει μια βελτίωση του επιπέδου της ασφάλειας των πλοίων που εισέρχονται σε κοινοτικά λιμάνια με την καθιέρωση από το 2011 του νέου καθεστώτος επιθεώρησης (New Inspection Regime). Δηλαδή παρατηρείται μία πτώση στον αριθμό των κρατήσεων που επιβάλλονται μεταξύ των περιόδων πριν και μετά του NIR καθώς και στον αριθμό των ελλείψεων που καταγράφονται ενώ σε συνδυασμό και με την πτώση στο ποσοστό των κρατήσεων έναντι των επιθεωρήσεων καταλήγουμε στο συμπέρασμα αυτό. Επίσης εμφανίζεται βελτίωση και στην ενιαία πρακτική όσον αφορά στη στόχευση των πλοίων και στη συνέχεια στην επιθεώρηση τους καθώς υπάρχει μια αυξητική τάση στον συνολικό αριθμό των “εξατομικευμένων” πλοίων που επιθεωρούνται ετησίως σε σχέση με την περίοδο πριν την εφαρμογή του NIR σε συνδυασμό και με την πτωτική τάση στον αριθμό των διενεργηθεισών επιθεωρήσεων μεταξύ των δύο αυτών περιόδων.

Επιπρόσθετα τα ετήσια στατιστικά στοιχεία της Γραμματείας του Paris MoU δείχνουν ότι μεγάλο ποσοστό των καταγεγραμμένων παρατηρήσεων στις επιθεωρήσεις των πλοίων αφορά αντικείμενο των συμβάσεων MARPOL, SOLAS και του κώδικα ISM. Το γεγονός αυτό αφενός παρουσιάζει την σημαντικότητα των συμβάσεων αυτών για τα πλοία και την παγκόσμια ναυτιλία και την προσοχή που δείχνουν οι επιθεωρητές κατά την επιθεώρηση στους τομείς αυτούς αλλά αφετέρου υποδεικνύει ότι θα πρέπει να δοθεί

περισσότερη έμφαση από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς (πλοιοκτήτες, ναυτικούς, κυβερνητικούς φορείς, νηογνώμονες) για βελτίωση των πλοίων και περαιτέρω εκπαίδευση και εξοικείωση των πληρωμάτων στα συγκεκριμένα αντικείμενα. Σημαντικό ρόλο σε αυτό μπορεί να παίξει και η χρησιμοποίηση μελλοντικών στοχευμένων CICs σε θέματα των προαναφερόμενων συμβάσεων.

Η εναρμόνιση (harmonization) της πρακτικής επιθεώρησης και εν τέλει αντιμετώπισης των πλοίων σε όλα τα λιμάνια της συμφωνίας του Paris MoU αποτελεί έναν μεγάλο στόχο της Γραμματείας του Paris MoU για την εκπλήρωση του οποίου έχουν καθιερωθεί η ενιαία πρακτική εκπαίδευσης των νέων επιθεωρητών κράτους λιμένα, αλλά και η συνεχή διοργάνωση σεμιναρίων για την επικαιροποίηση των γνώσεων των επιθεωρητών και την παρουσίαση των διεθνών ναυτιλιακών εξελίξεων.

Μελλοντική πρόκληση επίσης αποτελεί η εναρμόνιση της πρακτικής επιθεώρησης των πλοίων μεταξύ των υπαρχόντων περιοχικών συμφωνιών (MoUs) παγκοσμίως ώστε να μην παρατηρείται η ύπαρξη πολλών διαφορετικών απαιτήσεων για κάθε πλοίο που δραστηριοποιείται και εισέρχεται σε λιμάνια διαφορετικών περιοχικών συμφωνιών κάτι που μπορεί να επιτευχθεί με την πλήρη εναρμόνιση όλων των περιοχικών συμφωνιών εκτός από τις απαιτήσεις των Διεθνών συμβάσεων αλλά και με τις οδηγίες και εγκυκλίους του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Επίσης θεμιτό θα ήταν η περαιτέρω συνεργασία μεταξύ των περιοχικών συμφωνιών (MoUs) να οδηγήσει και σε πλήρη αποδοχή των μεταξύ τους ενεργειών ώστε η επιθεώρηση από μια περιοχική συμφωνία να θεωρείται αποδεκτή και από μία ακολουθούμενη περιοχική συμφωνία και συνεπώς να μην παρατηρείται το φαινόμενο τα πλοία να επιθεωρούνται σε ιδιαίτερα σύντομο χρονικό διάστημα ακόμα και την επομένη ημέρα ανάλογα με την είσοδο τους σε διαφορετικό MoU κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους.

Τέλος σημαντικής βελτίωσης επιδέχεται η ανταλλαγή στοιχείων στις βάσεις δεδομένων μεταξύ των περιοχικών συμφωνιών αφού σήμερα κάθε MoU έχει τη δική του βάση δεδομένων με διαφορετικά εισαχθέντα καταχωρημένα στοιχεία. Επίσης οι επιθεωρήσεις από μία βάση δεδομένων σε ένα πλοίο δεν εμφανίζεται μεταξύ των πολλών διαφορετικών βάσεων δεδομένων. Μια ενοποίηση των βάσεων αυτών θα οδηγήσει στην δημιουργία ενός πληρέστερου “ιστορικού” του κάθε πλοίου όπου θα μπορεί να εξαχθούν πληρέστερα συμπεράσματα και να επιτευχθεί μια αποδοτικότερη “στόχευση” των πλοίων προς επιθεώρηση.

## Βιβλιογραφία

### Ξενόγλωσση

- Alderton, P. (2013). *Port management and operations*. Taylor & Francis.
- Bleicher, S.(1972), “An overview of international environment regulation”, *ELQ*, Vol. 2, p. 1-9
- Bloor, M., Sampson, H., Baker, S., Walters, D., Dahlgren, K., Wadsworth, E., & James, P. (2013). Room for manoeuvre? Regulatory compliance in the global shipping industry. *Social & Legal Studies*, Vol.22, No.2), pp.171-189.
- Bureau, V.(1997) STCW Compliance in the Heart of ISM Code
- Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, Resolution A.849(20) ο Κώδικας για την Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων
- Dawood, A., & Fawzy, O. (2013) “Applying the ISM Code to enhance maritime safety”, *International Journal*.
- Donaldson, L.(1998) *The ISM Code: the road to discovery*, Cavendish Publishing Limited
- Duruigbo, E.(2000) Reforming the International Law and Policy on Marine Oil Pollution, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.31, p.65
- European Maritime Safety Agency, (2012), “Annual Report”
- Goulielmos, A. M., Anastasakos, A., & Gatzoli, A. (2014). The Effect of Maritime Security Regime (ISPS Code) on World Supply of Seafarers. *SPOUDAI-Journal of Economics and Business*, Vol.64, No.1.
- Gulbrandsen, C. (2011). The EU and the implementation of international law: the case of ‘sea-level bureaucrats’. *Journal of European Public Policy*, Vo.18, No.7, pp.1034-1051.
- Hansen, J.H.(2010) *European Maritime Safety Agency, EMSA*
- Heard, C. F. (2012). *Examining the International Ship and Port Facility Security Code: A Correlative Analysis of Maritime Security*. Northcentral University.

- IMO resolution A.741 ISM Code.(1994) The Comerstone of Good Safety Management is Commitment from the Top, p.4
- IMO (1994) *International Safety Management Code*, London
- ISM Code: Crick Sahatjian, L. The ISM Code: A Brief Overview. 1998 *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.29, p.405
- Knapp, S., & Franses, P. H. (2010). „Comprehensive review of the maritime safety regimes: Present status and recommendations for improvements”, *Transport reviews*, Vol.30, No.2, pp.241-270.
- Kulchytsky, A. (2012). Legal Aspects of Port State Control.
- Kuo, C. (1998), ‘Managing ship safety’ LLP, σελ. 22-23
- Liu, N. (2013). Prevention of vessel-source pollution in the South China sea: What role can china play? *Asia Pacific Journal of Environmental Law*, Vol.15, p.147
- Lloyd’s Register.(1995) *The ISM Code and ISO 9002*, Guidelines for Ship Operators
- Mensah, T. A. (2007). Prevention of marine pollution: The contribution of IMO. In *Pollution of the Sea—Prevention and Compensation* Springer Berlin Heidelberg, pp. 41-61
- Nengye, L., & Maes, F. (2012). Legal constraints to the European union's accession to the international maritime organization. *J. Mar. L. & Com.*, Vol.43, p.279.
- Port State Control.(2011) *On course for safer shipping*, Paris MoU
- Provincial Occupational Safety, Health, & Environment and BC Ferry & Marine Workers Union.
- Rashidi, M., & Koto, J. (2014). “Prediction of CO2 Emitted by Marine Transport in Batam-Singapore Channel using AIS”, *Journal Technology* Vol.69, No.7.
- Rodríguez, E., and Corbacho. F. P. (2012) "The new inspection regime of the Paris MoU on port state control: improvement of the system." *Journal of maritime research: JMR* 1, pp.9-15.
- Rose, J. (1995) ISM. The time to get on board, *Shipping*, October

- Rose, J.(1995) ISM. The time to get on board, Shipping, October
- Salam, M.A.(2000) Eco-tourism to protect the reserve mangrove forest the Sundarbans and its flora and fauna, Anatolia, Vol.11, No.1, pp.55-66
- Sunkin, M.M., Wright, R.(2002) Sourcebook on Environmental Law, Cavendish Publishing Limited, p.25
- Sunkin, M.Mong, D.Wight, R.(2002) *Sourcebook on Environmental Law*. Cavendish Publishing Limited
- The International Convention for the Prevention of Pollution from ships (MARPOL), London, 8 October to 2 November 1973, Misc 26 (1974); Cmnd 5748
- Tonkin, H. (2011). *State Control Over Private Military and Security Companies in Armed Conflict* (Vol. 84). Cambridge University Press.
- UNCLOS articles
- Zheng, Q. G., Feng, X., Zhang, S. J., & Wu, W. Q. (2013). “A Research on the Distinction Method of Oils and Chemicals Carried in Bulk at Sea”. *Advanced Materials Research*, Vol.807, pp.958-961
- Άρθρα 13.2 και 13.7 του ISM Code, reg.9(1) και (2) του SI 1998/1561
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο(2010) Έκθεση σχετικά με την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (ΟΘΠ) - Αξιολόγηση της προόδου που σημειώθηκε και νέες προκλήσεις, Available in 20-8-2014 από [www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//](http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//).

#### Ελληνική

- Βλάχος, Κ.(1997) *Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης των πλοίων (I.S.M. Code)*, Ελληνική Δημοκρατία Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
- Βλάχος, Π.(2000), *Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική*, Σταμούλης, σελ. 138-140
- Θεοτοκάς, Ι. (2001), *Εισαγωγή στις Ναυτιλιακές Σπουδές*, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, pp.133-145
- Μακρή, Δ.(2004), *Το Διεθνές Συμβατικό Δίκαιο του Περιβάλλοντος στις νομολογίες του ΣτΕ*, τιμητικός τόμος ΣτΕ, σελ. 1007



- Παναγόπουλος, Θ.(2004), *Δίκαιο περιβάλλοντος*, Σταμούλης, σελ. 93
- Προεδρικό Διάταγμα 16/2011 (ΦΕΚ 36 Α') « Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα, σύμφωνα με την Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009».
- Περκεξές, Κ. (1998), *Ο άνθρωπος, η ασφάλεια στη θάλασσα και η πρόληψη της ρύπανσης*, 1<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, σ.σ. 239-245
- Σαμιώτης, Γ., & Τσάλτας, Γ.(1990), *Διεθνής προστασία του περιβάλλοντος*, Παπαζήσης, σελ. 30
- Σιούτη, Γ.(1985), *Η συνταγματική κατοχύρωση της προστασίας του περιβάλλοντος*, Σάκκουλα, σελ. 13-16
- Υπουργείο Ναυτιλίας.(2010) *Θαλάσσια Στρατηγική για την προστασία και διαχείριση του Θαλάσσιου περιβάλλοντος*, Ανάκτηση στις 20-8-2014 από <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=17Zt%2B5LZrMA%3D&tabid=367&language=el-GR>
- ΦΕΚ Α141/74 -Σύμβαση της Βιέννης του ΟΗΕ
- Ψαράτης, Χ. (1998), *Ο ανθρώπινος παράγοντας παράμετρος των ναυτικών ατυχημάτων*, 1<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, σ.σ.41-53

## Παράρτημα

### Παράρτημα 1

Κατάλογος με Λευκές – Γκρι - Μαύρες Σημείες (Σε ισχύ από 01/07/2014)

Rank	Flag	Inspections 2011-2013	Detentions 2011-2013	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
White List 2011 - 2013						
1	France	278	0	27	12	-1,92
2	Norway	1470	16	119	86	-1,79
3	Sweden	476	4	43	24	-1,69
4	Denmark	1,099	14	91	63	-1,68
5	Italy	1243	17	102	72	-1,66
6	Hong Kong, China	1583	23	128	94	-1,66
7	United Kingdom	1513	23	123	89	-1,62
8	Finland	421	4	39	20	-1,61
9	Germany	881	12	75	49	-1,61
10	Croatia	147	0	16	5	-1,59
11	Bahamas	2414	42	190	148	-1,59
12	Isle of Man, UK	677	9	59	36	-1,57
13	Liberia	4046	82	310	256	-1,53
14	Singapore	1367	26	112	80	-1,46
15	Belgium	235	2	23	10	-1,42
16	Greece	966	19	81	54	-1,38
17	Marshall Islands	2521	63	198	155	-1,31
18	China	202	2	21	8	-1,26
19	Netherlands	3083	83	240	192	-1,26
20	Iran, Islamic Republic of	92	0	11	2	-1,07
21	Gibraltar, UK	885	24	75	49	-1,06
22	Malta	4426	149	338	281	-1,05
23	Cyprus	1940	64	155	117	-0,98
24	Cayman Islands, UK	332	8	31	15	-0,87
25	Barbados	356	9	33	17	-0,85
26	United States of America	269	6	26	11	-0,84
27	Latvia	75	0	9	1	-0,79
28	Russian Federation	1390	51	113	81	-0,79
29	Estonia	74	0	9	1	-0,77
30	Bermuda, UK	254	6	25	11	-0,76
31	Japan	71	0	9	1	-0,71
32	Korea, Republic of	103	1	12	2	-0,69
33	Kazakhstan	69	0	9	1	-0,67
34	Turkey	1650	69	133	98	-0,64
35	Saudi Arabia	65	0	8	1	-0,57
36	Panama	6238	305	470	403	-0,55
37	Antigua and Barbuda	3746	178	288	236	-0,55

38	Faroe Islands, DK	241	7	24	10	-0,50
39	Ireland	88	1	11	2	-0,42
40	Philippines	198	6	20	7	-0,32
41	Spain	210	7	21	8	-0,23
42	Luxembourg	185	6	19	7	-0,18
43	Poland	162	5	17	5	-0,14
44	Switzerland	99	2	12	2	-0,13
45	Lithuania	176	6	18	6	-0,06
46	Thailand	48	0	7	0	0,00

Rank	Flag	Inspections 2011-2013	Detentions 2011-2013	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
<b>Grey List 2011-2013</b>						
47	India	106	3	12	3	0,04
48	Tunisia	48	1	7	0	0,15
49	Portugal	366	20	34	17	0,17
50	Vanuatu	236	12	23	10	0,17
51	Malaysia	61	2	8	0	0,20
52	Bulgaria	58	2	8	0	0,22
53	Curacao	262	16	26	11	0,34
54	Syrian Arab Republic	42	2	6	0	0,35
55	Egypt	69	4	9	1	0,40
56	Morocco	65	4	8	1	0,43
57	Ukraine	237	17	24	10	0,53
58	Algeria	79	6	10	1	0,56
59	Georgia	160	13	17	5	0,65
60	Lebanon	81	7	10	1	0,66
61	Saint Kitts and Nevis	307	24	29	14	0,66
62	Libya	44	5	6	0	0,79
63	Tuvalu	42	5	6	0	0,82
64	Albania	117	13	13	3	0,98
65	Belize	570	50	50	29	0,98

Rank	Flag	Inspections 2011-2013	Detentions 2011-2013	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
<b>Black List 2011 - 2013</b>						
66	Cambodia	526	47	47	Medium Risk	1,00
67	Saint Vincent and the Grenadines	1004	87	84		1,09
68	Comoros	350	37	33		1,35
69	Cook Islands	240	29	24		1,62
70	Sierra Leone	355	42	33		1,73
71	Moldova, Republic of	611	73	54	1,96	
72	Togo	282	37	27	Medium to High Risk	2,00
73	Dominica	103	18	12		2,59
74	Honduras	30	7	5	High Risk	2,65
75	Tanzania, United Republic of	289	53	28		3,58

Πηγή: [www.parismou.org](http://www.parismou.org)

## Παράρτημα 2

### List of Paris MoU deficiency codes

THETIS Code	Defective item
<b>01 Certificates &amp; Documentation</b>	
<b>011 - Certificates &amp; Documentation - Ship Certificate</b>	
01101	Cargo ship safety equipment (including exemption)
01102	Cargo ship safety construction (including exempt.)
01103	Passenger ship safety (including exemption)
01104	Cargo ship safety radio (including exemption)
01105	Cargo ship safety (including exemption)
01106	Document of compliance (DoC/ ISM)
01107	Safety management certificate (SMC/ ISM)
01108	Load lines (including Exemption)
01109	Decision-support system for masters on pass. ships
01110	Authorization for grain carriage
01111	Liquefied gases in bulk (CoF/GC Code)
01112	Liquefied gases in bulk (ICoF/IGC Code)
01113	Minimum safe manning document
01114	Dangerous chemicals in bulk (CoF/BCH Code)
01115	Dangerous chemicals in bulk (ICoF/IBC Code)
01116	Operational limitations for passenger ships
01117	International Oil Pollution Prevention (IOPP)
01118	Pollution prevention by noxious liquid sub in bulk
01119	International Sewage Pollution Prevention Cert.
01120	Statement of Compliance CAS
01121	Interim Statement of Compliance CAS
01122	International ship security certificate
01123	Continuous synopsis record
01124	International Air Pollution Prevention Cert
01125	Engine International Air Pollution Prevention Cert

01126	Document of compliance dangerous goods
01127	Special purpose ship safety
01128	High speed craft safety and permit to operate
01129	Mobile offshore drilling unit safety
01130	INF certificate of fitness
01131	International AFS certificate *)
01132	Tonnage certificate
01133	Civil liability for oil pollution damage cert.
01135	Document for carriage of dangerous goods
01136	Ballast Water Management Certificate
01137	Civil liability for Bunker oil pollution damage cert
01138	International Energy Efficiency Cert
01139	Maritime Labour Certificate
01140	Declaration of Maritime Labour Compliance (Part I and II)
01199	Other (certificates)
<b>012 - Certificates &amp; Documentation - Crew Certificate</b>	
01201	Certificates for master and officers
01202	Certificate for rating for watchkeeping
01203	Certificates for radio personnel
01204	Certificate for personnel on tankers
01205	Certificate for personnel on fast rescue boats
<b>THETIS Code</b>	<b>Defective item</b>
01206	Certificate for advanced fire-fighting
01209	Manning specified by the minimum safe manning doc
01210	Certificate for medical first aid
01211	Cert for personnel on survival craft & rescue boat
01212	Certificate for medical care
01213	Evidence of basic training
01214	Endorsement by flagstate
01215	Application for Endorsement by flagstate

01217	Ship Security Officer certificate
01218	Medical certificate
01219	Training and qualification MLC - Personnel safety training
01220	Seafarer' employment agreement SEA
01221	Record of employment
01222	Doc evidence for personnel on passenger ships
01223	Security awareness training
<b>013 - Certificates and Documentation – Document</b>	
01301	Cargo gear record book
01302	SAR co-operation plan for pass.ships trad on fixe
01303	Unattended machinery spaces (UMS) evidence
01304	Declaration of AFS compliance
01305	Log-books/compulsory entries
01306	Shipboard working arrangements
01307	Maximum hours of work or the minimum hours of rest
01308	Records of seafarers' daily hours of work or rest
01309	Fire control plan – all
01310	Signs, indications
01311	Survey report file
01312	Thickness measurement report
01313	Booklet for bulk cargo loading/unloading/stowage
01314	Shipboard oil pollution emergency plan (SOPEP)
01315	Oil record book
01316	Cargo information
01317	Cargo record book
01318	P & A manual
01319	Shipboard mar. poll. Emergency plan (MPEP) for NLS
01320	Garbage record book
01322	Conformance Test Report
01323	Fire safety operational booklet

01324	Material safety data sheets
01325	ACM statement of compliance (including exemption)
01326	Stability Information Booklet
01327	Energy Efficiency Design Index File
01328	Ship Energy Efficiency Management plan
01329	Report of inspection on MLC, 2006
01330	Procedure for complaint under MLC, 2006
01331	Collective bargaining agreement
01332	AIS test report
01334	STS Operation Plan and Records of STS Operations
<b>02 - Structural condition</b>	
02101	Closing devices/watertight doors
02102	Damage control plan
02103	Stability/strength/loading information and instruments
02104	Information on the A/A-max ratio (Roro/pass.only)
<b>THETIS Code</b>	<b>Defective item</b>
02105	Steering gear
02106	Hull damage impairing seaworthiness
02107	Ballast, fuel and other tanks
02108	Electric equipment in general
02109	Permanent means of access
02110	Beams, frames, floors-op.damage
02111	Beams, frames, floors-corrosion
02112	Hull - corrosion
02113	Hull - cracking
02114	Bulkhead –corrosion
02115	Bulkheads - operational damage
02116	Bulkheads – cracking
02117	Decks – corrosion
02118	Decks – cracking

02119	Enhanced survey programme (ESP)
02120	Marking of IMO number
02121	Cargo area segregation
02122	Openings to cargo area, doors, ..., scuttles
02123	Wheelhouse door, -window
02124	Cargo pump room
02125	Spaces in cargo areas
02126	Cargo tank vent system
02127	Safe access to tanker bows
02128	Bulk carriers additional safety measures
02129	Bulkhead strength
02130	Triangle mark
02132	Water level detectors on single hold cargo ships
02133	Asbestos containing materials
02134	Loading/Ballast condition (Tanker)
02199	Other (Bulk carriers)
<b>03 - Water/Weathertight condition</b>	
03101	Overloading
03102	Freeboard marks
03103	Railing, gangway, walkway and means for safe passage
03104	Cargo and other hatchways
03105	Covers (hatchway-, portable-, tarpaulins, etc.)
03106	Windows, side scuttles and deadlights
03107	Doors
03108	Ventilators, air pipes, casings
03109	Machinery space openings
03110	Manholes / flush scuttles
03111	Cargo ports and other similar openings
03112	Scuppers, inlets and discharges
03113	Bulwarks and freeing ports



03114	Stowage incl. uprights, lashing, etc (timber)
03199	Other (load lines)
<b>04 - Emergency Systems</b>	
04101	Public address system
04102	Emergency fire pump and its pipes
04103	Emergency lighting, batteries and switches
04104	Low level lighting in corridors
04105	Location of emergency installations
04106	Emergency steering position communications/ compass reading
<b>THETIS Code</b>	<b>Defective item</b>
04107	Emergency towing arrangements and procedures
04108	Muster list
04109	Fire drills
04110	Abandon ship drills
04111	Damage control plan
04112	Shipboard Marine Pollution emergency operations
04113	Water level indicator
04114	Emergency source of power - Emergency generator
04115	Safe areas
04116	Means of communication between safety centre and other control stations
04117	Functionality of Safety Systems
<b>05 - Radio communication</b>	
05101	Distress messages: obligations and procedures
05102	Functional requirements
05103	Main installation
05104	MF radio installation
05105	MF/HF radio installation
05106	INMARSAT ship earth station

05107	Maintenance / duplication of equipment
05108	Performance standards for radio equipment
05109	VHF radio installation
05110	Facilities for reception of marine safety information
05111	Satellite EPIRB 406MHz / 1.6 GHz
05112	VHF EPIRB
05113	SART/AIS-SART
05114	Reserve source of energy
05115	Radio log (diary)
05116	Operation/maintenance
05118	Operation of GMDSS equipment
05199	Other (radio communication)
<b>06 - Cargo operations including equipment</b>	
06101	Cargo securing manual
06102	Grain
06103	Other cargo - timber - deck/construction
06104	Lashing material
06106	Cargo transfer - Tankers
06107	Cargo operation
06108	Cargo density declaration
06199	Other (cargo)
<b>07 - Fire safety</b>	
07101	Fire prevention structural integrity
07102	Inert gas system
07103	Division – decks, bulkheads and penetrations
07104	Main vertical zone
07105	Fire doors/openings in fire-resisting divisions
07106	Fire detection
07108	Ready availability of fire fighting equipment
07109	Fixed fire extinguishing installation

07110	Fire fighting equipment and appliances
07111	Personal equipment
07112	Emergency escape breathing Device and disposition
<b>THETIS Code</b>	<b>Defective item</b>
07113	Fire pumps and its pipes
07114	Means of control (opening, pumps) Machinery spaces
07115	Fire-dampers
07116	Ventilation
07117	Jacketed high pressure lines and oil leakage alarm
07118	International shore-connection
07120	Means of escape
07121	Crew alarm
07122	Fire control plan
07123	Operation of Fire protection systems
07124	Maintenance of Fire protection systems
07125	Evaluation of crew performance (fire drills)
07199	Other (fire safety)
<b>08 – Alarms</b>	
08101	General alarm
08102	Emergency signal
08103	Fire alarm
08104	Steering-gear alarm
08105	Engineer’s alarm
08106	Inert gas alarm
08107	Machinery controls alarm
08108	UMS-alarms
08109	Boiler-alarm
08110	Closing watertight doors alarm
08199	Other (alarms)
<b>09 - Working and Living Conditions</b>	

<b>091 - Working and Living Conditions - Living conditions</b>	
09101	Minimum age
09102	Dirty, parasites
09103	Ventilation (Accommodation)
09104	Heating
09105	Noise
09106	Sanitary facilities
09107	Drainage
09108	Lighting (Accommodation)
09109	Pipes, wires (insulation)
09110	Electrical devices
09111	Sickbay
09112	Medical equipment
09113	Access/structure
09114	Sleeping room
09115	No direct openings into sleeping rooms cargo/mach.
09116	Furnishings
09117	Berth dimensions, etc.
09118	Clear head
09119	Messroom (location)
09120	Oil skin locker
09121	Laundry
09122	Record of inspection (Accommodation)
09124	Galley, handlingroom (maintenance)
09127	Cleanliness
09128	Provisions quantity
<b>THETIS Code</b>	<b>Defective item</b>
09129	Provisions quality
09130	Water, pipes, tanks
09131	Cold room

09132	Cold room temperature
09133	Cold room cleanliness
09134	Food personal hygiene
09135	Food temperature
09136	Food segregation
09137	Record of inspection
09198	Other (crew and accommodation)
09199	Other (food)
<b>092 - Working and Living Conditions - Working Conditions</b>	
09201	Ventilation (Working spaces)
09202	Heating
09203	Lighting (Working spaces)
09204	Safe means of access
09205	Safe means of access shore – ship
09206	Safe means of access deck - hold/tank, etc.
09207	Obstruction/slipping, etc.
09208	Protection machinery
09209	Electrical
09210	Machinery
09211	Steam pipes and pressure pipes
09212	Danger areas
09213	Gas instruments
09214	Emergency cleaning devices
09216	Personal equipment
09217	Warning notices
09218	Protection machines/parts
09219	Pipes, wires (insulation)
09220	Structural features (ship)
09221	Entry dangerous spaces
09223	Gangway, accommodation-ladder

09224	Stowage of cargo
09225	Loading and unloading equipment
09226	Holds and tanks safety
09227	Ropes and wires
09228	Anchoring devices
09229	Winches and capstans
09230	Adequate lighting - mooring arrangements
09232	Cleanliness of engine room
09233	Guards / fencing around dangerous machinery parts
09234	Night working for seafarer under the age of 18
09235	Fitness for duty – work and rest hours
09236	Legal documentation on work and rest hours
09327	Fitness for duty – intoxication
09297	Other (working space ILO)
09298	Other (accident prevention)
09299	Other (mooring)
<b>10 - Safety of Navigation</b>	
10101	Pilot ladders and hoist/pilot transfer arrangements
10102	Type approval equipment
10103	Radar
10104	Gyro compass
<b>THETIS Code</b>	<b>Defective item</b>
10105	Magnetic compass
10106	Compass correction log
10107	Automatic radar plotting aid (ARPA)
10109	Lights, shapes, sound-signals
10110	Signalling lamp
10111	Charts
10112	Electronic charts (ECDIS)
10113	Automatic Identification System (AIS)

10114	Voyage Data Recorder (VDR) / Simplified Voyage Data Recorder (S-VDR)
10115	GNSS receiver/terrestrial radio navigation system
10116	Nautical publications
10117	Echo sounder
10118	Speed and distance indicator
10119	Rudder angle indicator
10120	Revolution counter
10121	Variable pitch indicator
10122	Rate-of-turn indicator
10123	International code of signals- SOLAS
10124	Life-saving signals
10125	Use of the automatic pilot
10126	Records of drills and steering gear tests
10127	Voyage or passage plan
10128	Navigation bridge visibility
10129	Navigation records
10132	Communication - SOLAS Chapter V
10133	Bridge operation
10134	HSC operation
10135	Monitoring of voyage or passage plan
10136	Establishment of working language on board
10137	Long-Range Identification and Tracking system (LRIT)
10138	Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS)
10199	Other (navigation)
<b>11 - Life saving appliances</b>	
11101	Lifeboats
11102	Lifeboat inventory
11103	Stowage and provision of lifeboats
11104	Rescue boats

11105	Rescue boat inventory
11106	Fast rescue boats
11107	Stowage of rescue boats
11108	Inflatable liferafts
11109	Rigid liferafts
11110	Stowage of liferafts
11111	Marine evacuation system
11112	Launching arrangements for survival craft
11113	Launching arrangements for rescue boats
11114	Helicopter landing and pick-up area
11115	Means of rescue
11116	Distress flares
11117	Lifebuys incl. provision and disposition
11118	Lifejackets incl. provision and disposition
11119	Immersion suits
11120	Anti-exposure suits
<b>THETIS Code</b>	<b>Defective item</b>
11121	Thermal Protective Aids
11122	Radio life-saving appliances
11123	Emergency equipment for 2-way comm.
11124	Embarkation arrangement survival craft
11125	Embarkation arrangements rescue boats
11126	Means of recovery of life saving appliances
11127	Buoyant apparatus
11128	Line-throwing appliance
11129	Operational readiness of lifesaving appliances
11130	Evaluation, testing and approval
11131	On board training and instructions
11132	Maintenance and inspections
11134	Operation of Life Saving Appliances



11135	Maintenance of Life Saving Appliances
11199	Other (life saving)
<b>12 - Dangerous Goods</b>	
12101	Stowage/segregation/packaging of dangerous goods
12102	Dangerous liquid chemicals in bulk
12103	Liquefied gases in bulk
12104	Dangerous goods code
12105	Temperature control
12106	Instrumentation
12107	Fire protection cargo deck area
12108	Personal protection
12109	Special requirements
12110	Tank entry
12112	Dangerous goods or harmful substances in pack. Form
12199	Other (tankers)
<b>13 - Propulsion and auxiliary machinery</b>	
13101	Propulsion main engine
13102	Auxiliary engine
13103	Gauges, thermometers etc.
13104	Bilge pumping arrangements
13105	UMS-ship
13106	Insulation wetted through (oil)
13108	Operation of machinery
13199	Other (machinery)
<b>14 - Pollution Prevention</b>	
<b>141 - Pollution Prevention - MARPOL Annex I</b>	
14101	Control of discharge of oil
14102	Retention of oil on board
14103	Segregation of oil and water ballast
14104	Oil filtering equipment

14105	Pumping, piping and discharge arrangements
14106	Pump room bottom protection
14107	Oil discharge monitoring and control system
14108	15 PPM alarm arrangements
14109	Oil / water interface detector
14110	Standard discharge connection
14111	SBT, CBT, COW
14112	COW operations and equipment manual
14113	Double hull construction
<b>THETIS Code</b>	<b>Defective item</b>
14114	Hydrostatically balanced loading
14115	Condition Assessment Scheme
14116	Pollution report - MARPOL Annex I
14117	Ship type designation
14119	Oil and oily mixtures from machinery spaces
14120	Loading, unloading & cleaning procedures cargo spaces of tankers
14121	Suspected of discharge violation
14199	Other (MARPOL Annex I)
<b>142 - Pollution Prevention - MARPOL Annex II</b>	
14201	Efficient stripping
14202	Residue discharge systems
14203	Tank washing equipment
14204	Prohibited discharge of NLS slops
14205	Cargo heating systems - cat. Y substances
14206	Ventilation procedures / equipment
14207	Pollution report - MARPOL Annex II
14208	Ship type designation
14299	Other (MARPOL Annex II)
<b>143 - Pollution Prevention - MARPOL Annex III</b>	

14301	Packaging
14302	Marking and labelling
14303	Documentation (MARPOL Annex III)
14304	Stowage
14399	Other (MARPOL - Annex III)
<b>144 - Pollution Prevention - MARPOL Annex IV</b>	
14402	Sewage treatment plan
14403	Sewage comminuting and disinfecting system
14404	Sewage discharge connection
14499	Other (MARPOL Annex IV)
<b>145 - Pollution Prevention - MARPOL Annex V</b>	
14501	Garbage
14502	Placards
14503	Garbage management plan
14599	Other (MARPOL Annex V)
<b>146 - Pollution Prevention - MARPOL Annex VI</b>	
14601	Technical Files and if applicable, monitoring manual
14602	Record book engine parameters
14603	Approved doc exhaust gas cleaning system
14604	Bunker delivery notes
14605	Type approval certificate of incinerator
14606	Diesel engine air pollution control
14607	Quality of fuel oil
14608	Incinerator incl. operations and operating manual
14609	Volatile Organic compounds in tankers
14610	Operational proc. for engines or equipment
14611	Ozone depleting substances
14613	Approved method
14614	Sulphur oxides
14699	Other (MARPOL ANNEX VI)

<b>THETIS Code</b>	<b>Defective item</b>
<b>147 - Pollution Prevention - Anti Fouling</b>	
14701	AFS supporting documentation
14702	Logbook entries referring AFS
14703	Paint condition
14799	Other (AFS)
<b>15 – ISM</b>	
15150	ISM
<b>16 - ISPS</b>	
16101	Security related defects
16102	Ship security alert system
16103	Ship security plan
16104	Ship security officer
16105	Access control to ship
16106	Security drills
16199	Other (maritime security)
<b>17 – Other</b>	
17197	Other safety in general
17198	Other (SOLAS operational)
17199	Other (MARPOL operational)
<b>18 - MLC, 2006 Minimum requirements to work on a ship</b>	
18101	Minimum age
18102	Night working
18103	Medical fitness
18104	Recruitment and placement service
18199	Other (Minimum requirements)
<b>MLC, 2006 Conditions of employment</b>	
18201	Fitness for duty - work and rest hours
18202	Legal documentation on work and rest hours
18203	Wages

18204	Calculation and payment
18205	Measures to ensure transmission to seafarer's family
18299	Other (Conditions of employment)
<b>MLC, 2006 Accommodation, recreational facilities, food and catering</b>	
18301	Noise, vibration and other ambient factors
18302	Sanitary Facilities
18303	Drainage
18304	Lighting (Accommodation)
18305	Hospital accommodation (Sickbay)
18306	Sleeping room, additional spaces
18307	Direct openings into sleeping rooms cargo/mach.
18308	Furnishings
18309	Berth dimensions, etc.
18310	Minimum headroom
18311	Mess room and recreational facilities
18312	Galley, handlingroom (maintenance)
18313	Cleanliness
18314	Provisions quantity
18315	Provisions quality and nutritional value
<b>THETIS Code</b>	<b>Defective item</b>
18316	Water, pipes, tanks
18317	Food personal hygiene
18318	Food temperature
18319	Food segregation
18320	Record of inspection (food and catering)
18321	Heating, air conditioning and ventilation
18322	Insulation
18323	Office
18324	Cold room, cold room cleanliness, cold room temperature
18325	Training and qualification of ship's cook

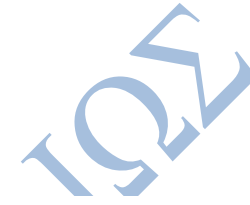
18326	Laundry, Adequate Locker
18327	Ventilation (Working spaces)
18399	Other (Accommodation, recreational facilities...)
<b>MLC, 2006 Health protection, medical care, social security</b>	
18401	Medical Equipment, medical chest, medical guide
18402	Access to on shore medical doctor or dentist
18403	Standard medical report form
18404	Medical doctor or person in charge of medical care
18405	Medical advice by radio or satellite
18406	Medical care onboard or ashore free of charge
18407	Lighting (Working spaces)
18408	Electrical
18409	Dangerous areas
18410	Gas instruments
18411	Emergency cleaning devices
18412	Personal equipment
18413	Warning notices
18414	Protection machines/parts
18415	Entry dangerous spaces
18416	Ropes and wires
18417	Anchoring devices
18418	Winches & capstans
18419	Adequate lighting - mooring arrangements
18420	Cleanliness of engine room
18421	Guards - fencing around dangerous machinery parts
18422	Asbestos fibres
18423	Preventative information
18424	Steam pipes, pressure pipes, wires (insulation)
18425	Access / structural features (ship)
18426	Exposure to harmful levels of ambient factors

18427	Ship's occupational safety and health policies and programmes
18428	On board programme for the prevention of occupational injuries and diseases
18429	Procedure for inspection, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents
18430	Ship's safety committee

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

# Παράρτημα 3

## Model Forms



FORM A/1



### REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL\*)

(reporting authority)  
(address)  
(telephone)  
(telefax)  
(e-mail)

copy to: - master  
- head office  
- PSCO  
if ship is detained, copy to:  
- flag State  
- recognised organization, if applicable

#### SHIP PARTICULARS

- 1. Name of ship: .....
- 2. Flag of ship: .....
- 3. Type of ship: .....
- 4. Call sign: .....
- 5. IMO number: .....
- 6. MMSI Number: .....
- 7. Date keel laid / major conversion commenced: .....
- 8. Deadweight (where applicable): .....
- 9. Gross tonnage: .....
- 10. Main engine (KW): .....

- 11. Classification society(ies) responsible for issuance of class certificates:  
 ..... date of issue: ..... date of expiry: .....  
 ..... date of issue: ..... date of expiry: .....

11b. Recognised Organization (s) responsible for issuance of certificates on behalf of the flag State:  
.....  
.....

12. Full particulars of company (identical to particulars as in the SMC)

IMO Company number: .....

Name: ..... Address: ..... City: ..... Country: .....

13. Name & address of charterer: (Only ships carrying liquid or solid cargoes in bulk, pref. 1<sup>st</sup> charterer record.)

Name: ..... Address: ..... City: ..... Country: .....

Demise Charter     Time Charter     Voyage Charter

14. Name and signature of master to confirm the receipt of the inspection report and to certify that the information under 13, when applicable, is correct:

Name: ..... Signature: .....

#### INSPECTION PARTICULARS\*\*)

15a. Date of first visit: ..... 15b. Date of report: ..... 16. Place of inspection: .....

17. If vessel is detained: Date of issue of detention notice: .....

18. Type of inspection:     Initial inspection     More detailed inspection     Expanded inspection     CIC

\*) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

\*\*) Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection will be reported to the appropriate authorities and organisations and is subject to publication







19. Operational controls (if any):
- Abandon Ship drill: .....
  - Fire drill: .....
  - Damage control drill: .....
  - SOPEP drill: .....
  - SMPEP drill: .....
  - Other: .....

20. Areas inspected:
- Navigation bridge .....
  - Passenger spaces .....
  - Cargo hold(s) / tank(s) .....
  - Ballast tank(s) internal .....
  - Engine room .....
  - Steering-room .....
  - Vehicle deck .....
  - Accommodation and galley .....
  - Decks and forecastle .....
  - Ballast tank(s) from manhole.....

21. Relevant certificate(s)	a title	b issuing authority	c date of issue	d date of expiry	e information on last intermediate, periodical or annual survey		
					date of survey	surveying authority	country
1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

22. Ship related inspection action taken:
- Flag State informed
  - Ship expelled
  - Observations .....
  - RO informed
  - Dismissed on AFS grounds
  - Next port informed
  - Inspection suspended
  - Coastal State informed
  - Overriding factor
  - ILO informed
  - MARPOL investigation
  - Shipowner & Seafarer organisations informed

23. Deficiencies  no  yes (see attached FORM B)
- 23a Outstanding deficiencies<sup>\*\*\*</sup>  no  yes (see attached copy of FORM B from previous inspection(s))
24. Supporting documentation  no  yes (see annex)

**PORT STATE PARTICULARS**

Head office/District office: ..... Address: .....

(delete as applicable)

Telephone: ..... Telefax: .....

E-mail: ..... Website: .....

Name(s): ..... (duly authorized PSCO of reporting authority)

Signature(s): .....

**This report must be retained on board for a period of at least three years and must be readily available for consultation by Port State Control Officers at all times.**

\*\*\*) "Outstanding deficiencies" are listed for information only and will not be taken into account for the calculation of the Ship Risk Profile and the Company performance.





REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

(reporting authority)

1. Name of ship ..... 2. IMO number ..... 3. Date of report ..... 4. Place of inspection .....

DEFICIENCIES FOUND AND FOLLOW UP ACTIONS\*\*)

Table with 10 columns: Nr., Code/Defective item, Nature of defect<sup>1)</sup>, Convention ref.<sup>2)</sup>, Ground for Detention, Action taken, Additional comments, ISM related, RO resp., Accidental damage<sup>3)</sup>. The table contains multiple rows of dotted lines for data entry.

Name(s): .....  
(duly authorized PSCO(s) of reporting authority)  
Signature(s): .....

\*\* Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection will be reported to the appropriate authorities and organisations and is subject to publication  
1) This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out. All deficiencies should be rectified before an application for re-inspection is made.  
2) To be completed for all deficiencies.  
3) Deficiencies marked as Accidental Damage are not taken into account for calculating the company performance and the Ship Risk Profile





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

The undersigned:  
duly authorized officer of the {..... *Shipping Inspectorate*} herewith notifies you that  
the ship: "....." , callsign:..... ,  
IMO number:..... , gross tonnage:..... ,  
port of registry:..... , flagstate:..... ,  
type of ship:..... , date on which keel was laid:..... ,  
owner:..... , master:..... ,  
agents:..... , classification society/RO:..... ,  
berthed at: .....

has been detained in accordance with the provisions of article {..} of the {.....} Port State Control Act (Official Collection, 19.., no. ....),

on account of:

- one or more of the criteria for detention set out in Annex X of Council Directive 2009/16/EC of April 23, 2009 (Official Journal of the European Communities No L 131);
- crew members being unable to provide proof of professional proficiency for the duties assigned to them as mentioned in article 11 of Council Directive 2001/25/EC of 4 April 2001 (Official Journal of the European Communities No L 319);
- master or crew unable to comply with operational requirements as contained in the Conventions mentioned in article {..} of the Port State Control Act;
- other deficiencies which, individually or together, are clearly hazardous to safety, health or environment;
- the fact that the Port State Control Officer was obstructed in the execution of his duty.


For further details see the Report of Inspection forms A & B enclosed to this notice for the master.

In accordance with the provisions of article {..} of the Port State Control Act it is prohibited to shift the ship to another berth without the prior consent of the Port State Control Officer, or to proceed to sea without a proper Notice of Release of ship from detention.

Place: \_\_\_\_\_

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

The above mentioned officer:

 Appeal p.t.o.



**PORT STATE CONTROL**  
*{Standard}*  
**NOTIFICATION OF DETENTION OF SHIP\***

**Flag State / Consulate**  
**Classification society/recognised organization**  
**Fax no.**  
**E-mail**

**Number of pages, incl. this**

**Dear Sir / Madam,**

**[Ship's name, flag, IMO No.] – Detention of ship**

The ..... Maritime Authority have on [date] carried out an inspection of the above ship at [Port, country].

The ship is detained at [time of detention] hours due to the following detainable deficiencies :

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. ....
6. ....
7. ....
8. ....
9. ....
10. ....

Enclosed please find a copy of the Report of inspection forms A & B and the Notice of detention for the Master\*\*.

For further inquiries, please contact: [ Name and contact details ]

Yours faithfully,

\* As per IMO-MSC/Circ.1011 and MEPC/Circ.383  
\*\* Issued per national legislation requirements.





**PORT STATE CONTROL**  
{Standard}  
**NOTIFICATION OF RELEASE OF SHIP\***

**Flag State / Consulate**  
**Classification society/recognised organization**  
**Fax no.**  
**E-mail**

**Number of pages, incl. this**

**Dear Sir / Madam,**

**[Ship's name, flag, IMO No.] – Release of ship**

The ..... Maritime Authority have on [date] carried out a re-inspection of the above ship at [Port, country].

The ship was released at [time of release] hours.

[Insertion of free text, if any]

Enclosed please find a copy of the Report of inspection forms A & B.

Yours faithfully,

---

\* As per IMO-MSC/Circ.1011 and MEPC/Circ.383



## Παράρτημα 4

4.3.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 64/15

### ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

**Έντυπα του εγγράφου συμμόρφωσης, του πιστοποιητικού διαχείρισης της ασφάλειας, του προσωρινού εγγράφου συμμόρφωσης και του προσωρινού πιστοποιητικού διαχείρισης της ασφάλειας**

### ΕΓΓΡΑΦΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

(Επίσημη σφραγίδα)/(Κράτος)

Πιστοποιητικό αριθ.

Εκδοθέν βάσει των διατάξεων της

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, του 1974, όπως τροποποιήθηκε

Κατ' εξουσιοδότηση της κυβέρνησης .....  
(όνομα του κράτους)

από .....  
(εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμός)

Όνομα και διεύθυνση της εταιρείας:

.....

.....

(βλέπε παράγραφο 1.1.2 του κώδικα ISM)

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της εταιρείας υποβλήθηκε σε έλεγχο και ότι το εν λόγω σύστημα είναι σύμφωνο προς τις απαιτήσεις του διεθνούς κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης (κώδικας ISM) για τους κατωτέρω τύπους πλοίων (διαγράφεται ανάλογα με την περίπτωση):

Επιβατηγό πλοίο

Επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος

Εμπορικό ταχύπλοο σκάφος

Φορτηγό μεταφοράς εμπορεύματος χύδην

Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς πετρελαίου

Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων

Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αερίου

Κινητή υπεράκτια μονάδα γεώτρησης

Άλλο εμπορικό πλοίο

Το παρόν έγγραφο συμμόρφωσης ισχύει έως ....., και υπόκειται σε περιοδική εξακρίβωση.

Εκδόθηκε .....

(τόπος έκδοσης του εγγράφου)

Ημερομηνία έκδοσης .....

.....

(υπογραφή υπαλλήλου που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος για την έκδοση του εγγράφου)

(σφραγίδα της αρχής έκδοσης, ανάλογα με την περίπτωση)



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡ

Πιστοποιητικό αριθ.

#### ΟΠΣΘΟΓΡΑΦΗΣΗ ΕΤΗΣΙΑΣ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ κατά την περιοδική εξακρίβωση σύμφωνα με τον κανόνα IX/6.1 της σύμβασης και την παράγραφο 13.4 του κώδικα ISM, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας αποδείχθηκε ότι είναι σύμφωνο προς τις απαιτήσεις του κώδικα ISM.

1η ΕΤΗΣΙΑ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ	Υπογραφή: .....
	(υπογραφή του εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)
	Τόπος: .....
	Ημερομηνία: .....
2η ΕΤΗΣΙΑ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ	Υπογραφή: .....
	(υπογραφή του εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)
	Τόπος: .....
	Ημερομηνία: .....
3η ΕΤΗΣΙΑ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ	Υπογραφή: .....
	(υπογραφή του εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)
	Τόπος: .....
	Ημερομηνία: .....
4η ΕΤΗΣΙΑ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ	Υπογραφή: .....
	(υπογραφή του εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)
	Τόπος: .....
	Ημερομηνία: .....

ISM

ΠΑΝΕΛ



## ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

(Επίσημη σφραγίδα)/(Κράτος)

Πιστοποιητικό αριθ.

Εκδοθέν βάσει των διατάξεων

της ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, του 1974, όπως τροποποιήθηκε

Κατ' εξουσιοδότηση της κυβέρνησης .....

(όνομα του κράτους)

από .....

(εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμός)

Όνομα πλοίου: .....

Διακριτικοί αριθμοί ή γράμματα: .....

Λιμένας νηολόγησης: .....

Τύπος πλοίου (\*): .....

Ολική χωρητικότητα: .....

Αριθμός ΔΝΟ: .....

Όνομα και διεύθυνση της εταιρείας: .....

(βλέπε παράγραφο 1.1.2 του κώδικα ISM)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του πλοίου ελέγχθηκε και ότι το εν λόγω σύστημα είναι σύμφωνο προς τις απαιτήσεις του διεθνούς κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης (κώδικας ISM), αφού διαπιστώθηκε ότι το έγγραφο συμμόρφωσης που διαθέτει η εταιρεία ισχύει για τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου.

(\*) Επιλέξατε τον τύπο πλοίου από τους εξής τύπους: επιβατηγό πλοίο, επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος, εμπορικό ταχύπλοο σκάφος, φορτηγό μεταφοράς εμπορεύματος χύδην, δεξαμενόπλοιο μεταφοράς πετρελαίου, δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων, δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αερίου, κινητή υπεράκτια μονάδα γεώτρησης, άλλο εμπορικό πλοίο.

Το παρόν πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας ισχύει έως ....., υπό τον όρο ότι υπόκειται σε περιοδική εξακρίβωση και με την προϋπόθεση ότι το έγγραφο συμμόρφωσης παραμένει σε ισχύ.

Εκδόθηκε .....

(τόπος έκδοσης του εγγράφου)

Ημερομηνία έκδοσης .....

(υπογραφή του υπαλλήλου που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος για την έκδοση του πιστοποιητικού)

(σφραγίδα της αρχής έκδοσης, ανάλογα με την περίπτωση)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Πιστοποιητικό αριθ.

**ΟΠΙΣΘΟΓΡΑΦΗΣΗ ΕΝΔΙΑΜΕΣΗΣ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΕΤΗΣ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ (ΕΑΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ)**

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ κατά την περιοδική εξακρίβωση σύμφωνα με τον κανόνα IX/6.1 της σύμβασης και την παράγραφο 13.8 του κώδικα ISM, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας αποδείχθηκε ότι είναι σύμφωνο προς τις απαιτήσεις του κώδικα ISM.

ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ (συμπληρώνεται  
μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης επετιδικής  
ημερομηνίας) Υπογραφή: .....

(υπογραφή του εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ (\*) Υπογραφή: .....

(υπογραφή του εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ (\*) Υπογραφή: .....

(υπογραφή του εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ (\*) Υπογραφή: .....

(υπογραφή του εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

Τόπος: .....

Ημερομηνία: .....

(\*) Εάν χρειάζεται, γίνεται παραπομπή στην παράγραφο 3.4.1 των κατευθυντήριων γραμμών για την εφαρμογή του διεθνούς κώδικα διαχείρισης της ασφάλειας (ISM) από τις διοικήσεις [πρόγραμμα A.913(22)].

## ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΕΓΓΡΑΦΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

(Επίσημη σφραγίδα)/(Κράτος)

Πιστοποιητικό αριθ.

Εκδοθέν βάσει των διατάξεων

της ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, του 1974, όπως τροποποιήθηκε

Κατ' εξουσιοδότηση της κυβέρνησης .....

(όνομα κράτους)

από .....

(εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμός)

Όνομα και διεύθυνση της εταιρείας: .....

(βλέπε παράγραφο 1.1.2 του κώδικα ISM)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της εταιρείας έχει διαπιστωθεί ότι πληροί τους στόχους της παραγράφου 1.2.3 του διεθνούς κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης (κώδικας ISM), για τον (τους) κατωτέρω τύπο(-ους) πλοίων (διαγράφεται ανάλογα με την περίπτωση):

Επιβατηγό πλοίο

Επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος

Εμπορικό ταχύπλοο σκάφος

Φορτηγό μεταφοράς εμπορεύματος χύδην

Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς πετρελαίου

Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων

Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αερίου

Κινητή υπεράκτια μονάδα γεώτρησης

Άλλο εμπορικό πλοίο

Το παρόν προσωρινό έγγραφο συμμόρφωσης ισχύει έως:

Εκδόθηκε: .....

(τόπος έκδοσης του εγγράφου)

Ημερομηνία έκδοσης: .....

(υπογραφή του υπαλλήλου που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος για την έκδοση του εγγράφου)

(σφραγίδα της αρχής έκδοσης, ανάλογα με την περίπτωση)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

## ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

(Επίσημη σφραγίδα)/(Κράτος)

Πιστοποιητικό αριθ.

Εκδοθέν βάσει των διατάξεων

της ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, του 1974,

όπως τροποποιήθηκε

Κατ' εξουσιοδότηση της κυβέρνησης .....

(όνομα κράτους)

από .....

(εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμός)

Όνομα πλοίου: .....

Διακριτικοί αριθμοί ή γράμματα: .....

Λιμένας νηολόγησης: .....

Τύπος πλοίου (\*): .....

Ολική χωρητικότητα: .....

Αριθμός ΔΝΟ: .....

Όνομα και διεύθυνση εταιρείας: .....

(βλέπε παράγραφο 1.1.2 του κώδικα ISM)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ οι απαιτήσεις της παραγράφου 14.4 του κώδικα ISM έχουν τηρηθεί και ότι το έγγραφο συμμόρφωσης/το προσωρινό έγγραφο συμμόρφωσης (\*\*) της εταιρείας αναφέρεται στο παρόν πλοίο.

Το παρόν προσωρινό πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας ισχύει έως .....

υπό τον όρο ότι το έγγραφο συμμόρφωσης/το προσωρινό έγγραφο συμμόρφωσης (\*\*) παραμένει σε ισχύ.

(\*) Επιλέξτε τον τύπο πλοίου από τους εξής τύπους: επιβατηγό πλοίο, επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος, εμπορικό ταχύπλοο σκάφος, φορητό μεταφορικό εμπορευμάτων χύδην, δεξαμενόπλοιο μεταφοράς πετρελαίου, δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων, δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αερίου, κινήτη υπερκίττα μονάδα γέννησης, άλλο εμπορικό πλοίο.

(\*\*) Διαγράφεται, ανάλογα με την περίπτωση.

Εκδόθηκε .....  
(τόπος έκδοσης του εγγράφου)

Ημερομηνία έκδοσης: .....  
(υπογραφή του υπαλλήλου που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος για την έκδοση του πιστοποιητικού)  
(σφραγίδα της αρχής έκδοσης, ανάλογα με την περίπτωση)

Πιστοποιητικό αριθ.

Η ισχύς του παρόντος προσωρινού πιστοποιητικού διαχείρισης της ασφάλειας παρατείνεται έως: .....

Ημερομηνία παράτασης: .....  
(υπογραφή του υπαλλήλου που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος για την παράταση της ισχύος)  
(σφραγίδα της αρχής έκδοσης, ανάλογα με την περίπτωση)



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΙΙ