

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ PARIS ΜΟΥ (THE NEW
INSPECTION REGIME) & TOKYO ΜΟΥ ΣΤΟ
ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΤΩΝ
PSC (PORT STATE CONTROL) ΣΤΙΣ
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΟΥ ΑΥΤΑ ΟΡΙΖΟΥΝ**

Μπράτη Αναστασία

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Οκτώβριος 2014

**ΣΕΛΙΔΑ ΔΗΛΩΣΗΣ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ
COPYRIGHT**

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

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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:

- Καθηγητής Γκιζιάκης Κωνσταντίνος (Επιβλέπων)
- Καθηγητής Τζαννάτος Ερνέστος
- Καθηγητής Τσελέντης Βασίλειος

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ –ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η εκπόνηση της συγκεκριμένης Διπλωματικής Εργασίας έγινε κατόπιν ενδιαφέρουσας μελέτης καθώς το αντικείμενό της αποτελεί ένα τομέα που είναι στην καθημερινότητα της επαγγελματικής μου απασχόλησης σαν εργαζόμενη στη ναυτιλία.

Οι επιθεωρήσεις των πλοίων στα πλαίσια των ελέγχων από τη Λιμενική Αρχή είναι πολύ σημαντικές γιατί αποφέρουν θετικά αποτελέσματα για όλη τη ναυτιλία, αφού στόχος είναι πάντα η βελτίωση και το όσο το δυνατόν πιο υψηλό επίπεδο. Και εκεί είναι και όλο το ενδιαφέρον - ότι τα πλοία δραστηριοποιούνται σε όλο τον κόσμο επομένως αλληλοεπηρεάζεται η ναυτιλιακή κοινότητα στο σύνολό της. Για αυτό το λόγο μέσα από την ανάλυση της εργασίας, τα συμπεράσματα απευθύνονται σε όλη τη ναυτιλιακή βιομηχανία όπως προκύπτουν από τα στοιχεία που παρουσιάζονται και από τις τρέχουσες εξελίξεις.

Θέλω να ευχαριστήσω ιδιαίτερα, τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Γκιζιάκη Κωνσταντίνο για την πολύτιμη βοήθεια και συμπαράστασή του, καθώς και τα μέλη της Επιτροπής , τους καθηγητές κ. Τζαννάτο Ερνέστο και κ. Τσελέντη Βασίλειο.

Κλείνοντας, ευχαριστώ πολύ όλους τους δικούς μου ανθρώπους για την ηθική συμπαράστασή τους και τη στήριξη που μου παρείχαν κατά τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. PORT STATE CONTROL (PSC).....	7
1.1 Ιστορία του Paris MOU.....	7
1.2 PARIS MOU – New Inspection Regime (NIR).....	8
1.3 Tokyo MOU (Tokyo Memorandum Of Understanding).....	9
2. PARIS MOU NEW INSPECTION REGIME – ΝΕΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ 11	
3. PARIS MOU – ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	21
4. TOKYO MOU.....	45
4.1 Ηλεκτρονικό Σύστημα Πληροφοριών Ασίας-Ειρηνικού (APCIS - Asia-Pacific Computerized Information System).....	45
4.2 Σύσταση του TOKYO MOU.....	46
4.3 Κώδικας Καλής Πρακτικής (Code of Good Practice)	46
4.4 Πλοία με χαμηλή επίδοση (under performing ships)	47
4.5 Διαδικασίες προσφυγών (Appeal procedures)	47
4.6 Υποβολή μιας υπόθεσης για επανεξέταση.....	47
4.7 Λίστα κρατήσεων (Detention list).....	49
5. TOKYO MOU - ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	50
6. ΣΥΓΚΡΙΣΗ PARIS MOU & TOKYO MOU.....	76
7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	80
8. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	86
9. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	88

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ναυτιλία αποτελεί ένα πολύ δυναμικό κλάδο της παγκόσμιας βιομηχανίας, με τις επιθεωρήσεις των Λιμενικών Αρχών να αποτελούν πολύτιμη μέθοδο αξιολόγησης των πλοίων ως προς τον έλεγχο της επιτυχούς εφαρμογής των διατάξεων των διαφόρων διεθνών συμβάσεων που καλύπτουν την ασφάλεια, τις συνθήκες εργασίας και την πρόληψη της ρύπανσης σε εμπορικά πλοία. Επίσης, αποτελούν ένα πολύ σημαντικό εργαλείο για τον έλεγχο της αποτελεσματικότητας των επιθεωρήσεων που διενεργούνται .

Ακολουθώντας τις εξελίξεις στα δύο πολύ σημαντικά Μνημόνια Συνεργασίας (Memorandum Of Understanding) - του Paris MOU και του Tokyo MOU στο πλαίσιο των Επιθεωρήσεων από τη Λιμενική αρχή κάθε κράτους (Port State Controls - PSC), η παρούσα μελέτη παρουσιάζει και εξετάζει το Νέο Καθεστώς Επιθεώρησης (New Inspection Regime – NIR) στο Paris MOU, το οποίο συγκρίνεται αντίστοιχα με το καθεστώς επιθεωρήσεων του Tokyo MOU.

Η σύγκριση των δύο MOUs γίνεται μέσω στατιστικής αλλά και ποιοτικής ανάλυσης βασισμένη στις απαιτήσεις και εξελίξεις της αγοράς για τα έτη 2011-2013, καθώς το NIR του Paris MOU τέθηκε σε εφαρμογή το 2011.

Η μελέτη ξεκινά με ορισμούς και βασικές έννοιες των Port State Controls και των περιοχών που αυτά καλύπτουν. Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα δύο MOUs ξεχωριστά για λεπτομερή ανάλυση του τρόπου λειτουργίας τους μέσα από το καθεστώς επιθεωρήσεων αλλά και η στατιστική ανάλυση του κάθε MOU όπως προκύπτει από τα επίσημα ετήσια στατιστικά δεδομένα των ιστοσελίδων τους. Τα στατιστικά που εστιάζεται μεγάλη προσοχή είναι οι κρατήσεις (detentions) των πλοίων καθώς και οι παρατηρήσεις/ελλείψεις (deficiencies) που καταγράφονται κατά τη διάρκεια των PSC. Τέλος, γίνεται σύγκριση Paris MOU και Tokyo MOU ως προς τα στατιστικά στοιχεία με τα συμπεράσματα να ακολουθούν και να επιβεβαιώνουν τις τρέχουσες εξελίξεις.

Η διπλωματική εργασία καταλήγει στο ότι η ναυτιλία σήμερα προσανατολίζεται σε μια κουλτούρα ασφάλειας η οποία εκτείνεται πέρα από την απλή εφαρμογή των κανόνων και στοχεύει στην συμπεριφορά των ανθρώπων της με γνώμονα πάντα την ασφάλεια.

Λέξεις – Κλειδιά: Επιθεώρηση Λιμενικής Αρχής, Μνημόνιο Συνεργασίας, Παρατηρήσεις/Ελλείψεις, Κρατήσεις πλοίων, Ασφάλεια, Καθεστώς Επιθεωρήσεων.

ABSTRACT

Shipping is a very dynamic sector of global industry, with the Port State Controls being a valuable method for the assessment of ships in monitoring the successful implementation of the provisions of the various international conventions covering safety, working conditions and the prevention of pollution in commercial ships. Also, they are a very important tool for monitoring the effectiveness of the inspections carried out.

Following the developments in the two very important Memorandum of Understandings – the Paris MOU and Tokyo MOU in terms of Port State Controls, this study presents and examines the New Inspection Regime - NIR of the Paris MOU, which is then compared with the corresponding inspection regime of Tokyo MOU. The comparison of the two MOUs is done through statistical and qualitative analysis based on requirements and market trends/developments for the years 2011-2013, as the NIR of Paris MOU was launched in 2011.

The study begins with definitions and basic concepts of Port State Controls and the areas they cover. Subsequently, the two MOUs are presented separately for detailed analysis of their framework through the inspection regime, and also separately there is the statistical analysis of each MOU as per data extracted from the official annual reports of their websites. The statistic data that this thesis pays great attention are the detentions of the ships and the deficiencies recorded during the PSC. Finally, we have the comparison of Paris MOU and Tokyo MOU as far as statistics are concerned with the final conclusions to follow and confirm the current developments.

This thesis concludes that shipping industry today is directed to a safety culture that goes beyond the mere implementation of rules and regulations and aims at the behavioral based safety of people.

Key words: *Port State Control, MOU, Deficiencies, Detentions, Safety, Inspection Regime.*

1. PORT STATE CONTROL (PSC)

Port State Control¹ (Επιθεώρηση/έλεγχος του Λιμενικού Κράτους – στο εξής αναφερόμενο ως PSC) είναι η επιθεώρηση των ξένων πλοίων σε άλλους εθνικούς λιμένες από την επιθεωρητές του λιμενικού κράτους για την εξακρίβωση ότι η ικανότητα ναυσιπλοΐας του πλοιάρχου και των αξιωματικών επί του πλοίου, η γενική κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων (π.χ. SOLAS, MARPOL, STCW, κ.λπ.) και ότι το πλοίο είναι επανδρωμένο και λειτουργεί σύμφωνα με το εφαρμοστέο διεθνές δίκαιο.

Πολλές από τις πιο σημαντικές τεχνικές συμβάσεις του IMO περιέχουν διατάξεις για τα πλοία που πρέπει να επιθεωρηθούν, όταν επισκέπτονται ξένα λιμάνια προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι πληρούν τις απαιτήσεις του IMO.

Οι επιθεωρήσεις αυτές αρχικά προορίζονταν να είναι υποστηρικτικές/εφεδρικές για την εφαρμογή του κράτους σημαίας, αλλά η εμπειρία έχει δείξει ότι μπορεί να είναι εξαιρετικά αποτελεσματικές, ειδικά αν οργανώνονται σε τοπική βάση. Ένα πλοίο που πηγαίνει στο λιμάνι μιας χώρας, κανονικά θα επισκεφτεί και άλλες χώρες της περιοχής, πριν ξεκινήσει το ταξίδι της επιστροφής, και είναι προς όφελος όλων οι επιθεωρήσεις να μπορούν να είναι στενά συντονισμένες.

Αυτό εξασφαλίζει ότι όσο το δυνατόν περισσότερα πλοία επιθεωρούνται, αλλά ταυτόχρονα εμποδίζει τα πλοία να καθυστερούν λόγω περιττών επιθεωρήσεων. Η πρωταρχική ευθύνη για τα πρότυπα των πλοίων ανήκει στο κράτος της σημαίας - αλλά ο έλεγχος από τη Λιμενική Αρχή παρέχει ένα "δίχτυ ασφαλείας" για να πιάσει τα υποδεέστερα πλοία.

1.1 Ιστορία του Paris MOU

Το 1978, πολλές ευρωπαϊκές χώρες συμφώνησαν στη Χάγη για ένα μνημόνιο που συμφωνήθηκε να ελέγχει αν οι συνθήκες εργασίας στα πλοία ήταν σύμφωνα με τους κανόνες της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας (ILO Convention). Μετά τη βύθιση του πλοίου Amoco Cadiz εκείνο το έτος, αποφασίστηκε επίσης ο έλεγχος της ασφάλειας και της ρύπανσης. Για το σκοπό αυτό, το 1982 συμφωνήθηκε το Μνημόνιο των Παρισίων (Paris Memorandum Of Understanding – Paris MOU), και έτσι ιδρύθηκε το Paris MOU,

¹ Ορισμός από www.imo.org

το οποίο απαρτίζεται σήμερα από 26 ευρωπαϊκές χώρες και τον Καναδά. Στην ουσία, αυτό ήταν μια αντίδραση της αποτυχίας των κρατών σημαίας - ειδικά των σημαιών ευκαιρίας που έχουν αναθέσει το έργο τους στους νηογνώμονες - να συμμορφωθούν με τα καθήκοντα των επιθεωρήσεών τους.

Ακολουθώντας την ίδρυση του Paris MOU, πολλά άλλα περιφερειακά μνημόνια έχουν υπογραφεί, συμπεριλαμβανομένου του TOKYO MOU (Ειρηνικός Ωκεανός), Acuerdo Latino ή Acuerdo de Viña del Mar (Νότια και Κεντρική Αμερική), Caribbean MOU, του Mediterranean MOU, Indian Ocean MOU, Abuja MOU (Δυτική και Κεντρική Αφρική Ατλαντικού), Black Sea MOU και το Riyadh MOU (Περσικός Κόλπος).

Η Ακτοφυλακή Ηνωμένων Πολιτειών επαληθεύει ότι όλα τα πλοία ξένης σημαίας που δραστηριοποιούνται στα ύδατα των Ηνωμένων Πολιτειών συμμορφώνονται ουσιαστικά με τις διεθνείς συμβάσεις, καθώς και όλους τους ισχύοντες νόμους των ΗΠΑ, κανονισμούς και συνθήκες. Οι ΗΠΑ δεν είναι μέλος κανενός PSC MOU.

Οι χώρες που ανήκουν στο Paris MOU είναι οι εξής:

Βέλγιο, Βουλγαρία, Καναδάς, Κροατία, Κύπρος, Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ισλανδία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Ολλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ρωσική Ομοσπονδία, Σλοβενία, Ισπανία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο.

1.2 PARIS MOU – New Inspection Regime (NIR)

ΤΟ PARIS MOU² –New Inspection Regime (NIR) είναι ένα σύστημα που τέθηκε πρόσφατα σε εφαρμογή (από 1^η Ιανουαρίου 2011) το οποίο χρησιμοποιείται για να αξιολογήσει το προφίλ επικινδυνότητας του πλοίου (vessel risk profile) και μέσω αυτού να καθορίζεται και η συχνότητα των επιθεωρήσεων. Τα πλοία κατηγοριοποιούνται σε τρία προφίλ επικινδυνότητας - risk profiles (χαμηλό, μεσαίο κ υψηλό – low, medium & high), τα οποία καθορίζονται από έναν αριθμό παραγόντων, οι οποίοι συμπεριλαμβάνουν τα προηγούμενα αποτελέσματα από επιθεωρήσεις, την επίδοση

²Πηγή από <https://www.parismou.org>

της διαχειρίστριας εταιρείας, την επίδοση του κράτους σημαίας και την επίδοση του νηογνώμονα.

Δωρεάν υπολογιστικά συστήματα είναι διαθέσιμα στο διαδίκτυο για να βοηθήσουν τις διαχειρίστριες εταιρίες να αξιολογήσουν τις αποδόσεις της εταιρίας κ των πλοίων τους.

- **Υποχρεώσεις αναφοράς πριν από την άφιξη (pre-arrival reporting obligations)**

Τα πλοία που φτάνουν σε Paris MOU λιμάνια, και λήγει η περίοδος για μια εκτεταμένη επιθεώρηση, θα πρέπει να στείλουν ειδοποίηση στο λιμάνι προορισμού 72 ώρες πριν από την άφιξη για την πραγματοποίηση του ελέγχου. Άλλα πλοία, πρέπει να στείλουν ειδοποίηση 24 ώρες πριν από την άφιξή τους. Λεπτομέρειες σχετικά με τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων υπάρχουν στον διαδικτυακό τόπο του Paris MOU αλλά και σε άλλους διαδικτυακούς τόπους σχετικούς με ναυτιλία.

1.3 Tokyo MOU (Tokyo Memorandum Of Understanding)

Το Tokyo MOU αφορά στην περιοχή Ασίας - Ειρηνικού και ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 1993 στη τελική προπαρασκευαστική σύνοδο του Τόκιο. Τέθηκε σε εφαρμογή την 1^η Απριλίου 1994.

Για τους σκοπούς του μνημονίου, ιδρύθηκε μια Επιτροπή Ελέγχου του Λιμενικού κράτους (PSC Committee) η οποία αποτελείται από εκπροσώπους καθενός από τις Αρχές των μελών - κρατών του μνημονίου αυτού.

Ένας εκπρόσωπος από κάθε μία από τις συνεργαζόμενες Αρχές των μελών - κρατών και οι Παρατηρητές³ θα κληθούν να συμμετάσχουν χωρίς δικαίωμα ψήφου στις εργασίες της επιτροπής.

- Οι χώρες⁴ που ανήκουν στο Tokyo MOU είναι δεκαεννέα και είναι οι εξής:

Αυστραλία, Καναδάς, Χιλή, Κίνα, Φίτζι, Χονγκ Κονγκ (Κίνα), Ινδονησία, Ιαπωνία, Δημοκρατία της Κορέας, Μαλαισία, Νησιά Μάρσαλ, Νέα Ζηλανδία, Παπούα Νέα Γουινέα, οι Φιλιππίνες, η Ρωσική Ομοσπονδία, Σιγκαπούρη, Ταϊλάνδη, Βανουάτου και το Βιετνάμ.

³ Παρατηρητές: IMO, ILO, Paris MOU, Viña del Mar Agreement, Indian Ocean MOU, Black Sea MOU

⁴ Πηγή από <http://www.tokyo-mou.org/>

Το PSC έχει ενταθεί σε όλο τον κόσμο από τη δεκαετία του ενενήντα προκειμένου να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις για την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και την επάνδρωση του πλοίου. Υποβαθμισμένα ή μη συμμορφούμενα πλοία, τελούνται υπό κράτηση (detained) και δεν μπορούν να φύγουν από το λιμάνι μέχρι να διορθωθούν οι αναφερθείσες σοβαρές ελλείψεις/παρατηρήσεις. Αυτό βέβαια συνεπάγεται πιθανή καθυστέρηση και οικονομικές απώλειες στη διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου.⁵

Για να μην υπάρχουν παρατηρήσεις κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων, θα πρέπει το πλοίο να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις για την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης επί του πλοίου, όπως προαναφέρθηκε. Η συμμόρφωση μπορεί να επιτευχθεί με την αποτελεσματική εφαρμογή ενός αποδεκτού συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας συμπεριλαμβανομένης της προληπτικής συντήρησης.

Για την προληπτική αυτή συντήρηση, θα πρέπει να γίνουν κατανοητές οι παρακάτω έννοιες σχετικές με το Port State Control.

Έννοιες – Ορολογία

Στο παράρτημα 8, παρατίθενται όλες οι σχετικές έννοιες και η βασική ορολογία του PSC.

⁵https://exchange.dnv.com/portstatecontrol/text_documents/PSC%20Preparedness%20and%20response%20training.PDF

2. PARIS MOU NEW INSPECTION REGIME – ΝΕΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

Το νέο καθεστώς επιθεωρήσεων που ονομάζεται NIR⁶ υιοθετήθηκε από το Paris MOU στη συνεδρίαση της Επιτροπής του που διεξήχθη στο Ρέικιαβικ της Ισλανδίας (Μάιος 2009). Το NIR αναπτύχθηκε από μια ομάδα εργασίας με επικεφαλής την Ε.Ε. Η πραγματική ηγεσία της ειδικής αυτής ομάδας ανατέθηκε στην EMSA⁷. Το NIR είναι επίσης το κύριο στοιχείο της αναδιατύπωσης της οδηγίας 2009/16/EK του PSC, η οποία έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα (Official Journal)/ 28.05.09.

Δεδομένου ότι το NIR δεν βασίζεται πλέον στην ατομική ποσόστωση 25%, αναπτύχθηκε ένα σύστημα «δίκαιου μεριδίου». Το δίκαιο σύστημα συμμετοχής είναι ο λόγος των επιμέρους αφίξεων σε ένα κράτος-μέλος προς τις αφίξεις αυτού του πλοίου σε όλα τα κράτη μέλη. Ένα βασικό στοιχείο για την εφαρμογή του NIR, είναι η καταγραφή των πληροφοριών της άφιξης στο λιμάνι. Αυτές οι πληροφορίες άφιξης στο λιμάνι είναι επίσης σημαντικές για τον προγραμματισμό των επιθεωρήσεων και των πόρων από τα κράτη μέλη. Οι πληροφορίες άφιξης στο λιμάνι αρχικά καταγράφηκαν από τα κράτη μέλη σε ένα Ασφαλές Θαλάσσιο Δίκτυο (SafeSeaNet), και στη συνέχεια μεταφέρθηκαν στη νέα βάση δεδομένων για τον έλεγχο του κράτους λιμένα (PSC). Το έργο για την ανάπτυξη της νέας βάσης δεδομένων για τον έλεγχο της Λιμενικής Αρχής, ονομάζεται THETIS, αντικατέστησε το προηγούμενο σύστημα Sirenac, και το διαχειρίζεται η EMSA .

Το Paris MOU New Inspection Regime είναι το νέο σύστημα πόντων που χρησιμοποιούν πλέον οι Αρχές του PSC για να αξιολογήσουν το προφίλ κινδύνου (risk profile) των πλοίων αλλά και την απόδοση των διαχειριστριών εταιριών τους. Το νέο αυτό σύστημα αξιολόγησης τέθηκε σε ισχύ μόλις τον Ιανουάριο του 2011. Βάσει αυτού, τα πλοία κατηγοριοποιούνται σε τρία risk profiles: Χαμηλό (Low), Μεσαίο (Medium) και Υψηλό (High) προφίλ κινδύνου. Ανάλογα με το risk profile των караβιών, καθορίζεται και η συχνότητα των επιθεωρήσεων από το PSC. Στον δικτυακό τόπο του Paris MOU, διατίθενται δωρεάν αριθμομηχανές για να βοηθούν τους

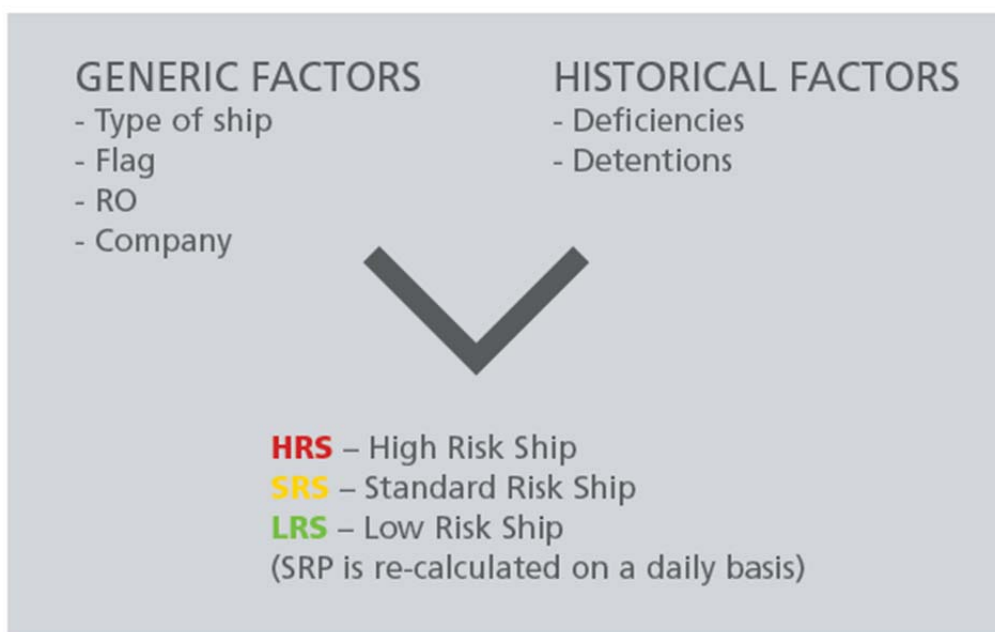
⁶ <http://www.emsa.europa.eu>

⁷ EMSA: European Maritime Safety Agency

διαχειριστές (managers) να αξιολογήσουν την απόδοση των πλοίων τους και της εταιρίας τους.

Όπως φαίνεται και στο παρακάτω σχήμα, οι παράμετροι που λαμβάνονται υπόψη για να υπολογιστεί το risk profile είναι οι εξής:

- ο τύπος και η ηλικία του πλοίου
- η σημαία του πλοίου
- η απόδοση των RO (Recognized Organizations)⁸ και ειδικότερα παίζει ρόλο αν ο RO είναι αναγνωρισμένος από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη του Paris MOU,
- η απόδοση της εταιρίας βάσει του κώδικα ISM (International Safety Management code)
- ο αριθμός των παρατηρήσεων (παράγοντας που αφορά στο ιστορικό του πλοίου)
- ο αριθμός των κρατήσεων (παράγοντας που αφορά στο ιστορικό του πλοίου)



Πηγή: http://www.dnv.com/binaries/1012-026%20brosjyre%20paris%20mou_web_tcm4-446253.pdf

⁸ RO: Είναι οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί ή άλλοι ιδιωτικοί φορείς που διεξάγουν επιθεωρήσεις και εκδίδουν/εγκρίνουν θεσμοθετημένα πιστοποιητικά πλοίων για λογαριασμό του κράτους σημαίας (πηγή ορισμού: <http://www.tokyo-mou.org/Criteria%20for%20attribution%20of%20RO%20responsibility.pdf>)

Παρακάτω μπορούμε να δούμε πως φαίνεται η διαδικασία υπολογισμού του risk profile του πλοίου και από τον διαδικτυακό τόπο:

Generic Parameters		Points for HRS	Can be LRS?
Type of Ship	Oil tankship	2	YES
Is the ship older than 12 years?	No	0	YES
Flag (1)	White	0	YES
Is the Flag IMO-Audited? (2)	Yes	n.a.	YES
Recognised Organization Performance (3)	High	0	YES
Is the RO recognized by one or more of the Paris MoU member States?	Yes	n.a.	YES
ISM Company Performance (4)	High	0	YES
Historical Parameters in the last 36 months			
At least one inspection?	Yes	n.a.	YES
All inspections with 5 or less deficiencies?	Yes	n.a.	YES
Number of detentions	None	0	YES
Result		2	YES
<p>The Ship is a LRS because all LRS criteria are met</p> <p>The ship will become Priority II after 24 months from last Paris MoU inspection. From this date, the ship may be selected to be inspected</p> <p>The ship will become Priority I after 36 months from last Paris MoU inspection. From this date, the ship must be selected to be inspected</p> <p>The ship may still be inspected before the 24th month. For further details please consult the Paris MoU, Annex 7</p>			

Πηγή: <https://www.parismou.org/inspections-risk/ship-risk-profile/ship-risk-calculator>

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι όλοι οι παράγοντες είναι σημαντικοί στο σύνολό τους και ο καθένας ξεχωριστά.

Σύμφωνα με το Paris MOU, είναι συγκεκριμένες οι σημαίες των χωρών που συγκαταλέγονται στο low risk profile, επομένως και επηρεάζουν δείκτη του προφίλ θετικά. Οι σημαίες αυτές παρουσιάζονται στα Παραρτήματα 1 και 2 μαζί με την ανάλογη λίστα των RO-Recognized Organizations.

Εκτός από το προφίλ του πλοίου, λαμβάνεται υπόψη και το προφίλ της διαχειρίστριας εταιρίας. Στη φόρμουλα που υπολογίζει το προφίλ της εταιρίας, λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

- το ιστορικό των παρατηρήσεων και των κρατήσεων των πλοίων στο στόλο μιας (ISM) εταιρίας.

- υπολογίζεται καθημερινά το προφίλ για μια περίοδο 36 μηνών.
- οι ISM παρατηρήσεις⁹ μετράνε με 5 πόντους, ενώ οι υπόλοιπες με 1 πόντο.
- άρνηση πρόσβασης (απαγόρευση): άνοδος του μέσου όρου δείκτης κράτησης (detention index).
- η αξιολόγηση της απόδοσης της εταιρίας (company performance) χαρακτηρίζεται ως υψηλή, μεσαία, χαμηλή, πολύ χαμηλή.

Για να χαρακτηρίζεται η εταιρία υψηλής αποδόσεως, θα πρέπει οι δείκτες παρατηρήσεων και κρατήσεων να είναι κάτω του μέσου όρου (below average), όπως διαφαίνεται και ακολούθως,¹⁰ και φυσικά να μην έχει γίνει απαγόρευση (banning) σε κανένα πλοίο τους τελευταίους 36 μήνες:

Δείκτης παρατηρήσεων =

$$\frac{\text{Αριθμός των παρατηρήσεων σε ΟΛΕΣ τις επιθεωρήσεις¹¹ σε ΟΛΑ τα πλοία}}{\text{Αριθμός επιθεωρήσεων σε όλα τα πλοία}} \quad (\text{τελευταίοι 36 μήνες})$$

$$\text{Δείκτης κρατήσεων} = \frac{\text{Αριθμός κρατήσεων σε ΟΛΑ τα πλοία}}{\text{Αριθμός επιθεωρήσεων σε όλα τα πλοία}} \quad (\text{τελευταίοι 36 μήνες})$$

Σημειώνεται ότι:

- Αν έχει εκδοθεί άρνηση της πρόσβασης, ο Δείκτης Κρατήσεων χαρακτηρίζεται πάνω του μέσου όρου, ανεξάρτητα από την αξία της αναλογίας κράτησης.
- Εάν δεν υπάρχουν πληροφορίες της εταιρείας στη βάση δεδομένων, το επίπεδο της επίδοσης θα πρέπει να θεωρείται μεσαίο.

Παρακάτω φαίνεται όπως είναι ακριβώς και στον διαδικτυακό τόπο ο υπολογισμός του risk profile της διαχειρίστριας εταιρίας (λαμβάνονται υπόψη όλα τα πλοία του στόλου):

⁹ Παρατηρήσεις που εμπίπτουν στον κώδικα ISM

¹⁰ Σύμφωνα με το Annex 7 Paris MOU – Παράρτημα 3

¹¹ Κάθε ISM παρατήρηση μετράει με 5

πλήρη εικόνα για τον επιθεωρητή. Τα αποτελέσματα του ελέγχου είναι επίσης διαθέσιμα μέσω ενός δημόσιου δικτυακού τόπου.¹²

Βάσει του προφίλ λοιπόν που θα έχει το κάθε πλοίο σύμφωνα με τα παραπάνω, κατά την προσέγγιση σε Paris MOU λιμάνι, θα υπόκειται είτε σε αρχική επιθεώρηση (Initial Inspection), είτε σε μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση (more detailed inspection) είτε σε εκτεταμένη επιθεώρηση (expanded inspection)¹³.

Η αρχική επιθεώρηση αποτελείται από μια επίσκεψη επί του πλοίου, προκειμένου να:

- ελέγξουν τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα του πλοίου που απαριθμούνται στο παράρτημα 10 του κειμένου του Μνημονίου
- ελέγξουν ότι η γενική κατάσταση και υγιεινή του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των παρακάτω:

1. γέφυρα πλοήγησης
2. διαμονή και μαγειρεία
3. Καταστρώματα
4. περιοχές /αμπάρια φορτίου
5. Μηχανοστάσιο

- πληροί τους γενικώς αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα
- πιστοποιήσει, αν δεν έχει προηγουμένως γίνει, αν οποιεσδήποτε/τυχόν παρατηρήσεις (deficiencies) που εντοπίστηκαν από κάποια Αρχή σε προηγούμενη επιθεώρηση έχουν τακτοποιηθεί σύμφωνα με το χρόνο που ορίζεται στην έκθεση επιθεώρησης.

Η **πιο λεπτομερής επιθεώρηση** θα διενεργείται όποτε υπάρχουν σαφείς ενδείξεις (clear grounds) για να θεωρηθεί, κατά τη διάρκεια επιθεώρησης, ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του ή το πλήρωμα δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις σχετικές απαιτήσεις. Οι σαφείς ενδείξεις υπάρχουν, όταν ένας υπάλληλος του PSC βρίσκει αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία κατά την επαγγελματική του κρίση, δικαιολογεί μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση του πλοίου, του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του.

¹² πηγή: <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control/thetis.html>

¹³ πηγή: <https://www.parismou.org/inspections-risk/inspection-types>

Η απουσία έγκυρων πιστοποιητικών ή εγγράφων για παράδειγμα, θεωρείται clear ground. Άλλα παραδείγματα clear grounds μπορούν να βρεθούν στο παράρτημα 9, της παραγράφου 6 του κειμένου του Μνημονίου Συμφωνίας.

Μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση θα περιλαμβάνει μια σε βάθος επιθεώρηση σε:

- περιοχή(ες) που υπήρξαν οι σαφείς ενδείξεις
- τομείς που σχετίζονται με κάθε υπερισχύοντες ή μη αναμενόμενους παράγοντες
- άλλες περιοχές τυχαία από τους ακόλουθους περιοχές κινδύνου:

1. έγγραφα
2. κατάσταση του πλοίου (κατασκευαστικά)
3. νερό / συνθήκες στεγανότητας
4. συστήματα έκτακτης ανάγκης
5. ράδιο- επικοινωνία
6. εργασίες φορτοεκφόρτωσης
7. πυρασφάλεια
8. συναγερμοί
9. συνθήκες διαβίωσης και εργασίας
10. εξοπλισμός πλοήγησης
11. σωστικά
12. επικίνδυνα εμπορεύματα
13. μηχανήματα πρόωσης και βοηθητικά μηχανήματα
14. πρόληψη της ρύπανσης

Η πιο λεπτομερής επιθεώρηση θα λάβει υπόψη της τα στοιχεία ανθρώπινου παράγοντα που καλύπτονται από ILO, ISM και STCW και περιλαμβάνουν λειτουργικούς έλεγχους, όπως πρέπει.

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

1. έγγραφα
2. κατάσταση του πλοίου (κατασκευαστικά)

3. νερό / συνθήκες στεγανότητας
4. συστήματα έκτακτης ανάγκης
5. ράδιο- επικοινωνία
6. εργασίες φορτοεκφόρτωσης
7. πυρασφάλεια
8. συναγερμοί
9. συνθήκες διαβίωσης και εργασίας
10. εξοπλισμός πλοήγησης
11. σωστικά
12. επικίνδυνα εμπορεύματα
13. μηχανήματα πρόωσης και βοηθητικά μηχανήματα
14. πρόληψη της ρύπανσης

και με την επιφύλαξη της δυνατότητας διεξαγωγής της ή ενδεχόμενων περιορισμών συνδεόμενων με την ασφάλεια των προσώπων, του πλοίου ή του λιμένα, η πιστοποίηση των συγκεκριμένων στοιχείων σε αυτές τις περιοχές κινδύνου που αναφέρονται για κάθε τύπο πλοίου πρέπει να είναι μέρος μιας εκτεταμένης επιθεώρησης.

Ο επιθεωρητής πρέπει να χρησιμοποιεί την επαγγελματική του κρίση για να καθορίσει το κατάλληλο βάθος εξέτασης και τη δοκιμή του κάθε συγκεκριμένου στοιχείου. Οι επιθεωρητές πρέπει να γνωρίζουν ότι η ασφαλής εκτέλεση ορισμένων επί του πλοίου λειτουργιών, όπως π.χ. χειρισμός του φορτίου, θα μπορούσε να τεθεί σε κίνδυνο από τις δοκιμές που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια αυτής της λειτουργίας.

Η ενισχυμένη επιθεώρηση θα λάβει υπόψη της τα ανθρώπινα στοιχεία που καλύπτονται από τις ILO, ISM και STCW και περιλαμβάνουν λειτουργικούς ελέγχους, κατά περίπτωση.

Εκτός από τις παραπάνω επιθεωρήσεις κατά περιόδους τα τοπικά PSC - MOU και στην περίπτωση μας το Paris MOU, ξεκινούν τις λεγόμενες Επικεντρωμένες Εκστρατείες Επιθεώρησης – Concentrated Inspections Campaigns, γνωστές σαν CIC σε διάφορα θέματα όπως αυτά προκύπτουν από παρατηρήσεις των πλοίων, από νέους κανονισμούς /συμβάσεις που έχουν τεθεί σε ισχύ για μία περίοδο 3 μηνών . Συνήθως εστιάζουν σε

θέματα ασφάλειας ή οπουδήποτε υπάρχει ανάγκη σύμφωνα με ελλείψεις που έχουν παρατηρηθεί γενικότερα στα λιμάνια ανά τον κόσμο.

Τα διαστήματα που πρέπει να γίνεται η επιθεώρηση καθορίζονται από τους παράγοντες που έχει θέσει το Paris MOU.¹⁴

Τα διαστήματα επιθεώρησης που καθορίζονται από το παράθυρο χρόνου ως ανά πλοίο Προφίλ κινδύνου.

Πλοίο υψηλού ρίσκου - HRS (high risk ship):

Προτεραιότητα II: μεταξύ 5-6 μήνες μετά την τελευταία επιθεώρηση σε περιοχή του Paris MOU, το πλοίο μπορεί να επιθεωρηθεί.

Προτεραιότητα I: μετά τον 6^ο μήνα το πλοίο πρέπει να επιθεωρηθεί.

Πλοίο μεσαίου κινδύνου - SRS (standard risk ship)¹⁵:

Προτεραιότητα II: 10-12 μήνες μετά την τελευταία επιθεώρηση σε περιοχή του Paris MOU, το πλοίο μπορεί να επιθεωρηθεί.

Προτεραιότητα I: μετά το 12ο μήνα, το πλοίο πρέπει να επιθεωρηθεί.

Πλοίο χαμηλού ρίσκου - LRS (low risk ship):

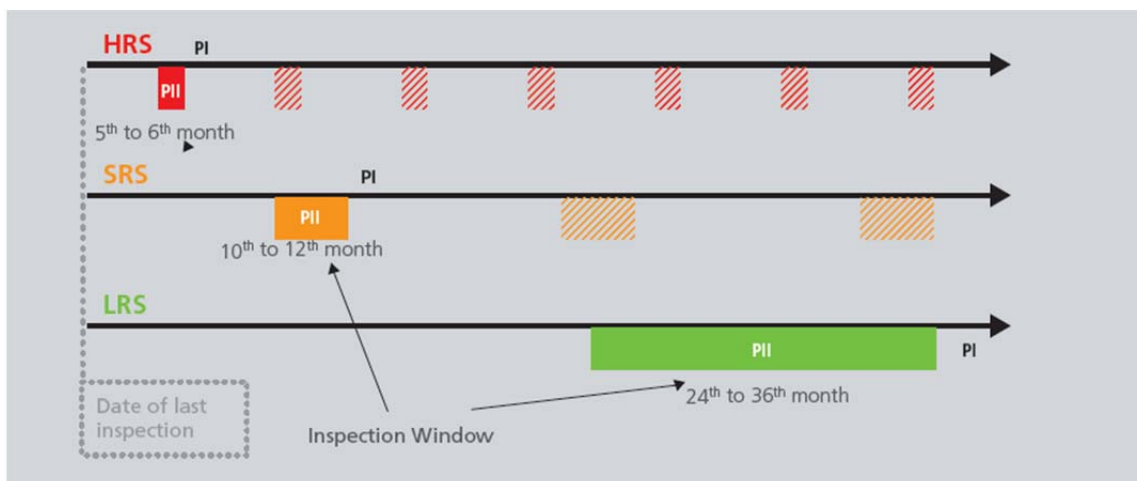
Προτεραιότητα II: μεταξύ 24-36 μήνες μετά την τελευταία επιθεώρηση σε περιοχή του Paris MOU, το πλοίο μπορεί να επιθεωρηθεί.

Προτεραιότητας I: μετά τον 36ο μήνα το πλοίο πρέπει να επιθεωρηθεί.

Τα παραπάνω φαίνονται και στο ακόλουθο σχήμα:

¹⁴ Αναλυτικές πληροφορίες στο <https://www.parismou.org/inspections-risk/ship-risk-profile/additonal-information> και στο παράρτημα της εργασίας -

¹⁵ Standard Risk Ships = τα πλοία που δεν είναι ούτε LRS ούτε HRS



Πηγή: http://www.dnv.com/binaries/1012-026%20brosjyre%20paris%20mou_web_tcm4-446253.pdf

Άλλοι παράγοντες που μπορεί να προκαλέσουν επιπρόσθετη επιθεώρηση είναι για παράδειγμα οι εξής:

- Υπερισχύοντες παράγοντες είναι προτεραιότητας I:
 - σύγκρουση
 - παράνομη εκφόρτωση
 - μη ασφαλής ελιγμός
 - νηογνώμονας που έχει ανασταλεί ή αποσυρθεί¹⁶
 - ανυπαρξία δεδομένων πλοίου στη βάση δεδομένων
- Απροσδόκητοι παράγοντες είναι Προτεραιότητας II
 - εκκρεμείς παρατηρήσεις
 - πλοία που είχαν κρατηθεί (μετά από 3 μήνες από την κράτηση)
 - παράπονα
 - προβλήματα φορτίου
 - αναφορές από πιλότους

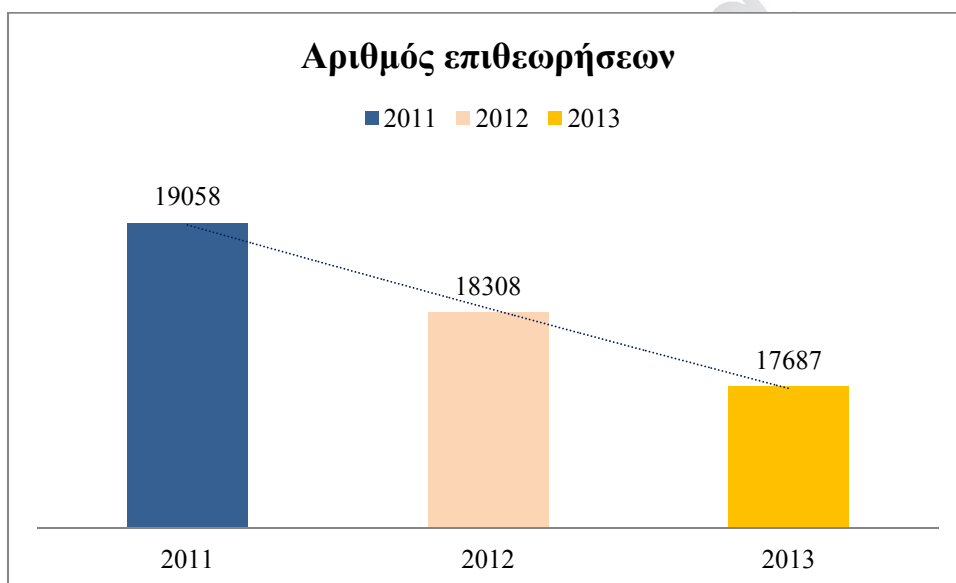
Σε αυτό το σημείο να σημειωθεί ότι τα κράτη μέλη, εφόσον κριθεί αναγκαίο, μπορούν επίσης να επιθεωρήσουν ένα πλοίο πριν ανοίξει το παράθυρο για επιθεώρηση και αν δεν έχουν καταγραφεί υπερισχύοντες ή απροσδόκητοι παράγοντες.

¹⁶ suspended or withdrawn class

3. PARIS MOU – ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Από τον Ιανουάριο του 2011 που μπήκε σε εφαρμογή το νέο καθεστώς του Paris MOU 17, θα αναλυθούν οι επιθεωρήσεις που έχουν γίνει μέχρι και το τέλος του 2013.

Σύμφωνα με την τελευταία αναφορά (2013) των στοιχείων από τα PSC, στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε τον αριθμό των επιθεωρήσεων για τα τελευταία τρία χρόνια που λειτουργεί το νέο καθεστώς, τα οποία όπως φαίνεται ακολουθούν φθίνουσα πορεία.



Διάγραμμα 1. Πηγή: www.parismou.org (data from annual report 2013)

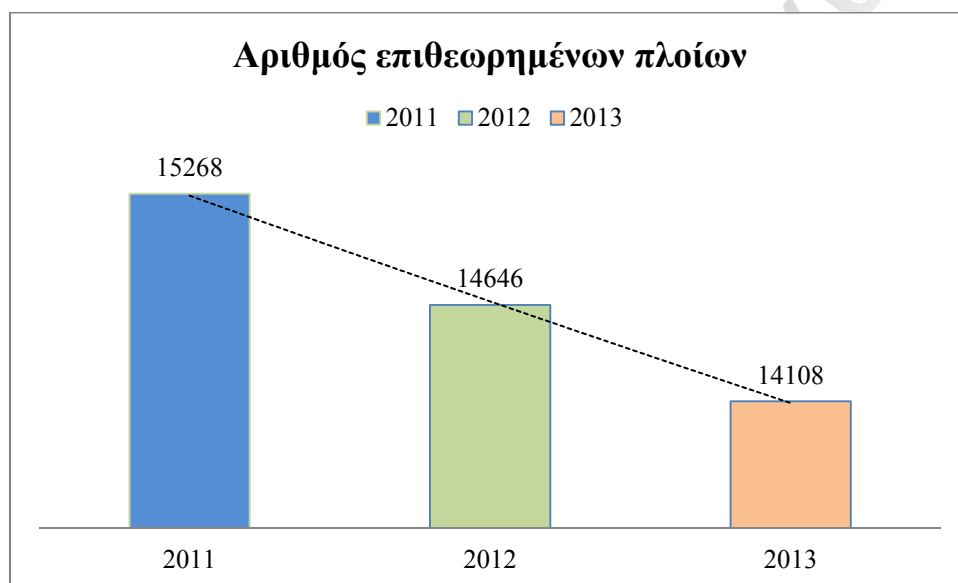
Ο ρυθμός αυτός δικαιολογείται αφού με την έναρξη του New Inspection Regime, πολύ περισσότερα πλοία θα έπρεπε να περάσουν τουλάχιστον από την αρχική επιθεώρηση ώστε να καταχωρηθούν και στη βάση δεδομένων. Σημειώνεται εδώ ότι πριν από το 2011, δεν υπήρχε συγκεκριμένος πλαίσιο/καθεστώς για να γίνει επιθεώρηση από τις Λιμενικές Αρχές, ο έλεγχος ήταν τυχαίος στα καράβια που έπιαναν λιμάνια του Paris MOU.

Αντίστοιχα με το προηγούμενο διάγραμμα ακολουθεί και ο πίνακας με τα πλοία που επιθεωρήθηκαν την περίοδο 2011-2013. Και εδώ παρατηρούμε ότι τα πλοία που

¹⁷ Σύμφωνα με τις οδηγίες που υπάρχουν στο www.parismou.org, συγκρίσιμα είναι τα στοιχεία από το 2011 και μετά ή πριν από 01/01/ 2011 καθώς με το νέο καθεστώς η στόχευση των πλοίων για έλεγχο είναι διαφορετική.

επιθεωρήθηκαν και το 2012 αλλά και το 2013 είναι λιγότερα από την πρώτη χρονιά ισχύος του νέου καθεστώτος.

Αυτό το διάγραμμα είναι φυσική συνέχεια της λογικής και του προηγούμενου διαγράμματος. Η διαφορά στα νούμερα των επιθεωρημένων πλοίων με τις πραγματικές επιθεωρήσεις ανά έτος προφανώς οφείλεται στο ότι κάποια πλοία πέρασαν την αντίστοιχη χρονιά περισσότερες από μία επιθεωρήσεις σε λιμάνια του Paris MOU.



Διάγραμμα 2. Πηγή δεδομένων: Paris MOU/ annual report 2013

Στους ελέγχους που γίνονται, ανάλογα με τα ευρήματα, τις παρατηρήσεις και τη βαρύτητα τυχόν ελλείψεων/αποκλίσεων από τους κανονισμούς, οι αξιωματικοί των Λιμενικών Αρχών που πραγματοποιούν την επιθεώρηση επί του πλοίου, έχουν το δικαίωμα να θέσουν το πλοίο υπό κράτηση στο λιμάνι (detention of the ship) μέχρι να γίνει η απαραίτητη διόρθωση του προβλήματος με τρόπο που ικανοποιεί τη Λιμενική Αρχή και όπως αυτή ορίζει.

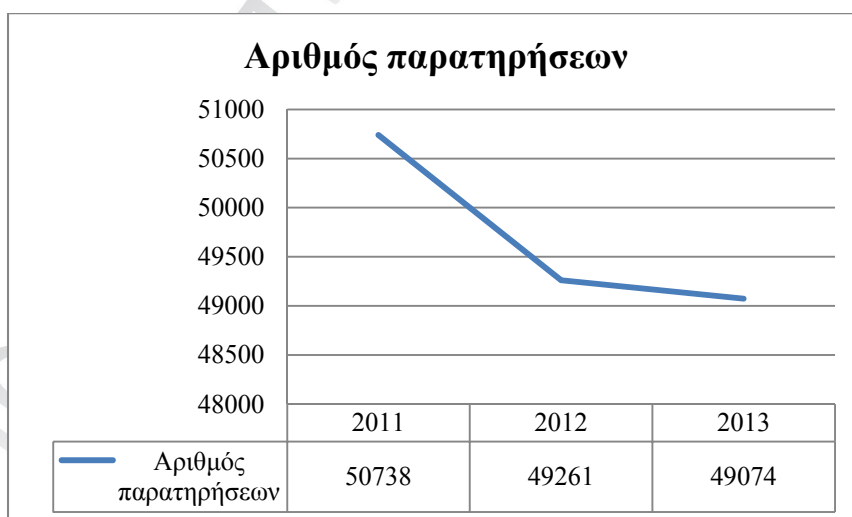
Στον επόμενο πίνακα φαίνεται ο αριθμός των πλοίων που κρατήθηκαν τα τελευταία τρία χρόνια:



Διάγραμμα 3. Πηγή δεδομένων: Paris MOU/ annual report 2013

Από τα παραπάνω στοιχεία παρατηρούμε ότι το 2011 που ήταν η πρώτη χρονιά του New Inspection Regime – NIR, τα detentions των πλοίων ήταν περισσότερα. Οι επόμενες δύο χρονιές κινούνται σε παρόμοιο επίπεδο.

Πολύ σημαντικό διάγραμμα είναι και το παρακάτω το οποίο δείχνει τις παρατηρήσεις που έχουν επίσημα καταγραφεί σε επιθεωρήσεις του Paris MOU τα τελευταία έτη του NIR.



Διάγραμμα 4. Πηγή δεδομένων: Paris MOU/ annual report 2013

Παρόλο που η αριθμητική διαφορά δεν φαίνεται να είναι μεγάλη από το 2011 στα επόμενα έτη, οι παρατηρήσεις από το 2011 στο 2012 μειώθηκαν κατά 1477. Αυτό είναι

ένα μεγάλο νούμερο για καταγραμμένες παρατηρήσεις σε επιθεωρήσεις και είναι σημαντικό ότι έχουν φθίνουσα πορεία.

Ακολουθώς, παρακάτω βλέπουμε το ποσοστό των κρατήσεων των πλοίων στο σύνολο των επιθεωρήσεων ανά έτος. Το μεγαλύτερο ποσοστό κρατήσεων παρουσιάζεται το 2013, παρόλο που όπως είδαμε και σε παραπάνω σχήμα, οι επιθεωρήσεις αλλά και οι παρατηρήσεις ήταν λιγότερες από έτος σε έτος. Επίσης σε απόλυτους αριθμούς είδαμε ότι και οι κρατήσεις είναι λιγότερες από το 2011 και από το 2012. Το γεγονός ότι ανεβαίνει το ποσοστό τους στο σύνολο των επιθεωρήσεων, μας δίνει να καταλάβουμε ότι ο ρυθμός που μειώνονται οι επιθεωρήσεις είναι μεγαλύτερος από το ρυθμό μείωσης των κρατήσεων.



Διάγραμμα 5. Πηγή: www.parismou.org (data from annual report 2013)

Για να μπορέσουμε να αποκτήσουμε και μια εικόνα των πλοίων που επιθεωρούνται, στη συνέχεια, παρουσιάζονται όλες οι κρατήσεις (detentions) στα τελευταία τρία χρόνια ανά τύπο πλοίου που επιθεωρήθηκε. Αυτό είναι πολύ σημαντικό γιατί οι απαιτήσεις που έχει η βιομηχανία της ναυτιλίας ανά τύπο πλοίο διαφέρει αρκετά.

2013

Τύπος πλοίου	Αριθμός επιθεωρήσεων	Επιθεωρήσεις με παρατηρήσεις	Αριθμός επιθεωρημένων πλοίων	Αριθμός επιθεωρήσεων με κράτηση
Bulk carrier	3237	1851	2814	115
Chemical Tanker	1408	713	1173	24
Combination carrier	10	3	9	0
Commercial yacht	50	32	48	3
Container	1839	943	1498	47
Gas carrier	385	175	133	6
General cargo/multipurpose	5745	3932	4020	361
Heavy Load	36	26	33	1
High speed passenger craft	71	50	43	1
NLS tanker	69	22	59	0
Offshore supply	462	258	428	5
Oil Tanker	1161	477	1061	18
Other	153	123	121	8
Other special activities	776	436	712	18
Passenger ship	340	194	250	2
Refrigerated cargo	343	221	277	18
Ro-Ro cargo	760	388	651	22
Ro-Ro passenger ship	509	293	281	6
Special purpose ship	129	66	118	1
Tug	204	128	179	12
Σύνολο				668

Πίνακας 1. Πηγή: www.parismou.org (data from annual report 2013)

2012

Τύπος πλοίου	Αριθμός επιθεωρήσεων	Επιθεωρήσεις με παρατηρήσεις	Αριθμός επιθ. πλοίων	Αριθμός επιθεωρήσεων με κράτηση
Bulk carrier	3191	1764	2828	83
Chemical Tanker	1498	694	1239	25
Combination carrier	28	18	27	0
Container	1793	907	1503	47
Gas carrier	364	167	324	4
General cargo/multipurpose	6143	4124	4304	368
Heavy Load	31	17	27	3
High speed passenger craft	70	42	43	2
NLS tanker	113	41	98	0
Offshore supply	425	234	395	9
Oil Tanker	1326	491	1210	16
Other	109	80	84	6
Other special activities	852	502	778	37
Passenger ship	349	180	257	6
Refrigerated cargo	378	273	306	16
Ro-Ro cargo	797	414	669	29
Ro-Ro passenger ship	545	348	293	10
Special purpose ship	119	71	100	2
Tug	177	93	161	6
Σύνολο				669

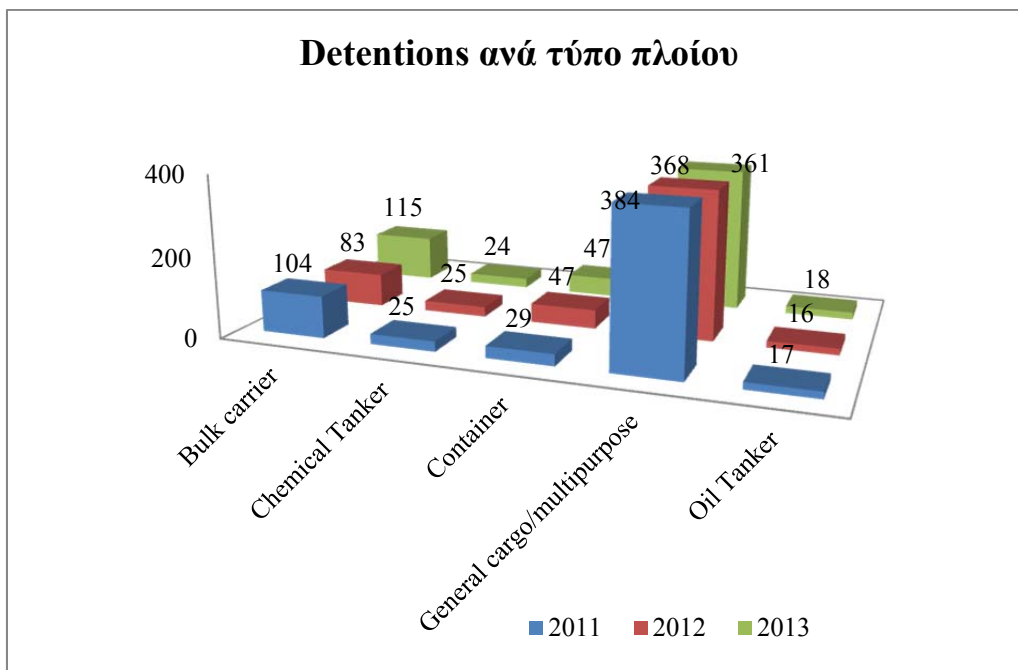
Πίνακας 2. Πηγή: www.parismou.org (data from annual report 2012)

2011

Τύπος πλοίου	Αριθμός επιθεωρήσεων	Επιθεωρήσεις με παρατηρήσεις	Αριθμός επιθ. πλοίων	Αριθμός επιθεωρήσεων με κράτηση
Bulk carrier	3204	1793	2751	104
Chemical Tanker	1701	813	1430	25
Combination carrier	37	19	33	0
Container	2066	985	1685	29
Gas carrier	448	184	384	5
General cargo/multipurpose	6374	4199	4499	384
Heavy Load	33	23	29	0
High speed passenger craft	76	37	48	1
NLS tanker	92	33	73	2
Offshore supply	462	264	408	10
Oil Tanker	1324	488	1194	17
Other	67	49	54	4
Other special activities	1004	581	906	41
Passenger ship	339	173	273	15
Refrigerated cargo	413	275	353	17
Ro-Ro cargo	795	404	666	20
Ro-Ro passenger ship	588	356	322	10
Special purpose ship	119	64	104	2
Tug	60	32	56	2
Σύνολο				688

Πίνακας 3. Πηγή: www.parismou.org (data from annual report 2011)

Από τα παραπάνω βλέπουμε ότι κάποιοι τύποι πλοίων περνάνε από πολύ περισσότερες επιθεωρήσεις (σαφώς παίζει ρόλο και ο αριθμός των πλοίων αυτού του τύπου) με τις ανάλογες κρατήσεις. Διαλέγοντας τους 5 τύπους με τα μεγαλύτερα απόλυτα στοιχεία σε επιθεωρήσεις, έχουμε το παρακάτω σχήμα:



Διάγραμμα 6.

Οι τύποι πλοίων που παρατηρούμε παραπάνω είναι: Bulk carrier, Chemical tanker, Container, General cargo/multipurpose και Oil tanker. Οι περισσότερες κρατήσεις γίνονται στα πλοία τύπου General cargo/multipurpose, ακολουθούν τα Bulk carrier και τελευταία με λιγότερες κρατήσεις από τα παραπάνω τα πλοία τύπου oil tanker.

Σημειώνεται ότι τα δεξαμενόπλοια (Chemical tanker /Oil tanker) ανήκουν σε μια αγορά ιδιαίτερα απαιτητική με λίγες εταιρίες ως ναυλωτές (oil majors) και ως εκ τούτου προκύπτουν πολύ μεγαλύτερες απαιτήσεις με μια αγορά να ανεβαίνει και να ανταγωνίζεται σε πολύ υψηλό επίπεδο. Αυτό ακριβώς διαφαίνεται και από το παραπάνω διάγραμμα όπου τα tankers παρουσιάζουν λιγότερες κρατήσεις σε PSC.

Γενικότερα στο παραπάνω διάγραμμα υπάρχουν μικρές αυξομειώσεις χωρίς ιδιαίτερες διακυμάνσεις με τα επίπεδα των κρατήσεων στον ίδιο τύπο πλοίου ανά έτος να μην έχει διαφορές τέτοιες ώστε να καταλήξουμε σε κάποιο βέβαιο/ασφαλές συμπέρασμα για τα τελευταία τρία έτη του NIR.

Σε συνέχεια της ανάλυσης των detentions, οι παρακάτω πίνακες δείχνουν τα detentions ανά σημαία, καθώς η σημαία αποτελεί το κράτος στο οποίο υπάγεται το πλοίο και ακολουθεί πιστά τους κανονισμούς και τις απαιτήσεις της. Επίσης, το πλοίο υπόκειται και σε επιθεώρηση από τη σημαία σε ετήσια βάση, επομένως είναι σημαντικό να δούμε και αυτά τα στοιχεία.

WHITE FLAG	INSPECTIONS 2011-2013	DETENTIONS 2011-2013
France	278	0
Norway	1.470	16
Sweden	476	4
Denmark	1.099	14
Italy	1.243	17
Hong Kong, China	1.583	23
United Kingdom	1.513	23
Finland	421	4
Germany	881	12
Croatia	147	0
Bahamas	2.414	42
Isle of Man, UK	677	9
Liberia	4.046	82
Singapore	1.367	26
Belgium	235	2
Greece	966	19
Marshall Islands	2.521	63
China	202	2
Netherlands	3.083	83
Iran, Islamic Republic of	92	0
Gibraltar, UK	885	24
Malta	4.426	149
Cyprus	1.940	64
Cayman Islands, UK	332	8
Barbados	356	9
United States of America	269	6
Latvia	75	0
Russian Federation	1.390	51
Estonia	74	0
Bermuda, UK	254	6
Japan	71	0
Korea, Republic of	103	1
Kazakhstan	69	0
Turkey	1.650	69
Saudi Arabia	65	0
Panama	6.238	305
Antigua and Barbuda	3.746	178
Faroe Islands, DK	241	7
Ireland	88	1
Philippines	198	6
Spain	210	7
Luxembourg	185	6
Poland	162	5
Switzerland	99	2
Lithuania	176	6
Thailand	48	0

Πίνακας 4.

GREY FLAG	INSPECTIONS 2011-2013	DETENTIONS 2011-2013
India	106	3
Tunisia	48	1
Portugal	366	20
Vanuatu	236	12
Malaysia	61	2
Bulgaria	58	2
Curacao	262	16
Syrian Arab Republic	42	2
Egypt	69	4
Morocco	65	4
Ukraine	237	17
Algeria	79	6
Georgia	160	13
Lebanon	81	7
Saint Kitts and Nevis	307	24
Libya	44	5
Tuvalu	42	5
Albania	117	13
Belize	570	50

Πίνακας 5.

BLACK FLAG	INSPECTIONS 2011-2013	DETENTIONS 2011-2013
Cambodia	526	47
Saint Vincent and the Grenadines	1004	87
Comoros	350	37
Cook Islands	240	29
Sierra Leone	355	42
Republic of Moldova	611	73
Togo	282	37
Dominica	103	18
Honduras	30	7
United Republic of Tanzania	289	53

Πίνακας 6.

Όπως παρατηρούμε, οι πίνακες είναι χωρισμένοι σε κατηγορίες σημαίων (white/λευκή - grey/γκρι - black/μαύρη) ανάλογα με τον πίνακα που αναρτά το Paris MOU που

βασίζεται στην απόδοσή τους βάσει των παρατηρήσεων/κρατήσεων που έχουν τα αντίστοιχα πλοία που φέρουν τη σημαία τους.

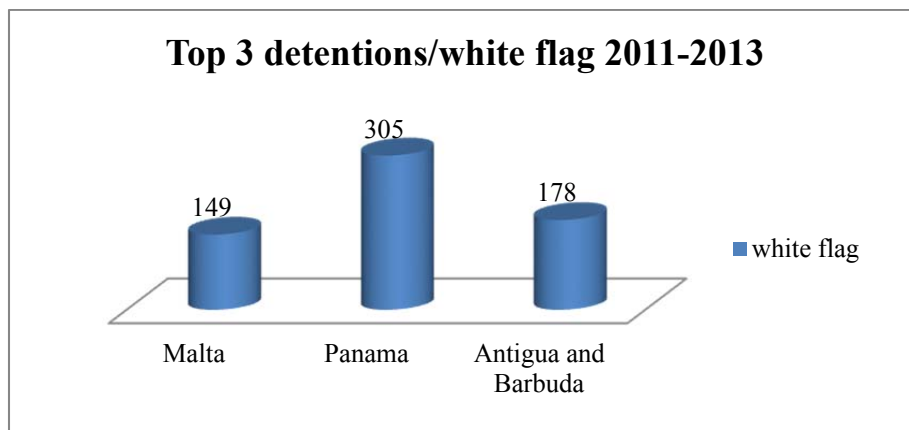
Τα πλοία των οποίων οι σημαίες δεν είναι στη λευκή λίστα ¹⁸, είναι πολύ πιο πιθανό να επιθεωρηθούν (γκρι και μαύρη λίστα σημαιών). Η λευκή λίστα αντιπροσωπεύει σημαίες ποιότητας με συνεχώς χαμηλό αριθμό κρατήσεων των πλοίων. Η γκρι λίστα έχει σημαίες με σχετικά χαμηλή απόδοση, ενώ στη μαύρη λίστα συγκαταλέγονται σημαίες με πολύ χαμηλή απόδοση – τα πλοία των οποίων είναι σε πρώτη γραμμή επιθεώρησης.

Ο σκοπός αυτής της απόδοσης του κράτους σημαίας πίνακα είναι διττός:

- Για να ενθαρρύνει τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές των πλοίων να εξετάσουν κατά πόσον ένα κράτος σημαίας διαθέτει επαρκή υπόσταση πριν την χρησιμοποιήσουν στα πλοία τους.
- Για να ενθαρρύνει τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές των πλοίων να ασκήσουν πίεση στις διοικήσεις της σημαία τους να πραγματοποιήσουν οποιεσδήποτε βελτιώσεις που μπορεί να είναι αναγκαίες, ιδιαίτερα σε σχέση με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και την παροχή αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας και διαβίωσης για τους ναυτικούς.

Βάσει των πινάκων επάνω διαπιστώνουμε ότι ανά κατηγορία σημαίας, υπάρχουν κάποιες σημαίες με αρκετά παραπάνω detentions από τις υπόλοιπες. Τα παρακάτω διαγράμματα μας βοηθούν να ξεχωρίσουμε αυτές τις 3-4 σημαίες με τα πιο πολλά detentions ανά κατηγορία για να έχουμε μια εικόνα αυτών:

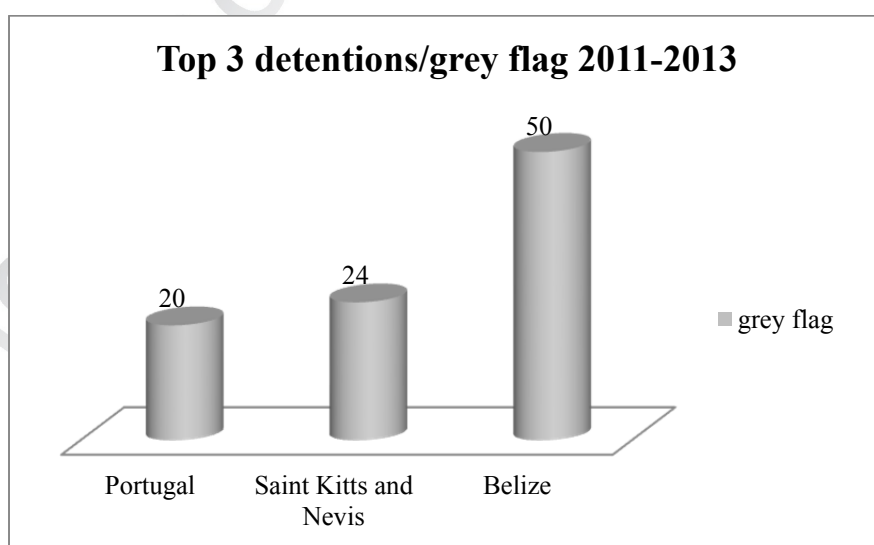
¹⁸ Παράρτημα 4



Διάγραμμα 7.

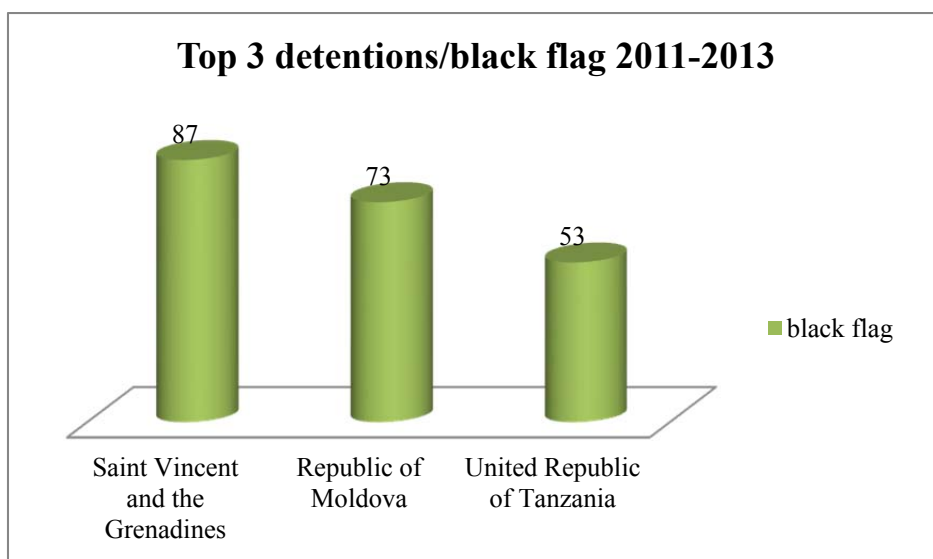
Το επάνω διάγραμμα περιλαμβάνει τις σημαίες της Μάλτας, του Παναμά και Αντίγκουα και Μπαρμπούντα από την κατηγορία της λευκής λίστας σημαιών. Οι σημαίες αυτές είχαν τριψήφιο αριθμό detentions σε σχέση με τις υπόλοιπες παρόλο που συγκριτικά με τον αριθμό των επιθεωρήσεων, η αντιστοιχία δεν είναι ανάλογη. Δηλαδή σε χώρες με μεγάλο αριθμό επιθεωρήσεων δεν υπήρχε ο ανάλογος αριθμός detentions. Αυτό είναι ενδεικτικό του ότι υπάρχουν πολλοί άλλοι παράγοντες/λόγοι που συμβάλλουν σε ένα detention.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί για τις σημαίες που ανήκουν στη κατηγορία γκρι σημαίας, παρατηρούμε ότι - χωρίς γενικά μεγάλες αυξομειώσεις στα νούμερα του πίνακα για όλες τις σημαίες, οι σημαίες με τα περισσότερα detentions ήταν: της Πορτογαλίας, της σημαίας του Αγίου Χριστόφορου και Νέβις και της Μπελίζε.



Διάγραμμα 8.

Αντιστοίχως στο επόμενο διάγραμμα έχουμε της σημαίες στην κατηγορία μαύρης λίστας σημαιών:



Διάγραμμα 9.

Οι σημαίες της μαύρης λίστας με τα περισσότερα detentions ήταν του Αγίου Βικεντίου και Γρεναδίνων, της Δημοκρατίας της Μολδαβίας και της Ενωμένης Δημοκρατίας Τανζανίας.

Σε αυτή την κατηγορία ανεβαίνουν τα νούμερα των detentions και γενικά σε όλες τις σημαίες του πίνακα τα νούμερα δεν έχουν μεγάλες διαφορές και είναι όλα διψήφια, με εξαίρεση την σημαία της Ονδούρας που έχει μονοψήφιο νούμερο κρατήσεων.

Ένας άλλος πολύ σημαντικός εξωτερικός παράγοντας που συνυπολογίζεται στον προσδιορισμό του προφίλ του πλοίου είναι όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενη ενότητα ο **RO** (Recognized Organization) του πλοίου. Έτσι λοιπόν θα δούμε και τη σχέση detentions – RO διαγραμματικά για να δούμε την απόδοση των RO την τελευταία τριετία.

Ξεκινώντας από το 2013, στον παρακάτω πίνακα παρατηρούμε τις επιθεωρήσεις και τα detentions ανά RO.

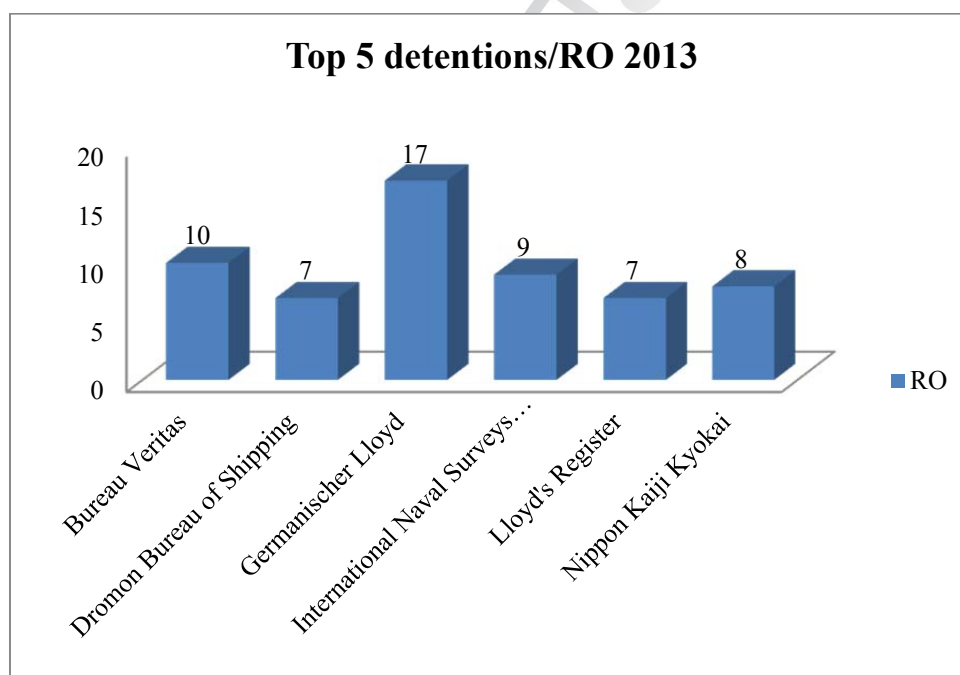
2013

RO	Αριθμός επιθεωρήσεων	Αριθμός επιθ.πλοίων	Αριθμός Κρατήσεων
American Bureau of Shipping	1,705	1,505	1
American Register of Shipping	10	5	1
Bulgarian Register of Shipping	81	53	3
Bureau Veritas	3,708	2,872	10
China Classification Society	255	230	-
China Corporation Register of Shipping	14	13	-
Columbus American Register	17	15	-
Croatian Register of Shipping	57	40	-
Det Norske Veritas	3,288	2,809	3
Dromon Bureau of Shipping	164	98	7
Germanischer Lloyd	4,158	3,159	17
Global Marine Bureau Inc.	39	30	1
Global Shipping Bureau Inc	29	21	1
Hellenic Register of Shipping	19	14	-
Indian Register of Shipping	26	25	-
Inspeccion y Clasificacion Maritima (INCLAMAR)	23	12	1
Intermaritime Certification Services, ICS Class	27	23	-
International Naval Surveys Bureau	225	159	9
International Register of Shipping	121	92	6
Iranian Classification Society	20	16	-
Isthmus Bureau of Shipping, S.A.	64	51	-
Korean Register of Shipping	299	268	1
Lloyd's Register	3,694	3,04	7
Macosnar Corporation	24	18	-
Maritime Bureau of Shipping	25	17	-
Maritime Lloyd	12	10	-
Maritime Lloyd - Georgia	53	34	2
National Shipping Adjuster Inc.	15	11	-
Nippon Kaiji Kyokai	2,211	1,941	8
Other	125	110	2
Overseas Marine Certification Services	32	26	2
Panama Marine Survey and Certification Services Inc.	15	12	-
Panama Maritime Documentation Services	33	26	1
Panama Register Corporation	30	26	1

Panama Shipping Registrar Inc.	16	12	1
Phoenix Register of Shipping	60	44	1
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	132	95	-
Register of Shipping (Albania)	31	13	-
Registro Italiano Navale	982	764	4
Russian Maritime Register of Shipping	1,349	1,042	4
Shipping Register of Ukraine	200	128	3
Turkish Lloyd	245	195	1
Universal Shipping Bureau Inc.	49	38	4
Venezuelan Register of Shipping	67	43	3

Πίνακας 7.

Ξεχωρίζοντας τους RO με τα περισσότερα detentions, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα που μας δίνει μια εικόνα για το έτος που μας πέρασε:



Διάγραμμα 10.

Από το παραπάνω σχήμα ο RO με τις περισσότερες κρατήσεις είναι ο Germanischer Lloyd, ενώ ακολουθεί ο Bureau Veritas και ο International Naval Surveys Bureau. Εκτός από τον πρώτο, οι υπόλοιποι έχουν ελάχιστες διαφορές σε απόλυτους αριθμούς μεταξύ τους.

Παρακάτω, ακολουθεί η αντίστοιχη ανάλυση για το έτος 2012:

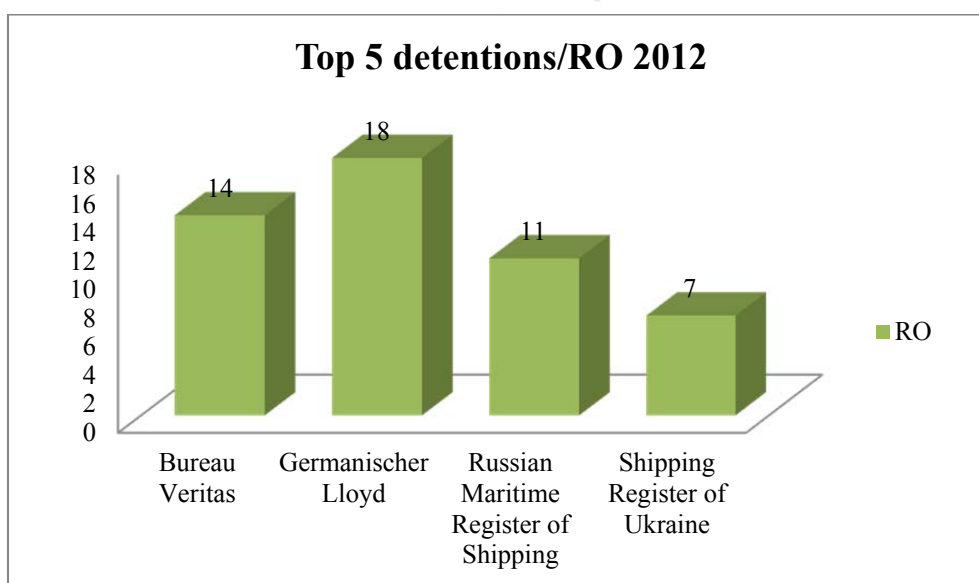
2012

RO	Αριθμός επιθεωρήσεων	Αριθμός επιθ.πλοίων	Αριθμός Κρατήσεων
American Bureau of Shipping	1,722	1,577	2
Bulgarian Register of Shipping	86	51	5
Bureau Veritas	3,668	2,852	14
China Classification Society	235	217	0
China Corporation Register of Shipping	14	13	0
Croatian Register of Shipping	58	49	0
Det Norske Veritas	3,504	2,992	3
Dromon Bureau of Shipping	138	83	1
Germanischer Lloyd	4,383	3,284	18
Global Marine Bureau Inc.(Korea, Rep. of)	62	43	2
Global Shipping Bureau Inc	34	22	3
Hellenic Register of Shipping	21	17	0
Indian Register of Shipping	24	21	0
INCLAMAR (Cyprus)	30	21	5
Intermaritime Certification Services, ICS Class (Panama)	20	16	2
International Naval Surveys Bureau (Greece)	220	147	3
International Register of Shipping (USA)	153	101	4
Iranian Classification Society	14	11	0
Isthmus Bureau of Shipping (Panama)	59	44	1
Korea Classification Society	10	10	0
Korean Register of Shipping	273	252	0
Lloyd's Register (UK)	3661	3018	2
Macosnar Corporation (Panama)	24	19	1
Maritime Bureau of Shipping	38	21	2
Maritime Lloyd	10	10	0
Maritime Lloyd - Georgia	67	38	2
Nippon Kaiji Kyokai (Japan)	2175	1928	6
Overseas Marine Certification Services (Panama)	36	30	1
Panama Marine Survey and Certification Services Inc.	20	17	0
Panama Maritime Documentation Services	24	18	1
Panama Register Corporation	42	36	0

Panama Shipping Registrar Inc.	14	10	0
Phoenix Register of Shipping (Greece)	54	42	2
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	183	131	2
Register of Shipping (Albania)	43	16	1
Registro Italiano Navale	953	759	0
Russian Maritime Register of Shipping	1414	1070	11
Shipping Register of Ukraine	215	138	7
Turkish Lloyd	315	244	1
Universal Shipping Bureau Inc. (Panama)	43	36	0
Venezuelan Register of Shipping	31	26	0

Πίνακας 8.

Αρκετές επιθεωρήσεις και RO είχαμε και το 2012, ακολουθεί η ανάλυση των RO με τα πιο πολλά detentions.



Διάγραμμα 11.

Όπως βλέπουμε από το παραπάνω σχήμα, και σε αυτό το έτος πρώτος RO σε κρατήσεις πλοίων ήταν ο Germanischer Lloyd και επίσης δεύτερος ο Bureau Veritas. Σε αυτό το έτος έχουμε λίγο πιο μεγάλες διαφορές από τον έναν RO στον άλλο και μια διαφοροποίηση/αλλαγή στην τρίτη και τέταρτη θέση.

Για το 2011, έχουμε τον επόμενο πίνακα με τα αντίστοιχα στοιχεία:

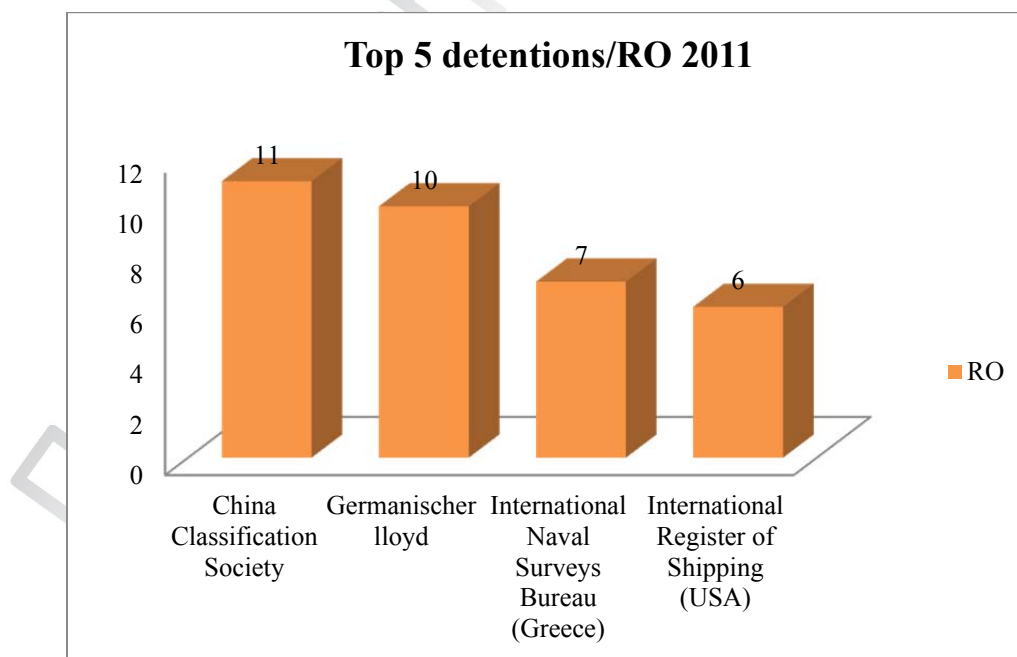
2011

RO	Αριθμός επιθεωρήσεων	Αριθμός επιθ.πλοίων	Αριθμός Κρατήσεων
Alpha Register Of Shipping	106	95	0
American Bureau Of Shipping	1896	1659	1
Asia Classification Society (Iran)	48	47	0
Bulgarski Koraben Registar	103	63	3
Bureau Securitas (Malta)	14	13	0
Bureau Veritas (France)	14	13	0
China Classification Society	3841	3019	11
China Corporation Register Of Shipping	256	231	0
Croatian Register Of Shipping	58	47	0
Cyprus Bureau Of Shipping	16	14	0
Det Norske Veritas	3590	3070	3
Dromon Bureau Of Shipping	60	49	2
Germanischer Lloyd	4308	3275	10
Global Marine Bureau (Korea, Rep. Of)	38	33	1
Hellenic Register Of Shipping	50	41	2
Honduras International Surveying And Inspection Bureau	4	4	0
Indian Register Of Shipping	49	39	0
INCLAMAR (Cyprus)	25	19	1
Intermaritime Certification Services (Panama)	23	19	0
International Naval Surveys Bureau (Greece)	249	156	7
International Register Of Shipping (usa)	198	133	6
Isthmus Bureau of Shipping (panama)	62	50	1
Korea Classification Society (Korea, Dpr)	3	3	0
Korean Register of Shipping (Korea, Rep. Of)	253	233	0
Lloyd's Register (UK)	4050	3333	1
Macosnar Corporation (Panama)	14	11	1
Maritime Bureau Of Shipping	18	16	0
Maritime Lloyd (Georgia)	23	22	0
National Shipping Adjusters (Panama)	12	9	0
Nippon Kaiji Kyokai (Japan)	2198	1924	4
Overseas Marine Certification	12	11	1

Service (Panama)			
Panama Maritime Documentation Services	28	22	1
Panama Maritime Surveyor Bureau Inc.	5	4	0
Panama Register Corporation	36	31	0
Phoenix Register of Shipping (greece)	38	21	1
Polski Rejestr Statkow (Polish Register Of Shipping)	198	144	1
Register of Shipping (Albania)	44	19	4
Registro Italiano Navale	960	781	3
Rinave Portuguesa	8	5	1
Russian Maritime Register of Shipping	1585	1205	3
Russian River Register	12	12	0
Shipping Register of Ukraine	255	161	3
Turkish Lloyd	373	282	1
Universal Shipping Bureau (Panama)	65	49	3
Vietnam Register of Shipping	9	7	0

Πίνακας 9.

Η ακόλουθη διαγραμματική απεικόνιση μας δίνει την εικόνα της σχέσης RO – detentions για τους RO που ξεχωρίζουν αυτό το έτος.



Διάγραμμα 12.

Το έτος 2011, έχουμε αλλαγή της πρωτιάς και πρώτος RO με τις περισσότερες κρατήσεις έρχεται ο China Classification Society, με τον Germanischer Lloyd να ακολουθεί αυτή τη φορά με μικρή διαφορά. Και πάλι το 2011 υπάρχει αλλαγή σε σχέση με τις άλλες χρονιές στις υπόλοιπες θέσεις καθώς βλέπουμε διαφορετικούς RO και εδώ.

Συγκρίνοντας τους τελευταίους πίνακες, παρατηρούμε ότι σε γενικές γραμμές οι επιθεωρήσεις που έχουν ως αποτέλεσμα την κράτηση του πλοίου είναι ελάχιστες με πολύ μικρά αριθμητικά στοιχεία, παρόλο που οι αντίστοιχες επιθεωρήσεις είναι πάρα πολλές. Αυτό είναι γενικότερα ένα ευχάριστο συμπέρασμα που προκύπτει από τα στατιστικά στοιχεία αυτών των ετών, δεδομένου ότι πολλοί από τους RO που εμφανίζονται στους πίνακες έχουν μηδενικές κρατήσεις στο ενεργητικό τους. Ο Germanischer Lloyd κατέχει την πρωτιά τα έτη 2012 και 2013 με τον Bureau Veritas να τον ακολουθεί επίσης σε αυτές τις χρονιές. Οι υπόλοιπες θέσεις καταλαμβάνονται από διάφορους RO που σε κάθε χρονιά ήταν και διαφορετικοί.

Τέλος, η τελευταία ανάλυση μεγάλης σημασίας είναι και το είδος των deficiencies που παρουσιάζονται αλλά και η ευρύτερη κατηγορία στην οποία ανήκουν.

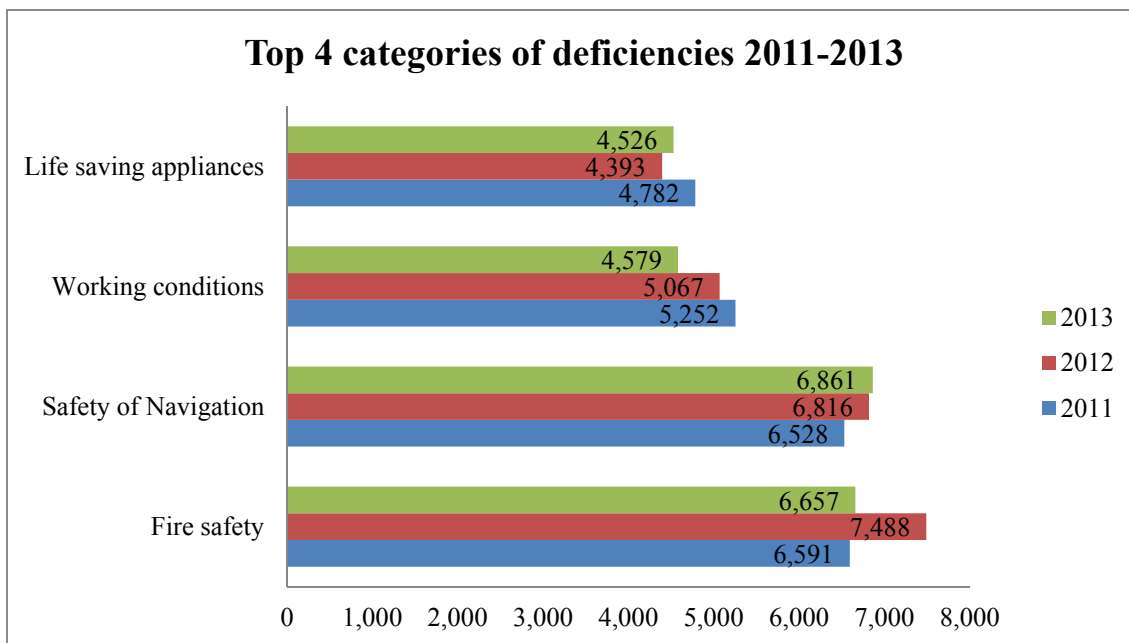
Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει αναλυτικά για την τελευταία τριετία τα παραπάνω στοιχεία καθώς επίσης και το ποσοστό των παρατηρήσεων της κάθε κατηγορίας ως προς το σύνολο των παρατηρήσεων, σύμφωνα με τα επίσημα ετήσια στοιχεία του Paris MOU.

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) ^{5b}	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) ⁶	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

Πίνακας 10: Πηγή: www.parismou.org/annual-report-2013

Όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα, οι κατηγορίες των deficiencies που συγκεντρώνουν τις μεγαλύτερες τιμές αφορούν τα εξής: την Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας, την Πυρασφάλεια, τις Συνθήκες Εργασίας, τα Ναυαγοσωστικά, τα Πιστοποιητικά του πλοίου, άλλα Έγγραφα, μηχανήματα πρόωσης και βοηθητικά μηχανήματα, τη δομική κατάσταση του πλοίου και την κατάσταση νερού/στεγανών του πλοίου.

Ακόμα πιο συγκεκριμένα, παρακάτω ξεχωρίζουν από όλο τον παρακάτω πίνακα οι παρατηρήσεις με τις τιμές που ξεχωρίζουν και απέχουν αριθμητικά σημαντικά από τις υπόλοιπες:

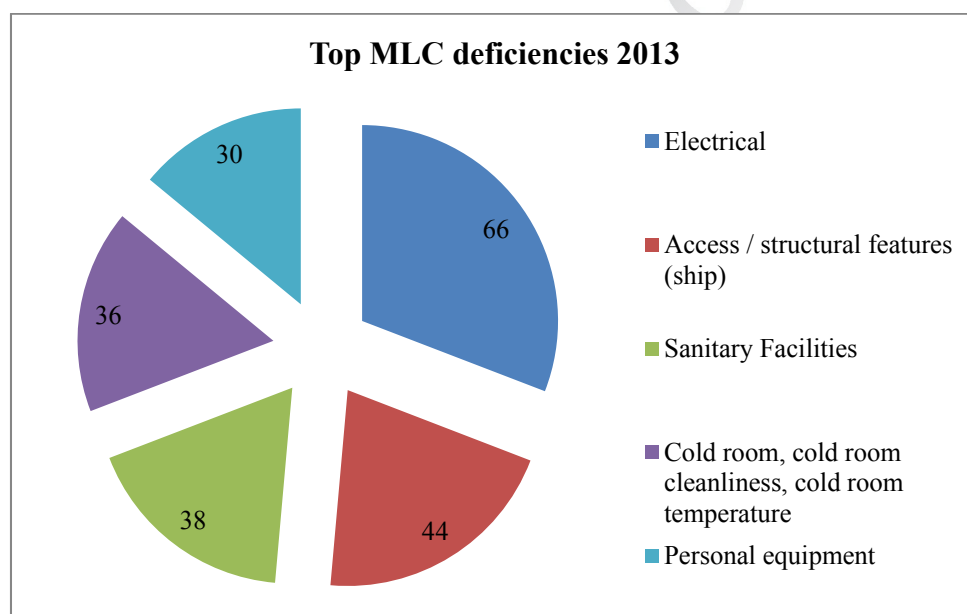


Διάγραμμα 13.

Το διάγραμμα 13 επάνω μας βοηθά να αποκτήσουμε μια εικόνα από τις παρατηρήσεις που τα τελευταία τρία χρόνια παρουσιάζονται στις επιθεωρήσεις των Λιμενικών Αρχών περισσότερο από ότι αυτές που βλέπουμε συνολικά στον πίνακα 10. Κατά σειρά, αυτές είναι οι εξής: η Πυρασφάλεια, η Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας, οι Συνθήκες Εργασίας και τα Σωστικά μέσα του πλοίου.

Οι συγκεκριμένες παρατηρήσεις εμφανίζουν πολύ υψηλά νούμερα συγκριτικά με τα υπόλοιπα του πίνακα χωρίς μάλιστα να διαφοροποιούνται σημαντικά από έτος σε έτος σε γενικές γραμμές. Ιδιαίτερης σημασίας είναι ότι όλα τα παραπάνω θέματα αφορούν σε πολύ σημαντικά θέματα κυρίως γύρω από θέματα ασφάλειας και στις Συνθήκες Εργασίας.

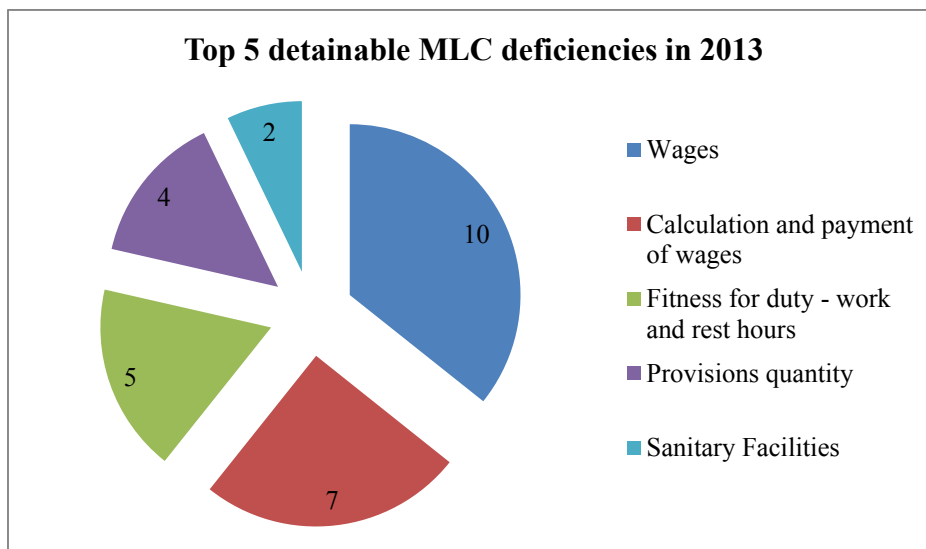
Αποκλειστικά και μόνο για το έτος 2013, το Paris MOU έχει εκδώσει και τα επίσημα στοιχεία παρατηρήσεων που αφορούν στη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας – Maritime Labour Convention (MLC, 2006) η οποία τέθηκε σε ισχύ για όλα τα πλοία 20 Αυγούστου 2013.¹⁹ Από τότε όλα τα Port State Controls συμπεριλαμβάνουν ελέγχους για συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της Σύμβασης MLC. Η Σύμβαση MLC θεωρείται ότι είναι ο «τέταρτος πυλώνας» του διεθνούς κανονιστικού καθεστώτος για την ποιοτική ναυτιλία, ενώ οι άλλες τρεις βασικές συμβάσεις είναι SOLAS, MARPOL και STCW. Παρακάτω ακολουθούν τα διαγράμματα που αποτυπώνουν τις πιο συχνά εμφανιζόμενες MLC παρατηρήσεις, αλλά και τις MLC παρατηρήσεις που οδήγησαν σε κράτηση του πλοίου σε Port State Controls του Paris MOU για το 2013.



Διάγραμμα 14.

Από τα παραπάνω στατιστικά, οι πιο πολλές MLC παρατηρήσεις αφορούσαν στις εξής κατηγορίες: ηλεκτρικά του πλοίου, πρόσβαση/ κατασκευή του πλοίου, εγκαταστάσεις υγιεινής, δωμάτια με ψυχρή θερμοκρασίας/καθαριότητα αυτών των χώρων/θερμοκρασία ψυχρών δωματίων και προσωπικός εξοπλισμός.

¹⁹ Η Σύμβαση MLC είναι μια διεθνής σύμβαση εργασίας που εγκρίθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO). Παρέχει διεθνή πρότυπα για την πρώτη πραγματικά παγκόσμια βιομηχανία του κόσμου. Ευρέως γνωστή ως το «νομοσχέδιο δικαιωμάτων των ναυτικών», η σύμβαση MLC 2006, εγκρίθηκε από τη Διεθνή Διάσκεψη Εργασίας το Φεβρουάριο του 2006. (Πηγή: <http://www.ilo.org>)



Διάγραμμα 15.

Τέλος βλέπουμε ότι οι κρατήσεις των πλοίων για MLC θέματα αφορούσαν στα παρακάτω: μισθοί, υπολογισμός και πληρωμή των μισθών, καταλληλότητα για άσκηση καθηκόντων – ώρες εργασίας και ξεκούρασης, ποσότητα προμηθειών και εγκαταστάσεις υγιεινής.

Τα νούμερα που αντιστοιχούν στις παραπάνω κρατήσεις των πλοίων είναι λογικό να είναι αρκετά χαμηλά, όμως πρέπει να έχουμε στο μυαλό μας ότι αντιστοιχούν σε επιθεωρήσεις που έγιναν μετά την ισχύ της Σύμβασης MLC – δηλαδή μετά τις 20 Αυγούστου 2013 και μέχρι το τέλος του έτους.

4. TOKYO MOU

Για τους σκοπούς του TOKYO MOU που μπήκε σε εφαρμογή τον Απρίλιο του 1994, ιδρύθηκε μια Επιτροπή (Committee) της Λιμενικής Αρχής (Port State Control Committee), που αποτελείται από εκπροσώπους καθεμιάς από τις Αρχές των Κρατών του Μνημονίου. Ένας εκπρόσωπος από κάθε μία από τις συνεργαζόμενες Αρχές των Κρατών και Παρατηρητές θα κλίνονται να συμμετέχουν χωρίς δικαίωμα ψήφου στις εργασίες της Επιτροπής²⁰.

Η Επιτροπή κάνει τα εξής²¹ :

1. εκτελεί τα ειδικά καθήκοντα που της έχουν ανατεθεί σύμφωνα με το Μνημόνιο,
2. προωθεί με όλα τα αναγκαία μέσα, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης και των σεμιναρίων, την εναρμόνιση των διαδικασιών και των πρακτικών που σχετίζονται με την επιθεώρηση, τη διόρθωση (rectification) και την κράτηση (detention), ενώ έχει υπόψη την παράγραφο 2.4,²²
3. αναπτύσσει και επανεξετάζει τις οδηγίες για τη διενέργεια επιθεωρήσεων σύμφωνα με το Μνημόνιο,
4. αναπτύσσει και επανεξετάζει τις διαδικασίες ανταλλαγής των πληροφοριών και,
5. κρατάει υπό εξέταση άλλα θέματα που αφορούν στη λειτουργία και στην αποτελεσματικότητα του Μνημονίου.

4.1 Ηλεκτρονικό Σύστημα Πληροφοριών Ασίας-Ειρηνικού (APCIS - Asia-Pacific Computerized Information System)

Για τους σκοπούς του μνημονίου, το ηλεκτρονικό σύστημα πληροφοριών της Ασίας-Ειρηνικού (APCIS) έχει συσταθεί με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις επιθεωρήσεις από τις Λιμενικές Αρχές, προκειμένου να:

²⁰ Πηγή: <http://www.tokyo-mou.org/organization/>

²¹ Πηγή: <http://www.tokyo-mou.org/organization/>

²² Parag.2.4 of Tokyo MOU (<http://www.tokyo-mou.org/doc/memorand.pdf>): “Each Authority will apply those relevant instruments which are in force and are binding upon it. In the case of amendments to a relevant instrument each Authority will apply those amendments which are in force and which are binding upon it. An instrument so amended will then be deemed to be the 'relevant instrument' for that Authority.”

1. θέτουν στη διάθεση των αρχών πληροφορίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις των πλοίων σε άλλα λιμάνια της περιοχής για να τους βοηθήσουν στην επιλογή τους για έλεγχο στα πλοία με ξένη σημαία και την άσκηση έλεγχου της Λιμενικής Αρχής σε επιλεγμένα πλοία, και

2. παρέχουν αποτελεσματικές υποδομές ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τον έλεγχο από τη Λιμενική Αρχή στην περιοχή.

Η κεντρική ιστοσελίδα του APCIS βρίσκεται στη Μόσχα, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Μεταφορών της Ρωσικής Ομοσπονδίας.

4.2 Σύσταση του TOKYO MOU

Εκτός από τις 19 χώρες-μέλη που αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο 1.3, το TOKYO MOU αποτελείται και από τα παρακάτω συνεργαζόμενα μέλη:

- Μια συνεργαζόμενη Αρχή κράτους-μέλους : το Περού
- 4 Αρχές - παρατηρητές: Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας, Μακάο (Κίνα), Νήσοι Σολομώντος και Ακτοφυλακή Ηνωμένων Πολιτειών (USCG)
- 6 οργανώσεις - παρατηρητές: ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO), το Μνημόνιο του Παρισιού (Paris MOU), η συμφωνία Βίνια ντελ Μαρ (Viña del Mar Agreement,), το Μνημόνιο του Ινδικού Ωκεανού (Indian Ocean MOU) και το Μνημόνιο της Μαύρης Θάλασσας.

4.3 Κώδικας Καλής Πρακτικής (Code of Good Practice)²³

Στο πλαίσιο του Tokyo MOU, υπάρχει ο Κώδικας Καλής Πρακτικής για τους Αξιωματικούς Ελέγχου της Λιμενικής Αρχής που διεξάγουν Επιθεωρήσεις εντός του Πλαισίου των Μνημονίων για τον Έλεγχο από τη Λιμενική Αρχή στην περιοχή της Ασίας-Ειρηνικού (όπου δραστηριοποιείται το Tokyo MOU).

Ο Κώδικας Καλής Πρακτικής είναι ένα έγγραφο που παρέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα πρότυπα της ακεραιότητας, του επαγγελματισμού και της διαφάνειας που

²³ http://www.tokyo-mou.org/organization/code_of_good_practice.php (Παράρτημα 5)

τα τοπικά καθεστώτα ελέγχου Λιμενικής Αρχής (PSC) περιμένουν από όλους τους αξιωματικούς ελέγχου της Λιμενικής Αρχής (PSCOs – Port State Control Officers) που εμπλέκονται ή που σχετίζονται με τις επιθεωρήσεις ελέγχου από τη Λιμενική Αρχή.

4.4 Πλοία με χαμηλή επίδοση (under performing ships)

Λόγω των αυξημένων πιέσεων στα πλοία χαμηλής επίδοσης, η Επιτροπή του Port State Control αποφάσισε να δημοσιεύει κατάλογο των χαμηλών επιδόσεων πλοίων, τα οποία έχουν τεθεί υπό κράτηση για τρεις ή περισσότερες φορές από το Tokyo MOU κατά τους τελευταίους 12 μήνες. Τα πλοία χαμηλής επίδοσης υποβάλλονται σε συχνότερους ελέγχους σε κάθε λιμένα κατάπλου που βρίσκεται εντός της περιοχής του Tokyo MOU. Όλες οι αρχές του Tokyo MOU έχουν ειδοποιηθεί όταν βρίσκουν πλοία χαμηλής επίδοσης να τα επιθεωρούν.

4.5 Διαδικασίες προσφυγών (Appeal procedures)

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Μνημονίου, η εταιρεία του πλοίου ή ο εκπρόσωπός του θα έχουν το δικαίωμα προσφυγής κατά της κράτησης από τη Λιμενική Αρχή. Ο αξιωματικός ελέγχου της Λιμενικής Αρχής θα πρέπει να ενημερώνει καταλλήλως τον καπετάνιο για το δικαίωμα προσφυγής.

Ο καπετάνιος θα πρέπει να συμβουλευέται να χρησιμοποιεί την επίσημη εθνική διαδικασία, εφόσον επιθυμούν να προσφύγουν κατά της απόφασης κράτησης.

4.6 Υποβολή μιας υπόθεσης για επανεξέταση

Εάν το κράτος σημαίας ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός (RO) διαφωνεί με το αποτέλεσμα, το αίτημα για επανεξέταση μπορεί να σταλεί στη Γραμματεία γραπτώς εντός 90 ημερών από την ημερομηνία της απελευθέρωσης από την κράτηση. Η αίτηση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από όλα τα στοιχεία που σχετίζονται με την κράτηση σε ηλεκτρονική μορφή (e-mail) και στην αγγλική γλώσσα.

Η Γραμματεία θα δημιουργήσει μια "Ομάδα Αναθεώρησης Κράτησης"²⁴ (εφεξής αναφερόμενη ως "Ομάδα") αποτελούμενη από 3 Αρχές επιλεγμένες κατά αλφαβητική σειρά, με εξαίρεση το λιμάνι και το κράτος σημαίας. Η Γραμματεία ενημερώνει επίσης το κράτος τη Λιμενική αρχή για την αίτηση για επανεξέταση και καλεί τη Λιμενική αρχή να υποβάλλει τις σχετικές πληροφορίες.

Η Ομάδα θα εξετάσει τις διαδικαστικές και τεχνικές πτυχές της επιθεώρησης με βάση τις πληροφορίες που παρέχονται από το κράτος της σημαίας και / ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό και τη Λιμενική αρχή. Τα μέλη της Ομάδας θα επιστρέψουν με τη γνώμη τους σε ηλεκτρονική μορφή.

Η Γραμματεία θα προετοιμάσει μια τελική σύνοψη των απόψεων της Ομάδας και θα ενημερώσει το κράτος σημαίας ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό, ανάλογα με την περίπτωση. Η λεπτομέρειες της αλληλογραφίας μεταξύ της Ομάδας και της Λιμενικής Αρχής θα κρατηθεί ως ένα εσωτερικό ζήτημα.

Εάν οι απόψεις της Ομάδας να στηρίζουν το κράτος σημαίας ή το παράπονο του αναγνωρισμένου οργανισμού, θα ζητηθεί από τη Λιμενικής Αρχής να επανεξετάσει και πάλι την απόφασή του.

Τα πορίσματα της Ομάδας δεν είναι δεσμευτικά, αλλά μπορεί να παρέχουν αιτιολόγηση για το κράτος λιμένα, για να τροποποιήσει τα δεδομένα ελέγχου του που έχουν ήδη εισαχθεί στο APCIS και να ενημερώσει τη Γραμματεία και τον Διευθυντή της APCIS αναλόγως. Η σύσταση/πρόταση της Ομάδας δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση για τη διεκδίκηση χρηματικής αποζημίωσης. Η Γραμματεία θα ενημερώνει το κράτος σημαίας ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό, ανάλογα με την περίπτωση για την ενέργεια που (δεν) λαμβάνεται από τη λιμενική αρχή.

²⁴ Detention Review Panel

4.7 Λίστα κρατήσεων (Detention list)

Για το σκοπό της παροχής πιο έγκαιρης πληροφόρησης για τις κρατήσεις, η Επιτροπή Ελέγχου της Λιμενικής Αρχής του Tokyo MOU, αποφάσισε να δημοσιεύει κατάλογο κρατήσεων σε μια on-line λειτουργία από τον Ιανουάριο του 2007. Σημειώνεται ότι η on-line λίστα παράγεται σε πραγματική βάση το χρόνο και μπορεί να ενημερώνεται από καιρό σε καιρό χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση.

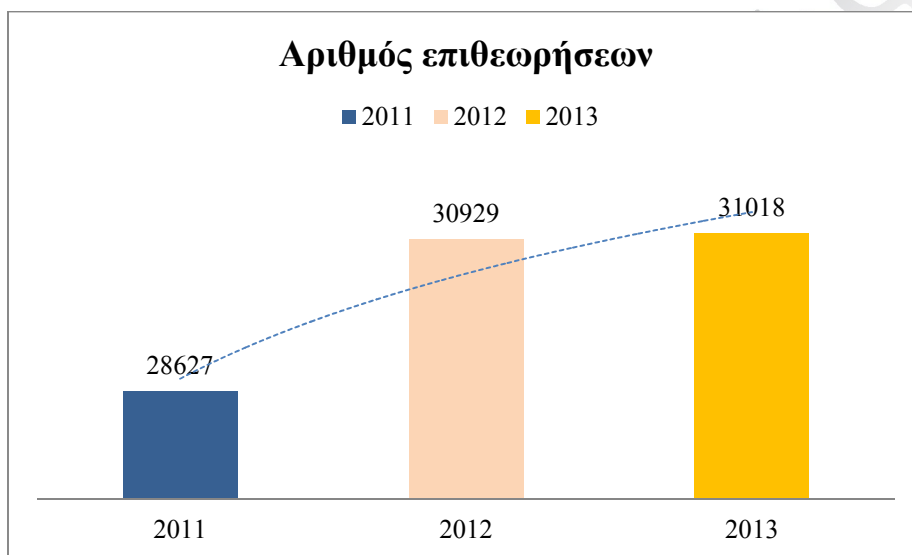
Παρακάτω είναι η εικόνα της λίστας όπως φαίνεται διαδικτυακά:

H	IMO No.	Ship Name	Ship Flag	Year of build	Gross Tonnage	Ship Type	Classification society	Related ROs	Company	Place of detention	Date of detention	Date of release	Nature of detention
1	9392729	ASTON TRADER I	Philippines	2004-12-07	30722	Bulk carrier	Bureau Veritas	Bureau Veritas	VICTORIA SHIP MANAGEMENT INC	Kwinana, WA, Australia	01.09.2014	01.09.2014	07115 - FIRE Fire-dampers of RO)
2	8655485	EN JI 6	Sierra Leone	2004-04-12	2856	General cargo/multipurpose	Sing-Lloyd	Sing-Lloyd	REALSHIPPING INTL MARINE CORP LTD	Ningbo, China	01.09.2014	04.09.2014	14107 - POLL PREVENTIO ANNEX I - O and control s responsibility; 07199 - FIRE (fire safety) (f RO); 07114 - FIRE Means of cat (opening part Machinery) s responsibility; 01202 - CER DOCUMENT; CERTIFICAT rating for wat responsibility; 04114 - EMBE SYSTEMS - of power - E (no respons); 01308 - CER DOCUMENT; (no respons
3	8709016	YUAN DA	Cambodia	1987-12-01	1685	General cargo/multipurpose	No class	Union Bureau of Shipping	Topwin Shipping Co Ltd	Niigata, Japan	01.09.2014	09.09.2014	07126 - FIRE accumulation (Union Burea 03108 - WATER/WEI CONDITIONE pipes, casing of Shipping); 07116 - FIRE Ventilation (L Shipping)
4	9446893	DONG PENG 58	Cambodia	2003-09-01	4090	General cargo/multipurpose	Union Bureau of Shipping	Union Bureau of Shipping	Rongde International Shipping Ltd	Hong Kong, Hong Kong, China	02.09.2014	05.09.2014	10117 - SAFE NAVIGATION (no respons); 01308 - CER DOCUMENT;

Πηγή εικόνας: http://www.tokyo-mou.org/inspections_detentions/detention_list.php

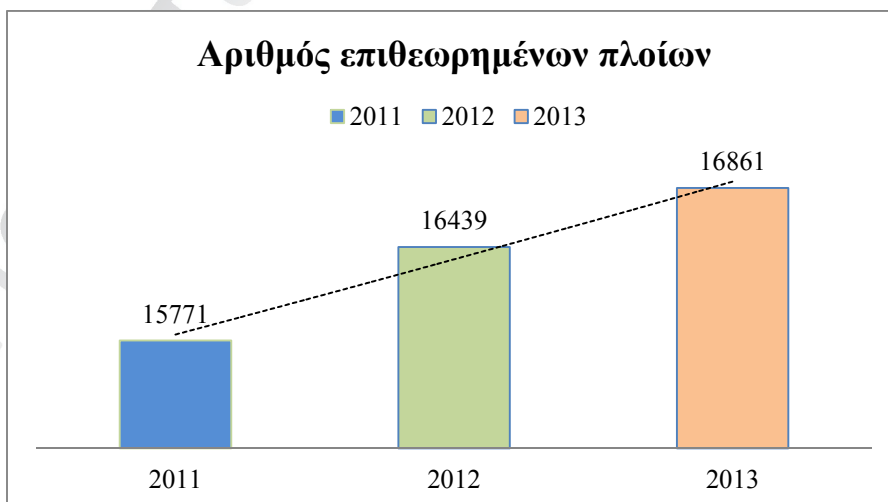
5. TOKYO MOU - ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σύμφωνα με την τελευταία αναφορά (2013) των στοιχείων από τα PSC, στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε τον αριθμό των επιθεωρήσεων για τα τελευταία τρία χρόνια τα οποία όπως φαίνεται, ακολουθούν αύξουσα πορεία.



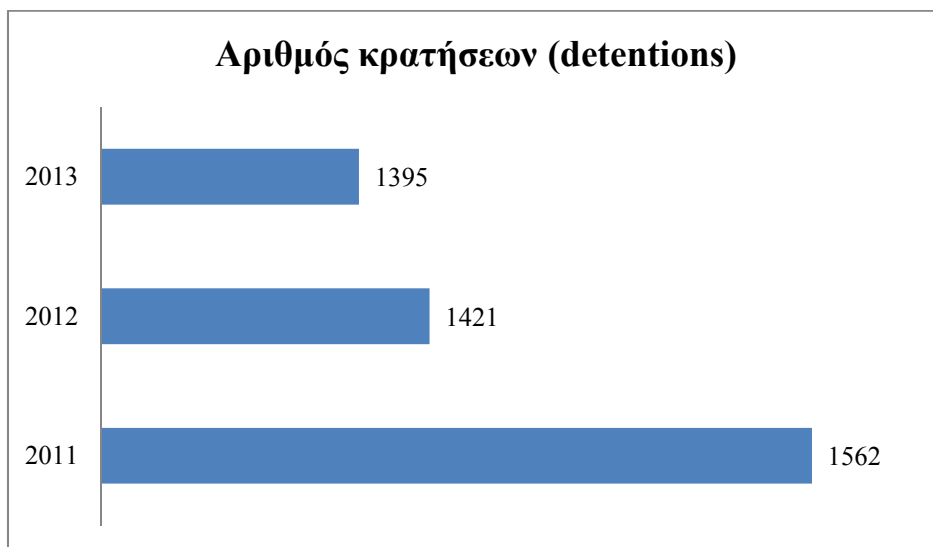
Διάγραμμα 16. Πηγή δεδομένων: Tokyo MOU/ annual report 2013

Αντίστοιχα με το προηγούμενο διάγραμμα ακολουθεί και ο πίνακας με τα πλοία που επιθεωρήθηκαν την περίοδο 2011-2013. Και εδώ παρατηρούμε ότι τα πλοία που επιθεωρήθηκαν και το 2012 αλλά και το 2013 αυξάνονται σε αριθμό όπως και οι επιθεωρήσεις.



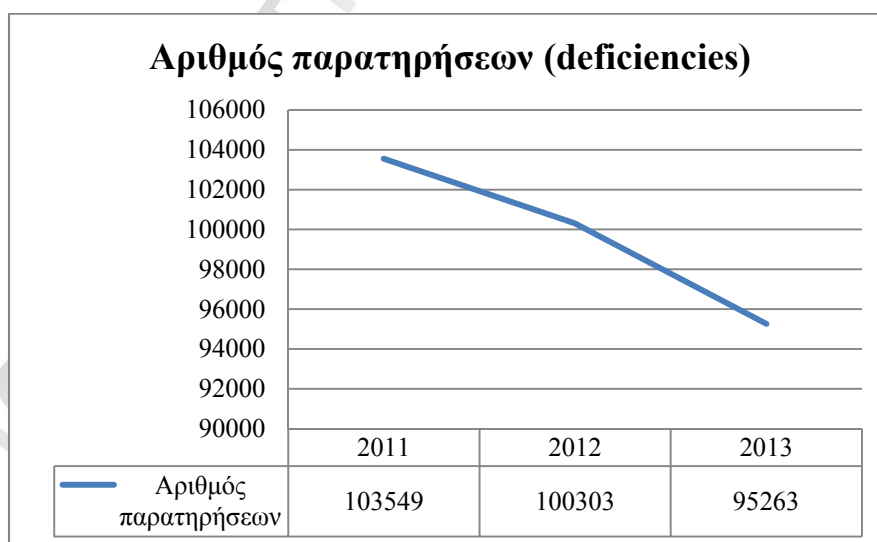
Διάγραμμα 17.

Ακολουθώντας στο παρακάτω διάγραμμα παρατηρούμε τον αριθμό των κρατήσεων των πλοίων τα τελευταία τρία έτη. Όπως φαίνεται, υπάρχει μια σταδιακή μείωση από χρόνο σε χρόνο. Από το 2011 στο 2012 υπήρξε μια μείωση της τάξεως του 9%, ενώ από το 2012 στο 2013, η μείωση ήταν μικρότερη, γύρω στο 2%.



Διάγραμμα 18.

Εξίσου σημαντικό είναι να δούμε και τις παρατηρήσεις/ελλείψεις (deficiencies) που καταγράφηκαν σε αυτή την περίοδο στα πλοία που επιθεωρήθηκαν για να έχουμε μια καλύτερη εικόνα της αποτελεσματικότητας των επιθεωρήσεων.

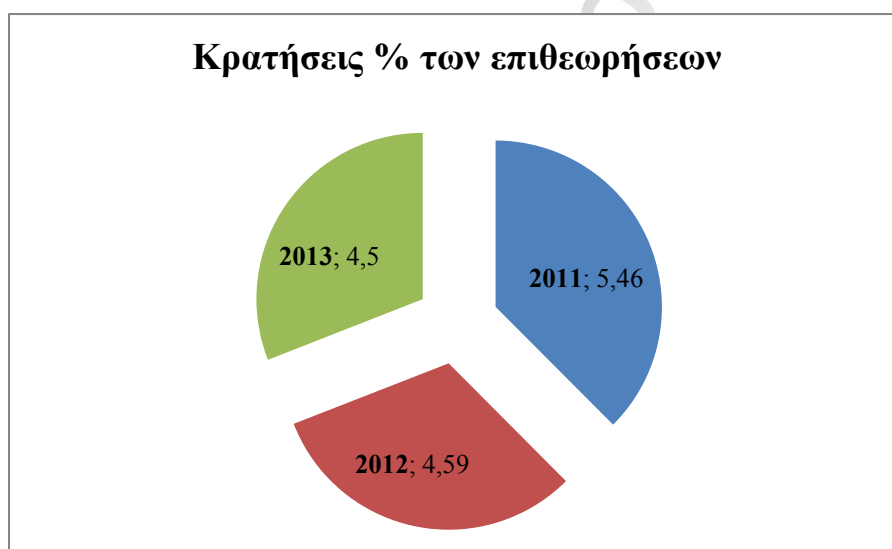


Διάγραμμα 19.

Στο παραπάνω σχήμα λοιπόν βλέπουμε ότι οι παρατηρήσεις ακολουθούν πτωτική πορεία, αν και στα αντίστοιχα έτη όπως είδαμε παραπάνω, οι επιθεωρήσεις έχουν αυξηθεί.

Αυτό φαίνεται να είναι ένα καλό βήμα και είναι σημαντικό να το βλέπουμε σε μια τόσο μεγάλη περιοχή που καλύπτει πολλά λιμάνια και πολλές επιθεωρήσεις, πόσο μάλιστα όταν αυτές αυξάνονται αλλά δεν συνεπάγονται και αύξηση των ελλείψεων στα πλοία.

Αντιστοίχως, παρακολουθούμε στα στοιχεία που ακολουθούν τις κρατήσεις σαν ποσοστό των επιθεωρήσεων.



Διάγραμμα 20.

Γίνεται κατανοητό ότι οι κρατήσεις όπως και οι παρατηρήσεις που καταγράφονται στα τελευταία τρία χρόνια τείνουν να γίνονται όλο και λιγότερες, τόσο σε απόλυτους αριθμούς όσο και σε ποσοστά. Αυτό σημαίνει ότι ακολουθείται μια αναλογική μείωση των κρατήσεων σε σχέση με τις αυξανόμενες επιθεωρήσεις, κάτι που παρουσιάζει ευχάριστο ενδιαφέρον.

Σε συνέχεια και της αντίστοιχης ανάλυσης που έγινε και στην περιοχή του Paris MOU, θα δούμε στη συνέχεια και την εικόνα των πλοίων στα οποία είχαμε κρατήσεις (detentions) στα τελευταία τρία χρόνια ανά τύπο πλοίου που επιθεωρήθηκε στο Tokyo MOU, που είναι πολύ σημαντικό για την ανάλυσή μας.

2013

Τύπος πλοίου	Αριθμός επιθεωρήσεων	Επιθεωρήσεις με παρατηρήσεις	Αριθμός παρατηρήσεων	Αριθμός κρατήσεων
NLS tanker	40	21	69	2
Combination carrier	36	16	53	1
Oil tanker	2,012	927	4,005	40
Gas carrier	686	316	1,375	22
Chemical tanker	2,118	1,098	4,877	45
Bulk carrier	10,749	5,902	27,223	409
Vehicle carrier	899	379	1,202	18
Container ship	4,582	2,624	10,545	135
Ro-Ro cargo ship	184	148	781	11
General cargo/multi-purpose ship	7,392	5,820	37,063	574
Refrigerated cargo carrier	764	510	2,792	54
Woodchip carrier	239	124	410	4
Livestock carrier	49	41	234	5
Ro-Ro passenger ship	72	64	447	6
Passenger ship	243	147	620	5
Factory ship	1	1	3	0
Heavy load carrier	134	81	330	7
Offshore service vessel	149	95	578	9
MODU & FPSO	3	2	29	0
High speed passenger craft	26	21	75	0
Special purpose ship	49	28	114	2
High speed cargo craft	1	0	0	0
Tugboat	244	161	747	10
Others	346	264	1,691	36

Πίνακας 11. Πηγή: www.tokyo-mou.org/ (data from annual report 2013)

2012

Τύπος πλοίου	Αριθμός επιθεωρήσεων	Επιθεωρήσεις με παρατηρήσεις	Αριθμός παρατηρήσεων	Αριθμός κρατήσεων
NLS tanker	54	29	126	3
Combination carrier	45	17	65	2
Oil tanker	1,973	820	3,552	41
Gas carrier	596	299	1,437	17
Chemical tanker	2,016	1,088	5,179	53
Bulk carrier	10,389	5,825	28,028	395
Vehicle carrier	876	345	1,028	10
Container ship	4,685	2,835	11,549	154
Ro-Ro cargo ship	198	151	963	19
General cargo/multi-purpose ship	7,807	6,327	40,881	624
Refrigerated cargo carrier	811	576	2,844	51
Woodchip carrier	245	145	553	6
Livestock carrier	45	31	200	3
Ro-Ro passenger ship	90	78	549	4
Passenger ship	247	155	794	5
Factory ship	2	1	2	0
Heavy load carrier	108	69	285	7
Offshore service vessel	157	77	412	6
MODU & FPSO	5	4	30	0
High speed passenger craft	26	23	71	1
Special purpose ship	54	25	115	2
Tugboat	220	133	663	4
Others	280	197	1,004	14

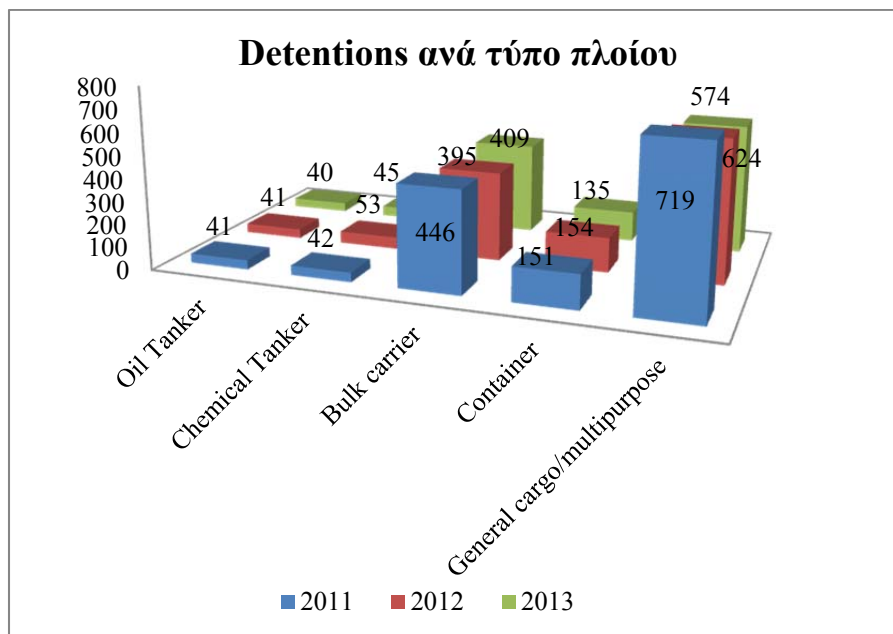
Πίνακας 12. Πηγή: www.tokyo-mou.org/ (data from annual report 2012)

2011

Τύπος πλοίου	Αριθμός επιθεωρήσεων	Επιθεωρήσεις με παρατηρήσεις	Αριθμός παρατηρήσεων	Αριθμός κρατήσεων
NLS tanker	99	33	160	2
Combination carrier	73	32	118	2
Oil tanker	1,836	767	3,444	41
Gas carrier	618	298	1,380	26
Chemical tanker	1,772	919	4,565	42
Bulk carrier	9,018	5,519	28,652	446
Vehicle carrier	668	286	844	11
Container ship	4,421	2,663	10,963	151
Ro-Ro cargo ship	206	149	716	14
General cargo/multi-purpose ship	7,775	6,480	45,040	719
Refrigerated cargo carrier	784	619	3,295	53
Woodchip carrier	235	138	577	12
Livestock carrier	50	35	280	7
Ro-Ro passenger ship	92	78	650	5
Passenger ship	198	115	417	1
Factory ship	1	1	5	0
Heavy load carrier	79	53	247	3
Offshore service vessel	115	52	217	3
MODU & FPSO	4	4	43	1
High speed passenger craft	42	40	150	0
Special purpose ship	49	31	109	0
Tugboat	222	142	729	8
Others	270	196	948	15

Πίνακας 13. Πηγή: www.tokyo-mou.org/ (data from annual report 2011)

Και εδώ παρατηρούμε ότι κάποιοι τύποι πλοίων περνάνε από πολύ περισσότερες επιθεωρήσεις (σαφώς παίζει ρόλο και ο αριθμός των πλοίων αυτού του τύπου) με τις ανάλογες κρατήσεις. Διαλέγοντας τους 5 τύπους με τα μεγαλύτερα απόλυτα στοιχεία σε επιθεωρήσεις, έχουμε το παρακάτω σχήμα:



Διάγραμμα 21.

Οι τύποι πλοίων που παρατηρούμε παραπάνω είναι: Oil tanker, Chemical tanker, Bulk carrier, Container και General cargo/multipurpose. Οι περισσότερες κρατήσεις γίνονται στα πλοία τύπου General cargo/multipurpose, ακολουθούν τα Bulk carrier και τελευταία με λιγότερες κρατήσεις τα Oil tanker.

Όπως παρατηρήθηκε και από το αντίστοιχο σχήμα στο Paris MOU, τα δεξαμενόπλοια (Chemical tanker /Oil tanker) ανήκουν σε μια αγορά ιδιαίτερα απαιτητική που ανταγωνίζεται σε πολύ υψηλό επίπεδο. Αυτό ακριβώς διαφαίνεται και από το παραπάνω διάγραμμα όπου τα tankers παρουσιάζουν λιγότερες κρατήσεις σε PSC.

Γενικότερα στο παραπάνω διάγραμμα υπάρχουν μειώσεις κυρίως στους 3 τύπους πλοίων με τις μεγαλύτερες απόλυτες τιμές (General cargo/multipurpose, Bulk carrier, Container) οι οποίες προκύπτουν από μεγάλο αριθμό επιθεωρήσεων και κρατήσεων αντίστοιχα.

Αντιθέτως, στις κατηγορίες των tanker (Chemical tanker /Oil tanker) δεν παρατηρούμε ιδιαίτερες διακυμάνσεις, με τα επίπεδα των κρατήσεων στον ίδιο τύπο πλοίου ανά έτος να κρατούνται στα ίδια επίπεδα.

Σε συνέχεια της ανάλυσης των detentions, οι παρακάτω πίνακες δείχνουν τα detentions ανά κατηγορία σημαίας (λευκή – γκρι – μαύρη).

Η Επιτροπή Ελέγχου Λιμενικής Αρχής έχει υιοθετήσει την ίδια μέθοδο που χρησιμοποιείται από το Paris MOU για την αξιολόγηση της απόδοσης των σημαίων σε λευκή – γκρι- μαύρη (white – grey – black flags) .

Η μέθοδος υπολογισμού πλέον περιλαμβάνει τον αριθμό των επιθεωρήσεων και των κρατήσεων για μια περίοδο 3 ετών, με βάση διωνυμικό υπολογισμό. Γι αυτό τον λόγο, οι σημαίες μπορεί να διαφέρουν σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό από τους αντιστοιχούν πίνακες κατηγορίας του Paris MOU αφού αντίστοιχα θα διαφέρουν οι επιθεωρήσεις και οι κρατήσεις και τα νούμερα αυτών στις περιοχές που περιλαμβάνουν.

Η απόδοση του κάθε κράτους σημαίας υπολογίζεται χρησιμοποιώντας μια τυποποιημένη μέθοδο για στατιστικούς υπολογισμούς στην οποία έχουν ορισμένες τιμές έχουν καθοριστεί σύμφωνα με την Επιτροπή Ελέγχου Λιμενικής Αρχής.

Στο παράρτημα 6 μπορούμε να δούμε αναλυτικά τον τρόπο υπολογισμού της απόδοσης των σημαίων για το Tokyo MOU.

Οι πίνακες που ακολουθούν, περιγράφουν ανά κατηγορία σημαίας (white - grey – black) τις επιθεωρήσεις και τις κρατήσεις που κατεγράφησαν αντιστοίχως τα τελευταία τρία χρόνια.

WHITE FLAG	INSPECTIONS 2011-2013	DETENTIONS 2011-2013
Taiwan, China	289	12
Italy	489	23
Denmark	413	17
Saint Vincent and the Grenadines	573	24
Russian Federation	868	39
Croatia	87	1
United States of America	167	4
Malaysia	777	32
Malta	2,199	102
Vanuatu	340	11
Cyprus	1,462	63
Saudi Arabia	68	0
Netherlands	474	15
Germany	741	26
Panama	26,809	1,245
United Kingdom (UK)	805	27
Liberia	6,478	261
Greece	991	30
Cayman Islands (UK)	330	7
France	131	1
Norway	776	21
Bahamas	2,099	64
Isle of Man (UK)	493	11
Bermuda (UK)	226	3
Marshall Islands	4,258	127
Japan	484	8
Singapore	5,634	88
Hong Kong, China	8,170	94
China	2,618	17
Republic of Korea	4,003	25

Πίνακας 14. Πηγή στοιχείων: Tokyo MOU/ annual report 2013

Από τον παραπάνω πίνακα διαπιστώνουμε ότι οι «λευκές» σημαίες που είχαν τα περισσότερα detentions στην τριετία ήταν οι εξής: η σημαία του Παναμά, της Λιβερίας, της Μάλτας και των Νήσων Μάρσαλ.

GREY FLAG	INSPECTIONS 2011-2013	DETENTIONS 2011-2013
Egypt	51	7
Dominica	41	5
Tuvalu	404	30
Iran	40	3
Jamaica	31	2
Barbados	63	4
Togo	67	4
Antigua and Barbuda	1,622	110
Philippines	622	41
Cook Islands	39	2
Kuwait	44	2
India	325	20
Switzerland	71	3
Luxembourg	57	2
Turkey	192	9
Curacao	72	2
Sweden	74	2
Belgium	103	3
Gibraltar (UK)	186	7

Πίνακας 15. Πηγή στοιχείων: Tokyo MOU/ annual report 2013

BLACK FLAG	INSPECTIONS 2011-2013	DETENTIONS 2011-2013
Tanzania	73	18
Korea, Democratic People's Republic	593	110
Papua New Guinea	39	10
Sierra Leone	764	131
Cambodia	4,996	767
Mongolia	408	70
Indonesia	531	79
Georgia	42	9
Tonga	36	8
Banglades	137	18
Kiribati	614	64
Saint Kitts and Nevis	126	16
Thailand	959	86
Viet Nam	2,290	192
Belize	1,184	103

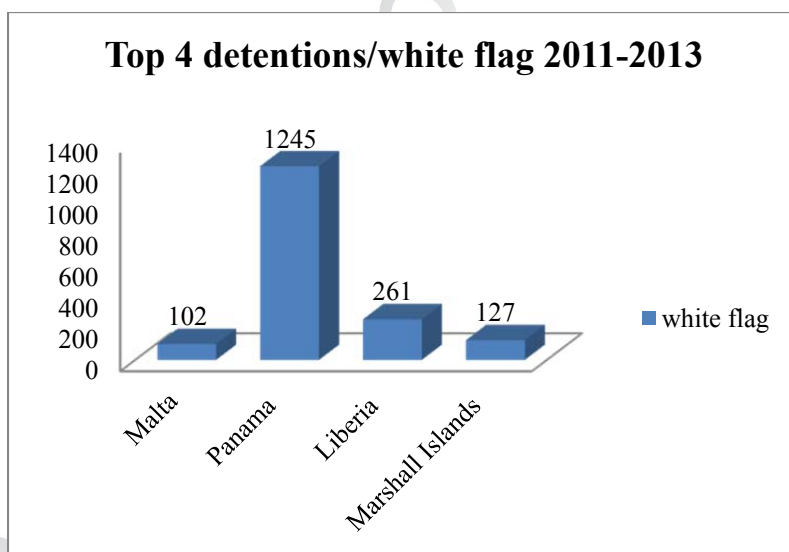
Πίνακας 16. Πηγή στοιχείων: Tokyo MOU/ annual report 2013

Στους δύο παραπάνω πίνακες αναλύονται τα στοιχεία των σημαίων γκρι και μαύρης λίστας. Οι σημαίες και των δύο κατηγοριών είναι λιγότερες σε αριθμό από αυτές της

λευκής λίστας, κάτι που φυσικά είναι ευχάριστο και δείχνει ότι είναι λιγότερες οι σημαίες με χαμηλή απόδοση.

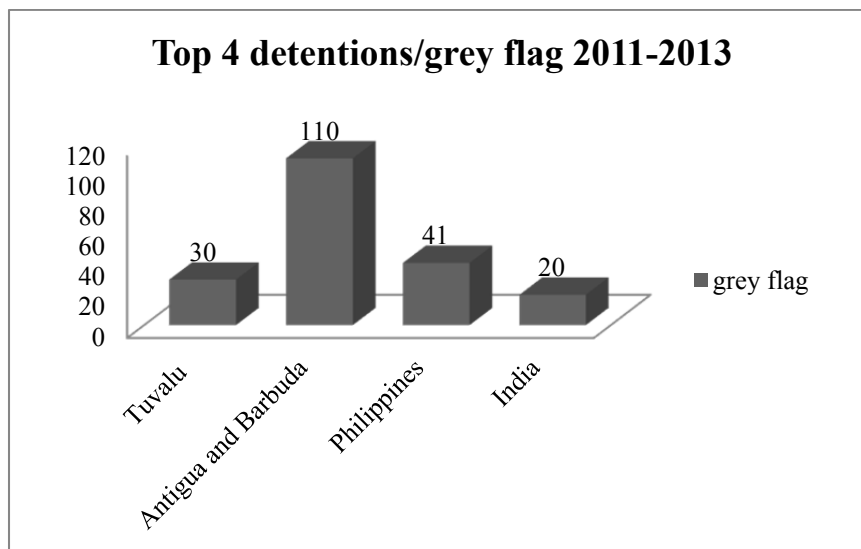
Στη συνέχεια μέσω διαγραμμάτων θα δούμε τις σημαίες που ξεχωρίζουν από κάθε πίνακα – κατηγορία λίστας σημαίας με βάση τον αριθμό των κρατήσεων την τελευταία τριετία.

Το διάγραμμα που ακολουθεί, αφορά στις σημαίες της λευκής λίστας οι οποίες είχαν τουλάχιστον τριψήφιο αριθμό detentions σε σχέση με τις υπόλοιπες. Η σημαία του Παναμά όπως βλέπουμε ξεπερνά κατά πολύ ακόμα και τις υπόλοιπες του διαγράμματος φτάνοντας τις 1245 κρατήσεις. Παρόλα αυτά, αναλόγως των επιθεωρήσεων που δέχτηκαν τα πλοία της σημαίας αυτής - που όπως έχουμε από τον αντίστοιχο παραπάνω πίνακα είναι 26,809, η αναλογία δεν είναι και τόσο μεγάλη όσο σε απόλυτους αριθμούς.



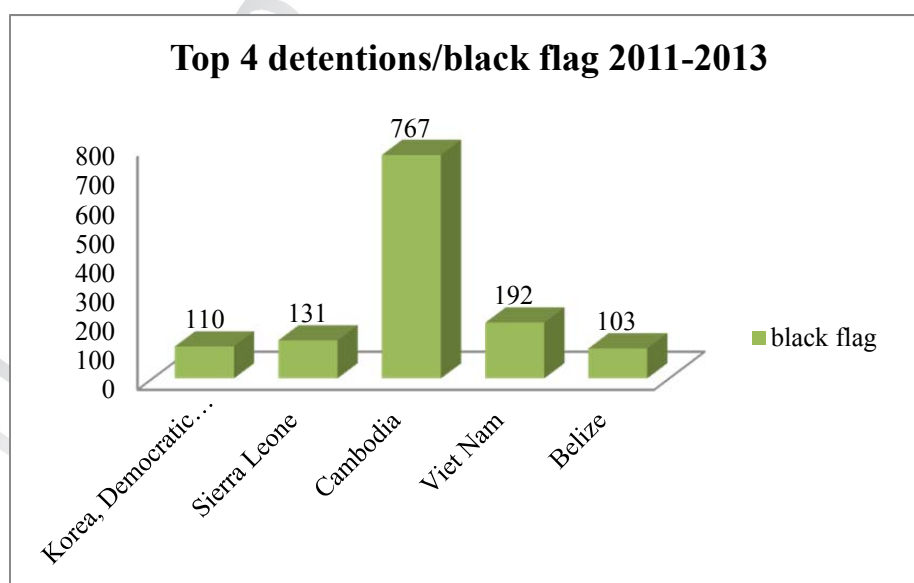
Διάγραμμα 22.

Στη συνέχεια ακολουθεί τα διαγράμματα των σημαίων γκρι και μαύρης σημαίας με τα περισσότερα detentions.



Διάγραμμα 23.

Οι σημαίες που ξεχωρίζουν επάνω είναι η σημαία του Τουβαλού, Αντίγκουα και Μπαρμπούντα, Φιλιππίνων και Ινδίας. Οι σημαίες αυτές είχαν διψήφιο αριθμό detentions σε σχέση με τις υπόλοιπες του πίνακα με πρώτη σε αριθμό τη σημαία Αντίγκουα και Μπαρμπούντα που φτάνει τον τριψήφιο αριθμό των 110 detentions και κρατάει μια καλή διαφορά από τις υπόλοιπες και του διαγράμματος επάνω αλλά και του πίνακα με όλες τις αντίστοιχες χώρες. Φυσικά σημειώνεται ότι και οι επιθεωρήσεις των πλοίων αυτής της σημαίας είναι τετραπλάσιες από τη σημαία των Φιλιππίνων που ακολουθεί.



Διάγραμμα 24.

Τέλος το επάνω διάγραμμα μας δείχνει ότι οι σημαίες της Κορέας, Σιέρα Λεόνε, Καμπότζης, Βιετνάμ και Μπελίξε είναι αυτές με τις περισσότερες κρατήσεις πλοίων, με την Καμπότζη να έχει τα πρωτεία με σημαντική διαφορά αλλά φυσικά έχει και αρκετά περισσότερες επιθεωρήσεις συγκριτικά με τις υπόλοιπες σημαίες.

Σε συνέχεια των παραπάνω, θα αναλύσουμε και τον σημαντικό παράγοντα του RO (Recognized Organization) του πλοίου, καθώς και το Tokyo MOU τον υπολογίζει στα ετήσια στατιστικά του.

Ξεκινώντας από το 2013, στον παρακάτω πίνακα παρατηρούμε τις επιθεωρήσεις και τα detentions ανά RO.

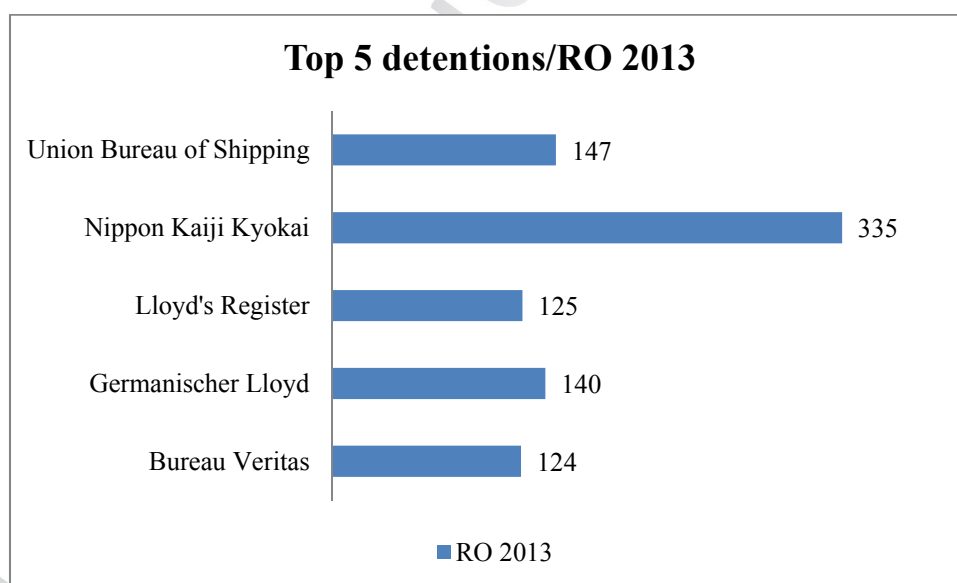
2013		
RO	Αριθμός επιθεωρήσεων	Αριθμός Κρατήσεων
American Bureau of Shipping	3,260	82
American Register of Shipping	11	1
Asia Classification Society	3	0
Belize Maritime Bureau Inc.	1	0
Biro Klasifikasi Indonesia	78	8
Bulgarski Koraben Registar	2	2
Bureau Securitas	11	1
Bureau Veritas	3,325	124
C.T.M. Inspection and Classification Company, S. de R.L.	2	1
Ceskoslovensky Lodin Register	3	0
China Classification Society	2,913	25
China Corporation Register of Shipping	296	15
Compania Nacional de Registro e Inspeccion de Naves	1	0
Cosmos Marine Bureau	3	0
Croatian Register of Shipping	42	0
Cyprus Bureau of Shipping	1	0
Det Norske Veritas	3,838	93
Dromon Bureau of Shipping	1	1
Ferriby Marine	2	1
Fidenavis SA	27	3
Germanischer Lloyd	3,131	140

Global Marine Bureau	389	46
Global Shipping Bureau	13	5
Hellenic Register of Shipping	2	1
Honduras Bureau of Shipping	1	0
Honduras International Surveying and Inspection Bureau	3	0
INCLAMAR (Inspection y Classification Maritime, S. de. R.L.)	25	4
Indian Register of Shipping	87	7
Intermaritime Certification Services, S.A.	442	34
International Maritime Register	5	1
International Naval Surveys Bureau	28	3
International Register of Shipping	290	39
International Ship Classification	299	40
Iranian Classification Society	25	3
Isthmus Bureau of Shipping	470	55
Isthmus Maritime Classification Society S.A.	1	0
Korea Classification Society (former Joson Classification Society)	244	36
Korea Ship Safety Technology Authority	48	0
Korean Register of Shipping	2,810	43
Lloyd's Register	4,051	125
Macosnar Corporation	19	3
Maritime Lloyd Ltd, Georgia	6	1
Maritime Technical Systems and Services	9	0
National Shipping Adjusters Inc	10	1
New United International Marine Services Ltd	12	3
Nippon Kaiji Kyokai	9,842	335
NV Unitas	1	0
Overseas Marine Certification Services	302	38
Panama Bureau of Shipping	15	3
Panama Marine Survey and Certification Services, Inc.	4	0
Panama Maritime Documentation Services	417	42
Panama Maritime Surveyors Bureau Inc	4	0
Panama Register Corporation	34	5
Panama Shipping Certificate Inc.	3	0
Panama Shipping Registrar Inc.	95	9
Phoenix Register of Shipping	3	0
Polski Rejestr Statkow	33	4

Registro Brasileiro de Navios de Aeronaves	1	0
Registro Internacional Naval S.A.	37	1
Registro Italiano Navale	802	46
RINAVE Portuguesa	9	1
Russian Maritime Register of Shipping	457	29
Ship Classification Malaysia	20	2
SingClass International Pte Ltd	74	24
Sing-Lloyd	122	31
Turkish Lloyd	1	0
Union Bureau of Shipping	927	147
Union Marine Classification Society	1	0
Universal Maritime Bureau	301	35
Universal Shipping Bureau	50	4
Venezuelan Register of Shipping	1	0
Vietnam Register	815	50
Other	124	18

Πίνακας 17.

Από τον παραπάνω εκτενή πίνακα, θα αναλύσουμε με νέο διάγραμμα τους RO με τα περισσότερα detentions, ως ακολούθως:



Διάγραμμα 25.

Τα παραπάνω στοιχεία προέκυψαν από τον προηγούμενο πίνακα, λαμβάνοντας υπόψη τις κρατήσεις με τριψήφιο αριθμό. Οι υπόλοιποι RO του πίνακα ακολουθούν με διψήφια νούμερα. Όπως παρατηρούμε, Ο Nippon Kaiji Kyokai (NKK) έρχεται πρώτος με διπλάσιο αριθμό κρατήσεων από τον δεύτερο που είναι ο Union Bureau of Shipping.

Στο σημείο αυτό όμως θα πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι και οι αντίστοιχες επιθεωρήσεις είναι αρκετά περισσότερες. Παρόλα αυτά είναι ενδιαφέρον ότι αν και άλλοι RO έχουν πολλές επιθεωρήσεις, δεν έχουν τις αντίστοιχες κρατήσεις όπως αυτοί οι RO που έρχονται πρώτοι σε κρατήσεις. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που αποτρέπουν την κράτηση αλλά και οι ίδιοι οι κανονισμοί και οι απαιτήσεις του κάθε RO.

Ακολουθεί ο πίνακας και το αντίστοιχο διάγραμμα του 2012:

2012

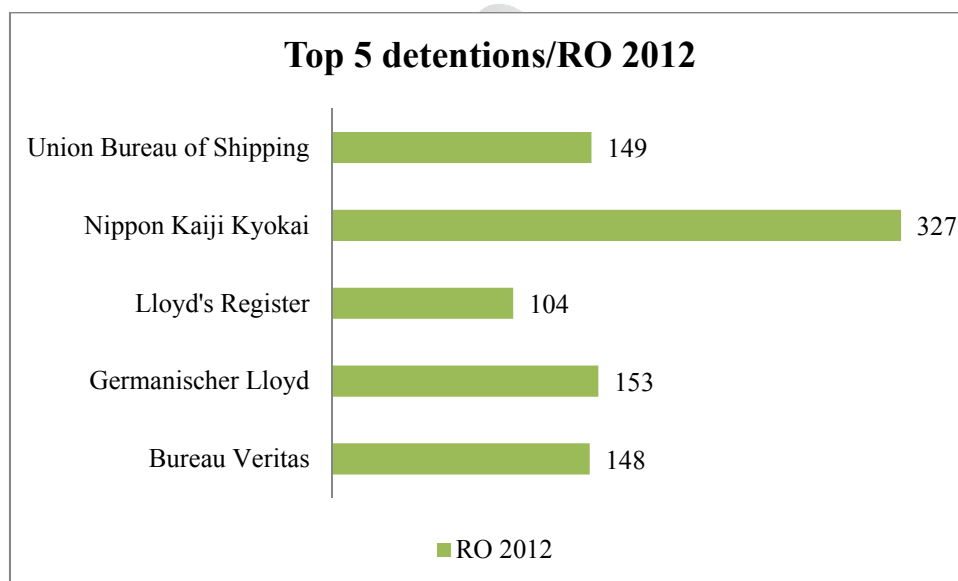
RO	Αριθμός επιθεωρήσεων	Αριθμός Κρατήσεων
American Bureau of Shipping	3,160	96
Belize Maritime Bureau Inc.	5	0
Biro Klasifikasi Indonesia	101	21
Bulgarski Koraben Registar	2	0
Bureau Securitas	14	1
Bureau Veritas	3,234	148
Ceskoslovensky Lodin Register	2	0
China Classification Society	2,797	29
China Corporation Register of Shipping	321	21
Compania Nacional de Registro de Inspeccion de Naves	1	0
Cosmos Marine Bureau	11	1
Croatian Register of Shipping	34	1
Cyprus Bureau of Shipping	4	0
Det Norske Veritas	3,552	84
Ferriby Marine	2	0
Fidenavis SA	12	1
Germanischer Lloyd	3,287	153
Global Marine Bureau	469	74
Global Shipping Bureau	8	2
Hellenic Register of Shipping	1	0
Honduras Bureau of Shipping	1	0
Honduras International Surveying and Inspection Bureau	2	0
INCLAMAR (Inspection y Classification Maritime, S. de R.L.)	41	6
Indian Register of Shipping	110	7

Intermaritime Certification Services, S.A.	393	30
International Naval Surveys Bureau	67	6
International Register of Shipping	331	47
International Ship Classification	299	29
Isthmus Bureau of Shipping	509	58
Korea Classification Society (former Joson Classification Society)	223	35
Korea Ship Safety Technology Authority	44	0
Korean Register of Shipping	2,763	48
Lloyd's Register	3,804	104
Macosnar Corporation	14	0
Marconi International Marine Company Ltd.	3	0
Maritime Lloyd Ltd, Georgia	17	0
Maritime Technical Systems and Services	34	2
National Cargo Bureau Inc.	1	0
National Shipping Adjusters Inc	39	5
New United International Marine Services Ltd	7	0
Nippon Kaiji Kyokai	9,538	327
Overseas Marine Certification Services	299	37
Panama Bureau of Shipping	35	3
Panama Marine Survey and Certification Services, Inc.	2	1
Panama Maritime Documentation Services	498	44
Panama Maritime Surveyors Bureau Inc	13	2
Panama Register Corporation	44	6
Panama Shipping Certificate Inc.	2	0
Panama Shipping Registrar Inc.	143	17
Phoenix Register of Shipping	3	1
Polski Rejestr Statkow	17	0
Registro Brasileiro de Navios de Aeronaves	1	0
Registro Internacional Naval S.A.	15	1
Registro Italiano Navale	753	29
RINAVE Portuguesa	11	1

Russian Maritime Register of Shipping	498	27
Ship Classification Malaysia	6	0
Shipping Register of Ukraine	1	0
SingClass International Pte Ltd	15	2
Sing-Lloyd	31	4
Turkish Lloyd	3	0
Union Bureau of Shipping	1,061	149
Universal Maritime Bureau	270	33
Universal Shipping Bureau	81	13
Vietnam Register	824	55
Other	368	50

Πίνακας 18.

Και σε αυτό το έτος βλέπουμε πολλές επιθεωρήσεις της περιοχής καθώς και την παρουσία αρκετών RO. Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει το επόμενο διάγραμμα για το 2012 και τους RO με τις περισσότερες κρατήσεις.



Διάγραμμα 26.

Και σε αυτή τη χρονιά ο Nippon Kaiji Kyokai ήταν αυτός με τα πιο πολλά πλοία που κρατήθηκαν κατά τη διάρκεια ενός Tokyo PSC. Μετά ακολουθεί ο Germanischer Lloyd και πολύ κοντά και οι υπόλοιποι που ακολουθούν. Και σε αυτή την περίπτωση ο NNK περνάει κατά πολύ σε απόλυτες τιμές του υπόλοιπους RO.

Τέλος παρακάτω θα δούμε τις αντίστοιχες αναλύσεις και για το 2011:

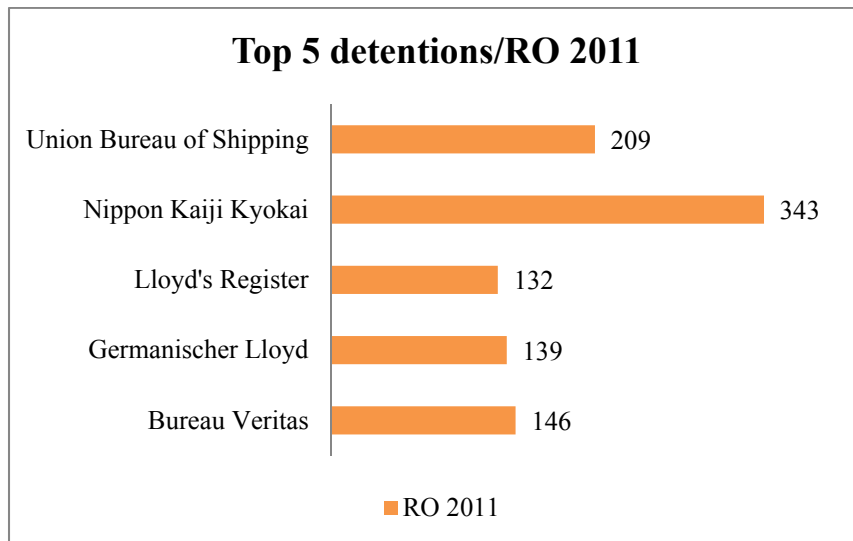
2011

RO	Αριθμός επιθεωρήσεων	Αριθμός Κρατήσεων
Alfa Register of Shipping	5	0
American Bureau of Shipping	2,698	90
Belize Maritime Bureau Inc.	3	1
Biro Klasifikasi Indonesia	97	17
Bureau Securitas	4	0
Bureau Veritas	2,858	146
Ceskoslovensky Lodin Register	4	0
China Classification Society	2,416	27
China Corporation Register of Shipping	336	23
Cosmos Marine Bureau	14	0
Croatian Register of Shipping	34	1
Cyprus Bureau of Shipping	4	0
Det Norske Veritas	3,134	106
Fidenavis SA	7	0
Germanischer Lloyd	3,071	139
Global Marine Bureau	512	78
Hellenic Register of Shipping	3	0
Honduras Bureau of Shipping	2	0
Honduras International Surveying and Inspection Bureau	2	0
INCLAMAR (Inspection y Classification Maritime, S. de. R.L.)	80	16
Indian Register of Shipping	127	8
Intermaritime Certification Services, S.A.	376	14
International Naval Surveys Bureau	58	5
International Register of Shipping	427	65
International Ship Classification	256	23
Isthmus Bureau of Shipping	513	51
Korea Classification Society (former Joson Classification Society)	158	40
Korea Ship Safety Technology Authority	52	1
Korean Register of Shipping	2,542	50
Lloyd's Register	3,456	132

Marconi International Marine Company Ltd.	1	0
Maritime Technical Systems and Services	47	4
National Cargo Bureau Inc.	1	0
National Shipping Adjusters Inc	40	2
Nippon Kaiji Kyokai	8,725	343
Overseas Marine Certification Services	310	44
Panama Bureau of Shipping	60	12
Panama Maritime Documentation Services	425	44
Panama Maritime Surveyors Bureau Inc	46	7
Panama Register Corporation	61	7
Panama Shipping Certificate Inc.	3	0
Panama Shipping Registrar Inc.	173	12
Phoenix Register of Shipping	2	0
Polski Rejestr Statkow	13	0
Registro Internacional Naval S.A.	13	1
Registro Italiano Navale	684	30
RINAVE Portuguesa	5	0
Russian Maritime Register of Shipping	507	37
Russian River Register	1	0
Shipping Register of Ukraine	4	0
Turkish Lloyd	5	0
Union Bureau of Shipping	1,144	209
Universal Maritime Bureau	374	56
Universal Shipping Bureau	96	10
Vietnam Register	799	105
Other	565	57

Πίνακας 19.

Ακολούθως έχουμε και το παρακάτω σχήμα με τους RO που ξεχωρίζουν για αυτή τη χρονιά:



Διάγραμμα 27.

Από αυτή τη χρονιά όπως και στις υπόλοιπες που ακολούθησαν ο NNK είναι ο RO που έρχεται πρώτος σε κρατήσεις. Και πάλι βλέπουμε τον Union Bureau of Shipping να είναι δεύτερος όπως και το 2013. Οι υπόλοιποι RO καταλαμβάνουν τις υπόλοιπες θέσεις με μικρές διαφορές μεταξύ τους.

Με τα διαγράμματα όλων των ετών παραπάνω, είναι ενδιαφέρον ότι και τις 3 χρονιές τις 5 πρώτες θέσεις με τις περισσότερες κρατήσεις τις έχουν οι ίδιοι RO με μικρές διαφοροποιήσεις στη σειρά.

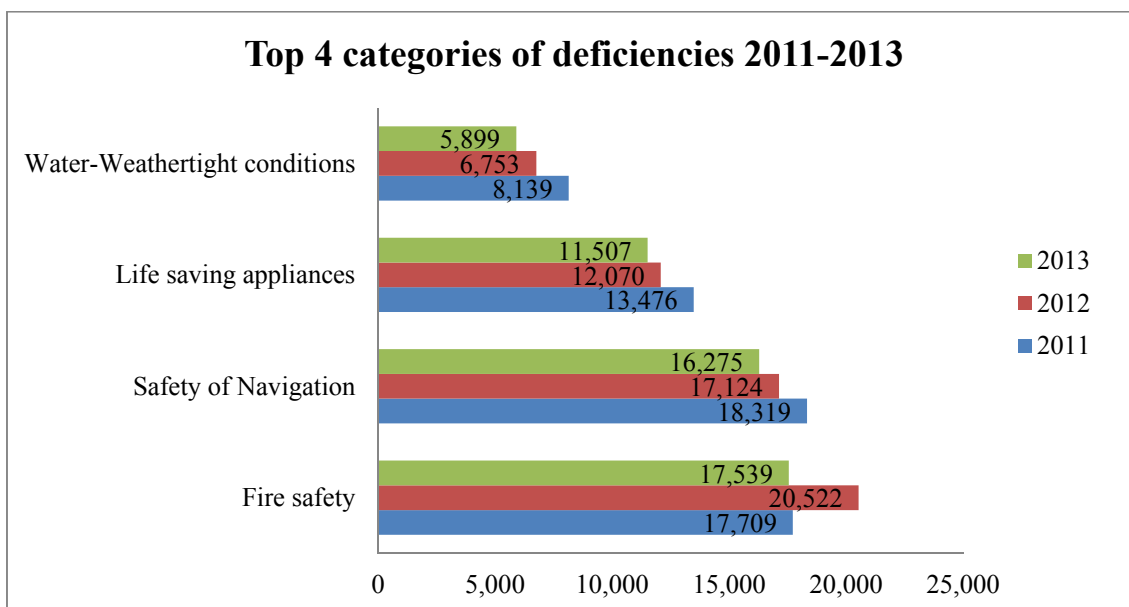
Σαν γενικότερη εικόνα των παρατηρήσεων ανά τιμές/κατηγορίες για τα έτη 2011-2013 ακολουθεί ο παρακάτω πίνακας, που μας βοηθάει να εκτιμήσουμε ποια θέματα χρήζουν περισσότερης σημασίας στο πλοίο.

Nature of deficiency	Number of deficiencies		
	2011	2012	2013
Crew Certificates	1,400	1,275	1,074
Documents	5,633	5,359	5,345
Ship Certificates	2,978	2,754	2,348
Structural Conditions	4,268	3,593	3,511
Water/Weathertight conditions	8,139	6,753	5,899
Emergency Systems	5,209	5,628	5,392
Radio Communications	3,319	2,987	2,500
Cargo operations including equipment	526	675	575
Fire safety	17,709	20,522	17,539
Alarms	703	798	754
Safety of Navigation	18,319	17,124	16,275
Life saving appliances	13,476	12,070	11,507
Dangerous goods	289	241	216
Propulsion and auxiliary machinery	6,424	5,470	5,458
Living Conditions	459	672	620
Working Conditions	4,585	4,496	4,887
Minimum requirements for seafarers	-	-	11
Conditions of employment	-	-	33
Accommodation, recreational facilities, food and catering	-	-	199
Health protection, medical care, social security	-	-	66
Anti Fouling	23	16	21
MARPOL Annex I	2,339	2,335	2,037
MARPOL Annex II	21	27	40
MARPOL Annex III	37	17	14
MARPOL Annex IV	996	1,013	1,070
MARPOL Annex V	1,055	981	2,618
MARPOL Annex VI	680	796	915
ISM	3,497	3,292	3,099
Other	1,608	1,436	1,240
Total	103,692	100,330	95,263
ISPS	2,790	2,490	2,033
Grand total	106,482	102,820	97,296

Πίνακας 21. Πηγή: www.tokyo-mou.org (annual report 2013)

Όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα, οι κατηγορίες των deficiencies που συγκεντρώνουν τις μεγαλύτερες τιμές αφορούν τα εξής: την Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας, την Πυρασφάλεια, τα Ναυαγοσωστικά, τα Έγγραφα του πλοίου, μηχανήματα πρόωσης και βοηθητικά μηχανήματα, τα συστήματα έκτακτης ανάγκης του πλοίου, τις συνθήκες νερού/στεγανών του πλοίου και τις Συνθήκες Εργασίας.

Από τις παραπάνω ευρύτερες κατηγορίες παρατηρήσεων, στο παρακάτω διάγραμμα ξεχωρίζουν οι 4 οι οποίες συγκεντρώνουν τις μεγαλύτερες τιμές.



Διάγραμμα 28.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν επάνω οι κατηγορίες που εμφανίζονται συχνότερα είναι οι εξής κατά σειρά: η Πυρασφάλεια, η Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας, τα Ναυαγωστικά και οι συνθήκες νερού/στεγανών του πλοίου.

Οι τρεις από τις τέσσερις κατηγορίες αφορούν σε θέματα ασφάλειας ενώ η τελευταία κατηγορία με τα στεγανά του πλοίου.

Όπως παρατηρούμε είναι πολύ σημαντικό ότι οι παρατηρήσεις σε αυτές τις κατηγορίες από χρόνο σε χρόνο μειώνονται, με μια μικρή εξαίρεση στην Πυρασφάλεια και το έτος 2012 όπου υπήρξε αύξηση στη συγκεκριμένη κατηγορία.

Τέλος, η τελευταία ανάλυση μεγάλης σημασίας είναι και το είδος των deficiencies που οδηγούν συχνότερα στην κράτηση του πλοίου και παρουσιάζεται επίσημα στα ετήσια στατιστικά του Tokyo MOU.

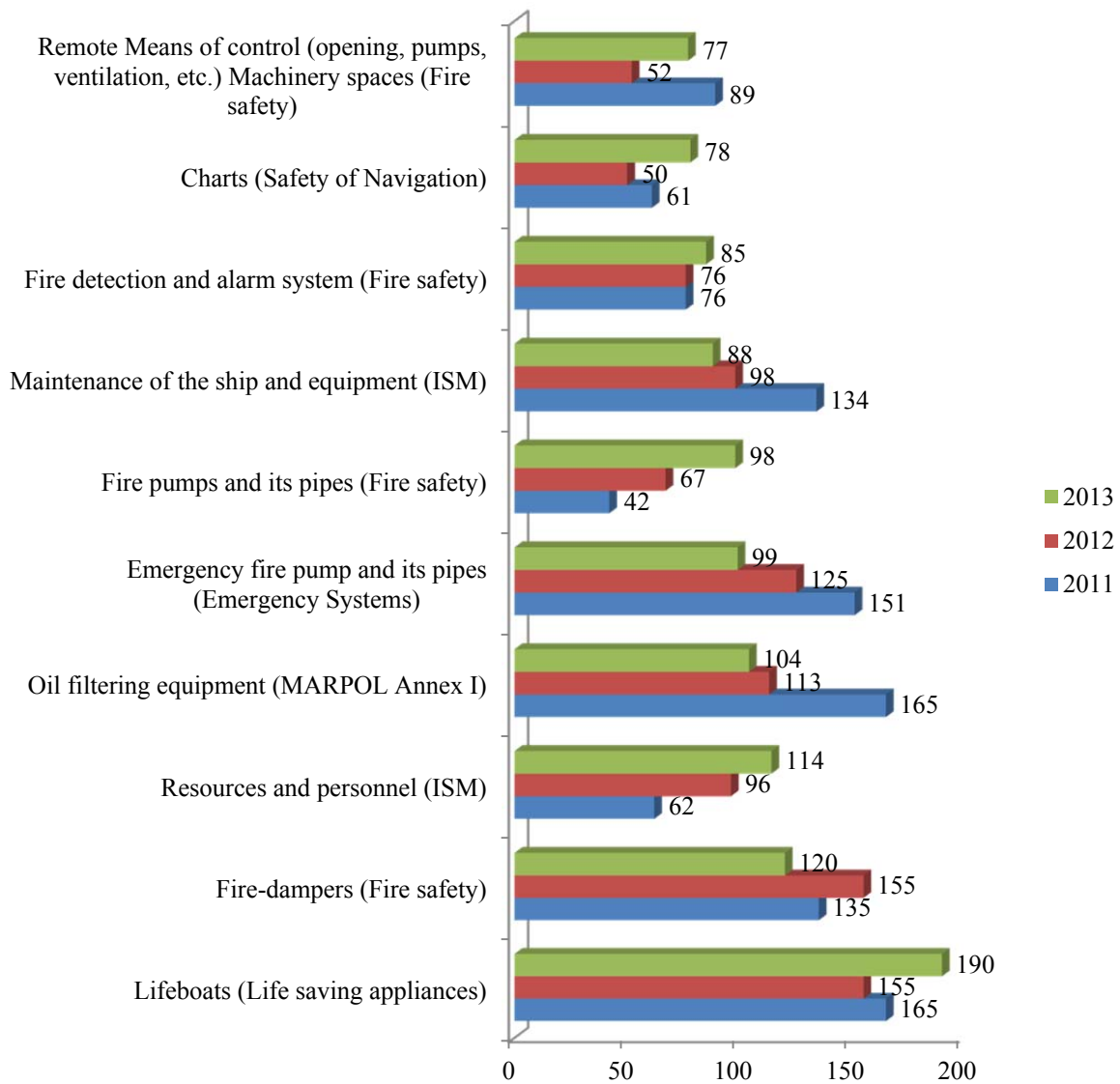
Παρακάτω ακολουθεί ο πίνακας με τα κυριότερα και πιο συχνά εμφανιζόμενα deficiencies που έχουν σαν αποτέλεσμα την κράτηση του πλοίου την τελευταία τριετία.

MOST FREQUENT DETAINABLE DEFICIENCIES	2011	2012	2013
Lifeboats (Life saving appliances)	165	155	190
Fire-dampers (Fire safety)	135	155	120
Resources and personnel (ISM)	62	96	114
Oil filtering equipment (MARPOL Annex I)	165	113	104
Emergency fire pump and its pipes (Emergency Systems)	151	125	99
Fire pumps and its pipes (Fire safety)	42	67	98
Maintenance of the ship and equipment (ISM)	134	98	88
Fire detection and alarm system (Fire safety)	76	76	85
Charts (Safety of Navigation)	61	50	78
Remote Means of control (opening, pumps, ventilation, etc.) Machinery spaces (Fire safety)	89	52	77

Πίνακας 20. Πηγή στοιχείων: Tokyo MOU/ annual report 2013

Όπως παρατηρούμε στον επάνω πίνακα, οι κατηγορίες που οδηγούν σε κράτηση του πλοίου παραμένουν οι ίδιες τα τελευταία τρία χρόνια, αλλάζει όμως το ποσοστό τους. Οι παρατηρήσεις αυτές είναι: σωσίβιες λέμβοι, αυτόματες περσίδες αερισμού, πόροι και προσωπικό, εξοπλισμός φιλτραρίσματος πετρελαίου, πυροσβεστική αντλία έκτακτης ανάγκης και οι σωλήνες της, Πυροσβεστική αντλία του πλοίου και οι σωλήνες της, η συντήρηση του πλοίου και του εξοπλισμού του, σύστημα πυρανίχνευσης και συναγερμού., χάρτες, μέσα απομακρυσμένου ελέγχου/χώροι μηχανοστασίου. Καλύτερη και πιο λεπτομερής εικόνα για τα παραπάνω νούμερα μας δίνει ο επόμενος πίνακας που φαίνεται η εξέλιξη της κάθε παρατήρησης στα τρία αυτά χρόνια.

MOST FREQUENT DETAINABLE DEFICIENCIES 2011-2013



Διάγραμμα 28. Πηγή στοιχείων: Tokyo MOU/ annual report 2013

Το μεγαλύτερο ποσοστό παρατηρήσεων έχουν οι σωσίβιες λέμβοι και ακολουθούν πιο πίσω οι αυτόματες περσίδες αερισμού (fire dampers), ο εξοπλισμός φιλτραρίσματος πετρελαίου και η πυροσβεστική αντλία έκτακτης ανάγκης και οι σωλήνες της. Είναι σημαντικό επίσης ότι οι παρατηρήσεις σε θέματα συντήρησης του πλοίου και του εξοπλισμού (ISM Code) μειώνονται από χρόνο σε χρόνο. Παρομοίως ισχύει και για τις

παρατηρήσεις για τον εξοπλισμό φιλτραρίσματος πετρελαίου (MARPOL/annex I) αλλά και για την πυροσβεστική αντλία έκτακτης ανάγκης και οι σωλήνες της. Αυτές οι παρατηρήσεις είναι και αυτές όπου έχουν αναδειχθεί σαν περιοχές για ιδιαίτερη προσοχή²⁵ καθώς έχουν προκύψει πολλές σχετικές παρατηρήσεις.

²⁵ Areas of attention

6. ΣΥΓΚΡΙΣΗ PARIS MOU & TOKYO MOU

Συγκρίνοντας τα δύο αυτά μεγάλα MOUs για τα έτη 2011-2013, μια πρώτη εικόνα από τους απόλυτους αριθμούς, είναι ότι το Tokyo MOU έχει σχεδόν τις διπλάσιες επιθεωρήσεις σε πλοία σε σχέση με το Paris MOU, κάτι που είναι λογικό αφού το πρώτο περιλαμβάνει και πολλές περιοχές. Αντιστοίχως ακολουθούν και οι αριθμοί των επιθεωρημένων πλοίων.

Στο θέμα των επιθεωρήσεων όμως παρατηρούμε ότι υπάρχει μια βασική διαφορά: στο Paris MOU οι επιθεωρήσεις από μειώνονται από έτος σε έτος, ενώ αντίθετα στο Tokyo MOU αυξάνονται. Αυτή η αντίθεση θα μπορούσε να δικαιολογηθεί από την ύπαρξη του New Inspection Regime όπου στο Paris MOU ξεκίνησε το 2011 με πολλές επιθεωρήσεις για να «χτιστεί» η βάση δεδομένων του κάθε караβιού αλλά και όλων των πλοίων γενικότερα που έπρεπε να περάσουν από επιθεώρηση συνεχίζοντας με λιγότερα πλοία στα επόμενα έτη, ενώ στην περίπτωση του Tokyo MOU, οι επιθεωρήσεις αυξάνονται πιθανότατα λόγω των αυξανόμενων κανονισμών και αυστηρότερου ελέγχου σε όλα τα πλοία.

Πολύ σοβαρό θέμα είναι και οι κρατήσεις των πλοίων που και στα δύο MOUs μειώνονται από έτος σε έτος. Αριθμητικά, οι κρατήσεις (detentions) των πλοίων ακολουθούν τις επιθεωρήσεις, δηλαδή στο Paris MOU έχουμε λιγότερες κρατήσεις πλοίων ενώ στο Tokyo MOU περισσότερες. Επίσης, και στα δύο MOUs από το 2011 στο έτος 2012 ο ρυθμός της μείωσης των κρατήσεων ήταν μεγαλύτερος από το 2012 στο 2013. Μάλιστα στο Paris MOU οι χρονιές 2012 και 2013 είχαν σχεδόν τον ίδιο αριθμό κρατήσεων.

Όσον αφορά το θέμα των παρατηρήσεων των πλοίων, παρατηρούμε ευχάριστα ότι και στις δύο περιπτώσεις υπάρχει συνεχόμενη και σταθερή μείωση των παρατηρήσεων από έτος σε έτος. Ειδικά στην περίπτωση του Tokyo MOU, η μείωση αυτή έχει ιδιαίτερη σημασία δεδομένου ότι οι επιθεωρήσεις αυξάνονται από χρονιά σε χρονιά, αλλά οι παρατηρήσεις που καταγράφονται ακολουθούν πτωτική πορεία.

Ακολουθώντας τις επόμενες αναλύσεις των δύο MOUs, παρατηρούμε ότι υπάρχουν πολλοί τύποι πλοίων που όμως ανεξαιρέτως, περνάνε από επιθεωρήσεις και συνεπώς υπάρχουν και αντίστοιχες κρατήσεις (detentions). Για λόγους σύγκρισης και πιο καθαρής εικόνας, από τα διαγράμματα των παραπάνω MOUs προέκυψαν οι πιο συχνά εμφανιζόμενοι τύποι πλοίων που τέθηκαν υπό κράτηση. Είναι πολύ ενδιαφέρον ότι και στα δύο MOUs εμφανίζονται οι ίδιοι τύποι πλοίων στις 5 πρώτες θέσεις. Οι τύποι αυτοί είναι: General cargo/multipurpose, Bulk carrier, Container, Chemical tanker, και Oil tanker. Ακόμα πιο ιδιαίτερο είναι το γεγονός ότι ακόμα και οι θέσεις που καταλαμβάνουν αυτοί οι τύποι πλοίων στο διάγραμμα είναι ακριβώς οι ίδιες. Δηλαδή και στα δύο MOUs τα πλοία ανά τύπο με τις περισσότερες κρατήσεις είναι τα General cargo/multipurpose, ακολουθούν τα Bulk carrier, στη συνέχεια τα Container, στην τέταρτη θέση τα Chemical tanker και στην τελευταία τα Oil tanker.

Ως προς τις σημαίες των πλοίων που κρατήθηκαν τα έτη 2011-2013, στο Paris MOU ξεχώρισαν με τριψήφιο νούμερο οι σημαίες του Παναμά, της Μάλτας, και Αντίγκουα και Μπαρμπούντα από την κατηγορία της λευκής λίστας σημαιών. Αντίστοιχα στο Tokyo MOU ξεχώρισαν οι σημαίες του Παναμά, της Μάλτας, της Λιβερίας και των Νήσων Μάρσαλ. Και σε αυτή την περίπτωση οι σημαίες του Παναμά και της Μάλτας είναι κοινές και στις δύο περιπτώσεις.

Στην κατηγορία της γκρι λίστας σημαιών, στο Paris MOU ξεχώρισαν η σημαία της Πορτογαλίας, η σημαία του Αγίου Χριστόφορου και Νέβις και η Μπελίζε. Στο Tokyo MOU τις πρώτες θέσεις καταλαμβάνουν η σημαία του Τουβαλού, η σημαία Αντίγκουα και Μπαρμπούντα, η σημαία των Φιλιππίνων και τέλος η σημαία της Ινδίας. Σε αυτή την κατηγορία σημαιών έχουμε διαφορετικές σημαίες και στα δύο MOUs.

Στην κατηγορία της μαύρης λίστας σημαιών στο Paris MOU, οι σημαίες με τα περισσότερα detentions ήταν του Αγίου Βικεντίου και Γρεναδίνων, της Δημοκρατίας της Μολδαβίας και της Ενωμένης Δημοκρατίας Τανζανίας. Αντιστοίχως στο Tokyo MOU οι σημαίες της Κορέας, Σιέρρα Λεόνε, Καμπότζης, Βιετνάμ και Μπελίζε είναι αυτές με τις περισσότερες κρατήσεις πλοίων. Επίσης σε αυτή την κατηγορία είδαμε διαφορετικές σημαίες στις πρώτες θέσεις.

Εξέχουσα θέση έχουν και οι RO των πλοίων καθώς τα πλοία περνάνε τις περισσότερες επιθεωρήσεις από αυτούς και κατά συνέπεια από αυτές τις επιθεωρήσεις εκδίδονται και τα πιστοποιητικά του πλοίου.

Έτσι λοιπόν στο Paris MOU για το έτος 2013, ο RO με τις περισσότερες κρατήσεις είναι ο Germanischer Lloyd, ενώ ακολουθεί ο Bureau Veritas και ο International Naval Surveys Bureau. Για το ίδιο έτος στο Tokyo MOU, ο Nippon Kaiji Kyokai (NKK) έρχεται πρώτος με διπλάσιο αριθμό κρατήσεων από τον δεύτερο που είναι ο Union Bureau of Shipping. Συνεχίζοντας στο Paris MOU για το έτος 2012, επίσης πρώτος RO σε κρατήσεις πλοίων ήταν ο Germanischer Lloyd και δεύτερος ο Bureau Veritas. Στο Tokyo MOU για το 2012, ο Nippon Kaiji Kyokai ήταν αυτός με τα πιο πολλά πλοία που κρατήθηκαν, με δεύτερο τον Germanischer Lloyd. Τέλος, για το έτος 2011 πρώτος RO στο Paris MOU με τις περισσότερες κρατήσεις έρχεται ο China Classification Society, με τον Germanischer Lloyd να ακολουθεί με μικρή διαφορά. Αντίστοιχα στο Tokyo MOU για το 2012, ο NKK είναι ο RO που έρχεται πρώτος σε κρατήσεις, ενώ βλέπουμε τον Union Bureau of Shipping να ακολουθεί – όπως ακριβώς και στο 2013.

Η ουσία όλων των επιθεωρήσεων και των αποτελεσμάτων αυτών (παρατηρήσεις/κρατήσεις) είναι να μπορέσουμε να δούμε ποιά είναι αυτά τα θέματα που οδήγησαν τα πλοία σε ελλείψεις και κρατήσεις.

Συγκρίνοντας τους πίνακες των παρατηρήσεων και ειδικότερα αυτών που ξεχώρισαν με τις υψηλότερες τιμές στο Paris MOU την τελευταία τριετία που ισχύει το New Inspection Regime, παρατηρούμε ότι οι αναφερθείσες κατηγορίες παρατηρήσεων στις επίσημες αναφορές των Λιμενικών Ελέγχων αφορούν σε: Πυρασφάλεια, Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας, Συνθήκες Εργασίας και Σωστικά μέσα του πλοίου.

Από την άλλη στο Tokyo MOU, οι κατηγορίες παρατηρήσεων αφορούσαν περίπου στα ίδια θέματα και πιο συγκεκριμένα σε: Πυρασφάλεια, Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας, Σωστικά μέσα του πλοίου και συνθήκες νερού/στεγανών του πλοίου. Γίνεται εμφανές από την παραπάνω ανάλυση ότι και στα δύο MOUs, οι έλεγχοι των Λιμενικών Αρχών οδηγούν κατά συντριπτική πλειοψηφία στις ίδιες μεγάλες κατηγορίες.

Εκτός από τα παραπάνω κοινά στοιχεία αξιολόγησης και σύγκρισης, το κάθε MOU στην ετήσια αναφορά που περιέχει όλα τα στατιστικά του έτους από τα PSC που

διενεργήθηκαν, υπάρχουν και στοιχεία που παρουσιάζει το κάθε ένα χωριστά και είναι διαφορετικά μεταξύ τους. Για παράδειγμα στο Paris MOU, παρουσιάστηκαν τα στοιχεία των MLC παρατηρήσεων για το χρονικό διάστημα του έτους αυτού που η σύμβαση MLC τέθηκε σε εφαρμογή για όλα τα πλοία και αποτελεί σημαντικό παράγοντα που από εδώ και πέρα θα επιθεωρείται κατά τη διάρκεια των Λιμενικών ελέγχων σε όλο τον κόσμο. Αντίστοιχα στοιχεία δεν δημοσιοποιήθηκαν για το 2013 από το Tokyo MOU και για αυτό το λόγο δεν μπορεί να γίνει κάποια σύγκριση σε αυτή την κατηγορία των παρατηρήσεων στην παρούσα περίοδο.

Στο Tokyo MOU από την άλλη, υπάρχει ανάλυση στις ευρύτερες κατηγορίες των παρατηρήσεων οι οποίες οδήγησαν σε κράτηση του πλοίου (παρουσιάζονται στην παρούσα μελέτη στην ανάλυση των στατιστικών στοιχείων). Αυτό είναι ένα σημαντικό στοιχείο γιατί διαχωρίζει άμεσα τις πολύ σοβαρές παρατηρήσεις που απαγορεύουν τον απόπλου του πλοίου από τις υπόλοιπες παρατηρήσεις που δεν έχουν τέτοια επίπτωση. Αυτή η ανάλυση δεν υπάρχει μέχρι τώρα στα ετήσια στοιχεία του Paris MOU, και επομένως δεν μπορεί να συγκριθεί αυτή η κατηγορία.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σε αναγνώριση της σημασίας των PSC, όσον αφορά την επιβολή των διεθνών προτύπων ασφάλειας των πλοίων, οι Λιμενικές Αρχές έχουν επενδύσει πολύ χρόνο, προσπάθεια, και πόρους για την προώθηση της αποτελεσματικότητας κατά την εφαρμογή αυτών των τοπικών καθεστώτων επιθεώρησης. Οι αξιολογήσεις χρησιμεύουν ως μια περιοδική επανεξέταση του σκοπού του καθεστώτος, ως ενθάρρυνση για τη συνεχή εφαρμογή, ως ένα μέσο για τον προσδιορισμό επιτυχίας και αποτυχίας, καθώς και ένα εργαλείο για τη διάκριση αυτών.

Ο αποτελεσματικός έλεγχος της λιμενικής αρχής είναι πολύ σημαντικός γιατί εμποδίζει τα πλοία να συνεχίσουν προς τη θάλασσα με το ρίσκο κάποιου κινδύνου για την ανθρώπινη ζωή και το θαλάσσιο περιβάλλον. Αυτό επιτυγχάνεται μόνο μέσα από επιθεωρήσεις της Λιμενικής Αρχής από άρτια καταρτισμένους και εκπαιδευμένους αξιωματικούς.

Κατά την εξέταση και στατιστική ανάλυση των αποτελεσμάτων των PSC από το Paris MOU και από το Tokyo MOU γίνεται αντιληπτό ότι υπάρχουν πολλά κοινά σημεία επαφής αλλά και διαφορές.

Paris & Tokyo MOU

Στο Paris MOU, με την εισαγωγή του New inspection Regime το 2011 ο αριθμός των επιθεωρήσεων ανέρχεται σε 19.058. Ο αριθμός αυτός στα επόμενα δύο έτη μειώνεται, φτάνοντας το 2013 τις 17.687 επιθεωρήσεις. Τα στοιχεία των τελευταίων επιθεωρήσεων παρουσίασαν μείωση από 3% σε σύγκριση με τα στοιχεία του 2012 (18308 επιθεωρήσεις).

Νέα χαρακτηριστικά αυτού του καθεστώτος επιθεωρήσεων είναι ότι ο στόχος ετήσιας επιθεώρησης για κάθε Κράτος Μέλος βασίζεται στα δεδομένα κίνησης των πλοίων και όχι στα λιμάνια που πηγαίνει το πλοίο. Επίσης, η προσηλωμένη ποιοτική ναυτιλία βραβεύεται με μεγαλύτερα διαστήματα μεταξύ των επιθεωρήσεων. Ως αποτέλεσμα, ο αριθμός των επιθεωρήσεων που πραγματοποιούνται στην περιοχή έχει μειωθεί, όπως άλλωστε και ο αριθμός των κρατήσεων, αλλά παρόλα αυτά το ποσοστό των κρατήσεων αυξάνει.

Αντίθετα, στο Tokyo MOU την τελευταία τριετία παρατηρούμε μια τάση αύξησης του αριθμού των επιθεωρήσεων. Σημειώνεται ότι εδώ οι επιθεωρήσεις φτάνουν σε αριθμό το 2011 τις 28.627 για να φτάσουν το 2013 τις 31.018. Περίπου δηλαδή τα διπλάσια νούμερα από το Paris MOU. Και εδώ όμως παρατηρούμε ευχάριστα ότι ο αριθμός και των παρατηρήσεων αλλά και των κρατήσεων των πλοίων μειώνεται σταδιακά από το 2011 έως το 2013.

Επομένως στο σύνολό τους και τα δύο MOUs μέσω των επιθεωρήσεών τους έχουν αποφέρει θετικά αποτελέσματα σαν γενική εικόνα.

Ως προς τις σημαίες ανά κατηγορία (λευκή - γκρι - μαύρη) παρατηρούμε κοινές σημαίες να εμφανίζονται μόνο στην κατηγορία λευκής λίστας (Μάλτα και Παναμάς), ενώ αντίθετα στις άλλες κατηγορίες υπάρχουν διαφορές στα δύο MOUs.

Στις κρατήσεις ανά RO γενικότερα παρατηρήσαμε τον Germanischer Lloyd να εμφανίζεται περισσότερο στο Paris MOU, ενώ σε αντίστοιχη θέση στο Tokyo MOU περισσότερες κρατήσεις εμφάνισε ο Nippon Kaiji Kyokai.

Μέσω της σύγκρισης των αποτελεσμάτων των τύπων πλοίων που έχουν τις περισσότερες κρατήσεις είδαμε με μεγάλο ενδιαφέρον ότι ακριβώς με την ίδια σειρά παρατηρούμε τους ίδιους τύπους πλοίων. Αυτό δείχνει ότι ασχέτως σημαίας και νηογνώμονα του πλοίου και φυσικά χωρίς να παίζει ρόλο υπό ποιο MOU τίθεται το PSC των πλοίων, οι αγορές και οι ευρύτερες απαιτήσεις που υπάρχουν για τα πλοία αυτά είναι πιθανότερο οι παράγοντες που καθορίζουν το υψηλό επίπεδο κατάστασης του πλοίου.

CIC

Σύμφωνα με την ετήσια αναφορά του Paris MOU 2013, και τα στοιχεία από την Επικεντρωμένη Εκστρατεία Επιθεώρησης – Concentrated Inspection Campaign που αφορούσε στα μηχανήματα πρόωσης και βοηθητικά μηχανήματα (01.09.2013-30.11.2013), οι περισσότερες επιθεωρήσεις αφορούσαν στους εξής τύπους πλοίων κατά σειρά περισσότερων επιθεωρήσεων: general cargo/multi-purpose (33%), bulk carriers (21%), containerships (12%), chemical tankers (9%) και oil tankers (7%) inspections. Παρατηρούμε δηλαδή ότι στοχευμένα η CIC, ενισχύει ακριβώς στο ίδιο ποσοστό τους τύπους πλοίων που σύμφωνα με τα στατιστικά δεν είχαν καλή απόδοση και κρατήθηκαν (διαγράμματα 6 και 21). Θα λέγαμε δηλαδή ότι η CIC αποτελεί ένα καλό

μέτρο ενίσχυσης και βελτίωσης των αντίστοιχων παρατηρήσεων/αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων.

Deficiencies

Τη μεγαλύτερη σημασία όμως από όλα τα παραπάνω την βλέπουμε στις παρατηρήσεις/ελλείψεις των πλοίων καθώς εκεί βρίσκονται τα βαθύτερα αίτια που κινητοποιούν μεγάλες αλλαγές σε βιβλιογραφία, κανονισμούς και ρυθμίσεις. Αυτό επιβεβαιώνει και η ιστορία των μεγάλων ατυχημάτων της ναυτιλίας όπου μετά από αυτά θεσπίστηκαν και οι μεγαλύτερες Συμβάσεις/Κανονισμοί που θεωρούνται σήμερα βασικοί πυλώνες εφαρμογών στο πλοίο.

Safety

Οι σημαντικότερες ελλείψεις/παρατηρήσεις αφορούσαν και στα δύο MOUs σε θέματα ασφάλειας των πλοίων. Οι σημαντικότερες ελλείψεις/παρατηρήσεις αφορούσαν και στα δύο MOUs σε θέματα ασφάλειας των πλοίων. Γίνεται κατανοητό επομένως ότι το θέμα της ασφάλειας είναι μεγάλης σημασίας αφού εκεί εστιάζονται όλες οι ελλείψεις.

Κρίνεται λοιπόν αναγκαίο να βελτιωθεί η ασφάλεια ώστε να μειωθούν και ιδανικά να εξαλειφθούν οι παρατηρήσεις που αφορούν σε θέματα ασφαλείας. Οι CIC είναι ένα από τα μέτρα που όπως είδαμε παραπάνω τα PSC έχουν υιοθετήσει και ακόμα περισσότερο, έχουν αναπτύξει συνεργασία μεταξύ τους για το όφελος της ναυτιλίας. Ας μην ξεχνάμε σε αυτό το σημείο ότι πολλά πλοία περνάνε επιθεώρηση και από τα δύο MOUs. Επομένως το επίπεδο πρέπει να είναι εξίσου υψηλό στις αντίστοιχες επιθεωρήσεις των περιοχών αυτών.

Για αυτό το λόγο έχει ξεκινήσει συνεργασία ανάμεσα σε Tokyo MOU και Paris MOU σε CIC, αρχής γενομένης από το 2014. Όπως αναφέρει και επίσημα η ετήσια αναφορά του Tokyo MOU 2013, η Επιτροπή του Tokyo MOU ενέκρινε τις ρυθμίσεις για την CIC με θέμα τις ώρες ξεκούρασης των ναυτικών σύμφωνα με την STCW (STCW Hours of Rest) που θα διεξαχθεί από την 1η Σεπτεμβρίου έως τις 30 Νοεμβρίου 2014, με το Paris MOU. Επίσης, για το 2015 η Επιτροπή αποφάσισε να διενεργήσει από κοινού και άλλη CIC με το Paris MOU για την εξοικείωση των πληρωμάτων για τις διαδικασίες σχετικές με τους κλειστούς χώρους των πλοίων (Crew Familiarization and

Enclosed Space Entry), καθώς επίσης και άλλη μία CIC για θέματα της Σύμβασης MLC, το 2016. Η συνεργασία των δύο μεγαλύτερων MOUs δείχνει ότι η ναυτιλία αντιμετωπίζει από κοινού αυτά τα θέματα και προάγει το υψηλό επίπεδο συμμόρφωσης των πλοίων με τους κανονισμούς.

Είναι σαφές ότι η φαινομενικά απλή επιλογή των κανονισμών του IMO, όπως εφαρμόζεται από οι κυβερνήσεις μπορεί να μην είναι η όλη ιστορία. Ο τρόπος που οι κανονισμοί εφαρμόζονται εξαρτάται από έναν αριθμό παραγόντων, εκτός από απλά διοικητικά μέτρα που επιβάλλονται εξωτερικά ή εσωτερικά. Όπως σε πολλά πράγματα στη ζωή, θα χρειαστεί η κατάλληλη ισορροπία μεταξύ των δυνάμεων της αγοράς και των διοικητικών μέτρων μεταξύ της εξωτερικής ρύθμισης και της αυτορρύθμισης.

Safety Culture

Επομένως, η αυτο-επιβολή των προτύπων, ή η ανάπτυξη μιας κουλτούρας ασφάλειας²⁶, όπως είναι ευρύτερα γνωστή, πρέπει να είναι στην καρδιά κάθε επιτυχίας στην παραγωγή υψηλής ποιότητας διαχειριστών και ναυτικών. Μια τέτοια κουλτούρα ασφάλειας μπορεί να αναπτυχθεί σε μια σειρά από τρόπους, συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης των ναυτικών και μια δέσμευση από τη διοίκηση της εταιρίας.

Σε αυτή την κατεύθυνση της κατάρτισης, και τα δύο MOUs έχουν διοργανώσει σεμινάρια πάνω σε θέματα PSC ετησίως. Ενδεικτικά, τα πρόσφατα σεμινάρια που έγιναν το 2013 σε Tokyo MOU και Paris MOU συμπεριέλαβαν τα εξής θέματα: CIC του προηγούμενου έτους και αποτελέσματα αυτών στα Συστήματα Πυρασφάλειας, Μηχανήματα Πρόωσης και βοηθητικά Μηχανήματα, κατευθυντήριες γραμμές για τους Αξιωματικούς των PSC, MLC 2006, κατευθυντήριες γραμμές για σωσίβιες λέμβους, και θέματα γύρω από τη Σύμβαση για τη διαχείριση θαλάσσιου έρματος (Ballast Water Management Convention).

Επιπροσθέτως των παραπάνω θεμάτων τα οποία είναι άμεσα συνυφασμένα με τεχνικά θέματα επί του πλοίου, στο Paris MOU έγιναν το 2013 σεμινάρια γύρω από τον Ανθρώπινο Παράγοντα (“The Human Element”) και Ασφάλεια και Περιβάλλον. Το θέμα του ανθρώπινου παράγοντα εισάγεται και στο πλαίσιο της Σύμβασης MLC.

²⁶ Safety Culture

Human Element/Ανθρώπινος Παράγοντας

Από τα παραπάνω βλέπουμε τελικά ότι μετατοπίζοντας την έμφαση στον άνθρωπο είναι ένας από τους κύριους στόχους του IMO, και ο λόγος είναι σαφής: η ασφάλεια της ζωής, του πλοίου και το περιβάλλον εξαρτάται από τα επίπεδα ικανότητας και επαγγελματισμού των ναυτικών. Έτσι, ενώ οποιαδήποτε άλλη μορφή κανονισμού από τη βιομηχανία είναι ευπρόσδεκτη, είναι η αυτορρύθμιση από τους ναυτικούς που θα πρέπει να ενισχύσουμε για να βελτιωθεί η ασφάλεια.

Με μια αποτελεσματική κουλτούρα ασφάλειας, η οποία θα ξεκινάει από τον παράγοντα άνθρωπο, η ασφάλεια και η πρόληψη της ρύπανσης είναι πάντα η υψηλότερη προτεραιότητα. Η εταιρεία και το προσωπικό της πάντα, και αυτόματα, θα σκέφτονται τις επιπτώσεις για την ασφάλεια της σε κάθε τους ενέργεια, παρά απλά να ακολουθούν διαδικασίες ασφαλείας επειδή έχουν επιβληθεί από εξωτερικούς παράγοντες. Σε μια αποτελεσματική κουλτούρα ασφάλειας, ο καθένας στην εταιρεία, είτε διαχειριστής, είτε καπετάνιος στο πλοίο ή ένας απλός ναύτης, πιστεύει πραγματικά και κατανοεί τον σκοπό των καθιερωμένων διαδικασιών, και θα σκεφτεί σχετικά με την ασφάλεια, και τα μέσα για τη βελτίωση αυτής (best practices). Με αυτό τον τρόπο, ο κάθε ναυτικός αναλαμβάνει την ευθύνη για ασφάλεια και δεν επαναπαύεται σε άλλους να την παρέχουν. Μέσα από τον αμοιβαίο σεβασμό, η αύξηση της αυτοπεποίθησης σε αξία της κουλτούρας ασφάλειας, έχει σαν αποτέλεσμα ένα πιο αποτελεσματικό Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας (Safety Management System).

Behavioral Based Safety

Ένας νέος τρόπος για να προχωρήσει αυτό το έργο για την ασφαλή και αποτελεσματική κουλτούρα ασφάλειας, είναι η προσέγγιση της δημιουργίας ασφαλούς συμπεριφοράς (Behavioral Based Safety – BBS) που έχει μπει δυναμικά στη ναυτιλία²⁷. Η προσέγγιση BBS διαθέτει τις δραστηριότητες ασφάλειας και στοχεύει σε λιγότερες συμπεριφορές υψηλού κινδύνου προκειμένου να ελαχιστοποιήσει τα ατυχήματα και να ενισχύσει, αυξήσει και την ενδυναμώσει τη ναυτική ασφάλεια.

²⁷ Πηγή: <http://www.safety4sea.com/the-human-element-onboard-ships:-aspects-of-behavioral-based-safety-/analysis-148-231>

Η προσέγγιση BBS αποτελεί επίσης έναν προληπτικό δείκτη απόδοσης ασφάλειας (leading indicator) ή και έναν δείκτη που συνδέεται με προληπτικές ενέργειες που αναγνωρίζουν κινδύνους και αξιολογούν, εξουδετερώνουν, ελαχιστοποιούν και ελέγχουν την επικινδυνότητα σε ένα εργασιακό χώρο, τόσο δυναμικό όσο η ναυτιλία.

Tokyo MOU - NIR

Μεγάλης σημασίας είναι και η εξέλιξη του καθεστώτος στο Tokyo MOU, όπου από τον Ιανουάριο του 2014, έχει μπει σε εφαρμογή το New Inspection Regime όπου ακολουθεί σχεδόν την ίδια διαδικασία, φιλοσοφία και επίπεδα του Paris MOU (risk profile, 3 τύποι επιθεωρήσεων, αποδόσεις σημαίας, RO,...)²⁸. Γίνεται προφανές δηλαδή ότι θεωρείται πιο αποτελεσματικό να ανταμείβονται οι καλές επιδόσεις των πλοίων σε όρους συχνότητας επιθεωρήσεων. Δηλαδή, λιγότερες αλλά καλύτερες και πιο στοχευόμενες/περικεκτικές επιθεωρήσεις. Το Paris MOU επομένως, έχτισε ένα καθεστώς επιθεωρήσεων τόσο αποτελεσματικό, ώστε να το ακολουθήσει μετά από τρία χρόνια και το Tokyo MOU - το οποίο παρουσίασε πολύ καλά αποτελέσματα. Από αυτή την κίνηση καταλαβαίνουμε ότι οι Λιμενικές Αρχές σε όλες τις περιοχές των MOUs εναρμονίζονται σε ένα κοινό σύστημα αντιμετώπισης των παρατηρήσεων και επιθεωρήσεων των πλοίων.

Επίσης, από τα αποτελέσματα και την ανάλυση των δύο MOUs, παρατηρούμε ότι και οι ναυτιλιακές εταιρίες έχουν δώσει μεγαλύτερη έμφαση στην προσοχή και συντήρηση των πλοίων τους αφού το risk profile του στόλου επηρεάζει και τα αρχεία/ιστορικό της ίδιας της εταιρίας και φυσικά τον τύπο και το βαθμό επέκτασης της επόμενης επιθεώρησης.

Συνοψίζοντας, στη ναυτιλία σήμερα έχει γίνει κατανοητό ότι είναι απαραίτητο να υιοθετηθεί μια κουλτούρα ασφάλειας η οποία θα ξεκινάει από τη δέσμευση της ίδιας της εταιρίας, και θα συνεχίζεται στο πλοίο και τους ναυτικούς αναπτύσσοντας μια συμπεριφορά ασφάλειας ώστε να μειωθούν τα λάθη και παρατηρήσεις. Η επίτευξη μιας αποτελεσματικής κουλτούρας ασφάλειας πηγαίνει δηλαδή πέρα από την απλή εφαρμογή του κώδικα ISM και επικεντρώνεται στον άνθρωπο και τον τρόπο σκέψης του πριν από κάθε ενέργεια στο πλοίο.

²⁸ Παράρτημα 7

8. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Agnew Judy L., *'Behavior Based Safety Leadership, Avoid Being Safe by Accident'*.

Cariou Pierre, Maximo Q. Mejia Jr., Francois-Charles Wolff (2007), *'On the effectiveness of port state control inspections'*, Transportation Research Part E, article on ScienceDirect.

Drouin Paul MNI (2010), *The building blocks of a safety culture*, Seaways.

Hartland Gary, *'Behavioural Safety in the Marine Sector'*, QSE Maritime Consultancy Services.

Kidman, Peter (2001) *'Port State Control: A guide for Cargo Ships'*, (Intercargo).

Kwong Yiu Stephen L I (2002), *'Port State Control And Its Implication On Ship Safety'*.

Mansell John N. K. 2009, *'Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary Issues Hardcover'*.

International Safety Management Code with Guidelines for its implementation, 4th edition, 2014.

International Chamber of Shipping, 2013 IMO Symposium on the Future of Ship Safety, *'Implementing an Effective Safety Culture, Basic Advice for Shipping Companies and Seafarers'*.

Rodriguez E.and Piniella F., Article/Journal of Maritime Research/_Vol.IX (2012), pp.9-16 , ISSN: 1697-4840, " The New Inspection Regime of the Paris MOU on Port State Control: Improvement of the system".

SOLAS Consolidated Edition 2014.

STCW Consolidated Edition, 3rd 2011.

Ventikos Nikos, 2013, *'The Human Element Onboard Ships: Aspects of Behavioral Based Safety (BBS)'*.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΗ

<https://www.parismou.org>

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

<http://www.imo.org>

<http://www.ics-shipping.org/>

<http://www.emsa.europa.eu/>

<http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>

<http://www.ics-shipping.org/docs/flagstateperformancetable>

https://exchange.dnv.com/portstatecontrol/text_documents/PSC%20Preparedness%20and%20response%20training.PDF

<http://www.amsa.gov.au/vessels/ship-safety/port-state-control/>

http://www.dnv.com/binaries/1012-026%20brosjyre%20paris%20mou_web_tcm4-446253.pdf

<http://www.ilo.org>

http://www.gard.no/ikbViewer/page/updates/content?p_document_id=20741528

http://www.dnv.com/binaries/PSC_Update_2014-01_web_tcm4-592712.pdf

<http://www.safety4sea.com/paris,-tokyo-mou-launch-new-joint-cic-on-stcw-hours-of-rest-21488>

<http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/SafetyCulture/Pages/Default.aspx>

<http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/publications/safety-security-and-operations/tanker-safety-guide-chemicals.pdf?sfvrsn=14>

<http://textbook.ncmm.no/organisationadministration/6-ship-control/710-flag-state-control>

9. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Valid 1st July 2014

White - Grey - Black Lists

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	Faro 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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Valid 1st July 2014

Recognized Organization performance table (2011 – 2013)

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	
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

In this table only Recognized Organizations that had 60 or more inspections in a 3-year period are taken into account. The formula used is identical to the one used for the White Grey and Black list. However, the values for P and Q are adjusted to P=0.02 and Q=0.01.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Annexes to Memorandum

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control

Annex 7 Ship Risk Profile

- 1 All ships in the information system are assigned either as high, standard or low risk based on generic and historic parameters.
- 2 Table 1 shows the criteria within each parameter for each ship risk profile.
- 3 Each criterion has a weighting which reflects the relative influence of each parameter on the overall risk of the ship.
- 4 High Risk Ships (HRS) are ships which meet criteria to a total value of 5 or more weighting points.
- 5 Low Risk Ships (LRS) are ships which meet all the criteria of the Low Risk Parameters and have had at least one inspection in the previous 36 months.
- 6 Standard Risk Ships (SRS) are ships which are neither HRS nor LRS.
- 7 A ship's risk profile is recalculated daily taking into account changes in the more dynamic parameters such as age, the 36 month history and company performance. Recalculation also occurs after every inspection and when the applicable performance tables for flag and R.O.s are changed.

Including 37th Amendment, adopted 23 May 2014 (effective date: 1 July 2014)

Table 1: Ship Risk Profile

			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 ¹		all types > 12 y	1		All ages	
3a	Flag	BGW-list ²	Black - VHR, HR, M to HR	2		White	
			Black - MR	1			
3b		IMO-Audit ³	-	-		Yes	
			-	-		High	
			-	-		-	
4a	Recognized Organization	Performance ⁴	H M L VL	- - Low Very Low		1	- - -
4b		Organizations recognized by one or more Paris MoU Member States	-	-		-	Yes
			-	-		-	High
			-	-		-	-
			-	-		-	-
5	Company	Performance ⁵	H M L VL	- - Low 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	

¹ according to point 9 of this Annex² according to formula in the Annual Report³ according to point 11 of this Annex⁴ according to formula in the Annual Report⁵ according to point 15 of this AnnexIncluding 37th Amendment, adopted 23 May 2014 (effective date: 1 July 2014)

Parameters for Ship Risk Profile

Type of Ship

8 The ship type denomination is as per a list adopted by the Paris MoU Committee.

Age of Ship

9 The age of the ship is determined by the keel-laying date in dd/mm/yyyy format in the information system. A ship reaches more than 12 years on dd/mm/yyyy+12. If only the year of keel-laying is available in the information system then the ship reaches more than 12 years on 31/12/yyyy+12.

Black, Grey and White list

10 The Black, Grey and White list for flag State performance is established annually taking account of the inspection and detention history over the preceding three calendar years and is adopted by the Paris MoU Committee.

IMO Audit

11 To meet the criterion the flag States are invited to send to the Paris MoU Secretariat written confirmation that a final audit report including, where relevant, a corrective action plan has been drawn up in accordance with the "Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme" (IMO Resolution A. 1067(28)).⁶

12 The Paris MoU Secretariat will maintain on the Paris MoU public website an up-to-date list of flag States which meet the flag criteria for a low risk ship.

Recognized Organization Performance

13 The performance of all Recognized Organizations is established annually taking account of the inspection and detention history over the preceding three calendar years and is adopted by the Paris MoU Committee.

14 To qualify for the criterion recognized by the Paris MoU the organization must be recognized by one or more Paris MoU Member States. The list of recognized organizations is included in a PSC Instruction.

Company Performance

15 Company performance takes account of the detention and deficiency history of all ships in a company's fleet while that company was the ISM company for the ship. Companies are ranked as having a "very low", "low", "medium" or "high" performance. The calculation is made daily on the basis of a running 36-month period. There is no lower limit for the number of inspections needed to qualify except a company with no inspections in the last 36 months will be given a "medium performance".

16 The formula consists of two elements, the deficiency index and the detention index.

Deficiency Index

17 When counting deficiencies each ISM related deficiency is weighted at 5 points. Other deficiencies are valued at 1 point.

18 The Deficiency Index is the ratio of the total points of all deficiencies of all ships in a company's fleet to the number of inspections of all ships in the company's fleet within the last 36 months.

⁶ Flag States that previously have send written confirmation that a final audit report had been drawn up in accordance with the "Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme" (IMO Resolution A.974(24)) will continue to meet the flag criteria for a low risk ships.

Including 37th Amendment, adopted 23 May 2014 (effective date: 1 July 2014)

- 19 This ratio is compared with the average for all ships inspected in the Paris MoU over the last 3 calendar years to determine whether the index is average, above average or below average as follows:

deficiency index	deficiency points per inspection
above average	> 2 above PMoU average
average	PMoU average \pm 2
below average	> 2 below PMoU average

Detention Index

- 20 The Detention Index is the ratio of the number of detentions all ships in a company's fleet to the number of inspections of all the ships in the company's fleet within the last 36 months.
- 21 This ratio is compared with the average for all ships inspected in the Paris MoU over the last 3 calendar years to determine whether the index is average, above average or below average as follows:

detention index	detention rate
above average	> 2 above PMoU average
average	PMoU average \pm 2%
below average	> 2 below PMoU average

- 22 If a Refusal of Access Order (banning) is issued within the last 36 months to any ship in the fleet the Detention Index of the company is automatically "above average" irrespective of all other inspection results.

Company Performance Matrix

- 23 Using the matrix in Table 2 below the combination of deficiency and detention indices determines the performance level.

Table 2: Company Performance Matrix

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

Valid 1st July 2014

Rank	Flag	Inspections 2011-2013	Detentions 2011-2013	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
Grey List 2011-2013						
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

Valid 1st July 2014

Rank	Flag	Inspections 2011-2013	Detentions 2011-2013	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
Black List 2011 - 2013						
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	Medium to High Risk	1,96
72	Togo	282	37	27		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



**CODE OF GOOD PRACTICE FOR PORT STATE CONTROL OFFICERS CONDUCTING
INSPECTIONS WITHIN THE FRAMEWORK
OF THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL
IN THE ASIA-PACIFIC REGION (TOKYO MOU)**

1 Introduction

This document provides guidelines regarding the standards of integrity, professionalism and transparency that the Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region (Tokyo MOU) expects of all Port State Control Officers (PSCOs) who are involved in or associated with port State control inspections.

2 Objective

The Tokyo MOU was put in place in order to create a harmonized system of ship inspection aimed at eliminating the operation of sub-standard foreign flag merchant ships visiting the Asia-Pacific region. Annually, over 20,000 inspections are conducted on board foreign ships in the Tokyo MOU ports, ensuring that these ships meet international safety, security and environmental standards, and that crewmembers have adequate living and working conditions.

The object of this Code is to assist PSCOs in conducting their inspections to the highest professional level. Port State Control Officers are central to achieving the aims of the Tokyo MOU. They are the daily contact of the Tokyo MOU with the shipping world. They are expected to act within the law, within the rules of their government and in a fair, open, impartial and consistent manner.

3 Fundamental Principles of the Code

The Code of Good Practice encompasses three fundamental principles against which all actions of PSCOs are judged: integrity, professionalism and transparency. These are defined as follows:

- i) Integrity is the state of moral soundness, honesty and freedom from corrupting influences or motives.
- ii) Professionalism is applying accepted professional standards of conduct and technical knowledge. For PSCOs standards of behaviour are established by the maritime authority and the general consent of the port State members.
- iii) Transparency implies openness and accountability.

Annex 1 lists the actions and behaviour expected of PSCOs in applying these principles.

Adhering to professional standards provides greater credibility to PSCOs and places more significance on their findings.

Nothing in the Code shall absolve the PSCO from following the Tokyo MOU guidelines and procedures and from complying with the applicable national laws.

CODE OF GOOD PRACTICE FOR PORT STATE CONTROL OFFICERS

Actions and behaviour of PSCOs

PSCOs should:

- 1 Use their professional judgement in carrying out their duties ;
Respect
- 2 Remember that a ship is a home as well as a workplace for the ship's personnel and not unduly disturb their rest or privacy;
- 3 Comply with any ship housekeeping rules such as removing dirty shoes or work clothes;
- 4 Not be prejudiced by the race, gender, religion or nationality of the crew when making decisions and treat all personnel on board with respect;
- 5 Respect the authority of the Master or his deputy;
- 6 Be polite but professional and firm as required;
- 7 Never become threatening, abrasive or dictatorial or use language that may cause offence;
- 8 Expect to be treated with courtesy and respect;
Conduct of Inspection
- 9 Comply with all health and safety requirements of the ship and their administration e.g. wearing of personal protective clothing, and not take any action or cause any action to be taken which could compromise the safety of the PSCO or the ship's crew;
- 10 Comply with all security requirements of the ship and wait to be escorted around the ship by a responsible person;
- 11 Present their identity cards to the Master or the representative of the owner at the start of the inspection;
- 12 Explain the reason for the inspection – however where the inspection is triggered by a report or complaint they must not reveal the identity of the person making the complaint;
- 13 Apply the procedures of PSC and the convention requirements in a consistent and professional way and interpret them pragmatically when necessary;
- 14 Not try to mislead the crew, for example by asking them to do things that are contrary to the conventions;

- 15 Request the crew to demonstrate the functioning of equipment and operational activities, such as drills and not make tests themselves;
- 16 Seek advice when they are unsure of a requirement or of their findings rather than making an uninformed decision, for example by consulting colleagues, publications, the flag administration, the recognized organization;
- 17 Where it is safe to do so accommodate the operational needs of the port and the ship;
- 18 Explain clearly to the Master the findings of the inspection and the corrective action required and ensure that the report of inspection is clearly understood;
- 19 Issue to the Master a legible and comprehensible report of inspection before leaving the ship;

Disagreements

- 20 Deal with any disagreement over the conduct or findings of the inspection calmly and patiently;
- 21 Advise the Master of the complaints procedure in place if the disagreement cannot be resolved within a reasonable time;
- 22 Advise the Master of the Tokyo MOU appeal procedure as well as the national right of appeal in the case of detention;

Impartiality

- 23 Be independent and not have any commercial interest in their ports and the ships they inspect or companies providing services in their ports. For example, the PSCOs should not be employed from time to time by companies which operate ships to in their ports or the PSCOs should not have an interest in the repair companies in their ports;
- 24 Be free to make decisions based on the findings of their inspections and not on any commercial considerations of the port;
- 25 Always follow the rules of their administrations regarding the acceptance of gifts and favours e.g. meals on board;
- 26 Firmly refuse any attempts of bribery and report any blatant cases to the maritime Authority;
- 27 Not misuse their authority for benefit, financial or otherwise; and

Updating knowledge

- 28 Update their technical knowledge regularly.

Πανεπ

EXPLANATORY NOTE ON THE BLACK – GREY – WHITE LISTS

The Port State Control Committee adopted the same method as used by the Paris MOU for assessment of performance of flags. Compared to the calculation method of previous year, this system has the advantage of providing an excess percentage that is significant and also reviewing the number of inspections and detentions over a 3-year period at the same time, based on binomial calculus.

The performance of each flag State is calculated using a standard formula for statistical calculations in which certain values have been fixed in accordance with the agreement of the Port State Control Committee. Two limits have been included in the new system, the 'black to grey' and the 'grey to white' limit, each with its own specific formula:

$$U_{black \rightarrow grey} = N \cdot p + 0.5 + z \cdot \sqrt{N \cdot p \cdot (1 - p)}$$

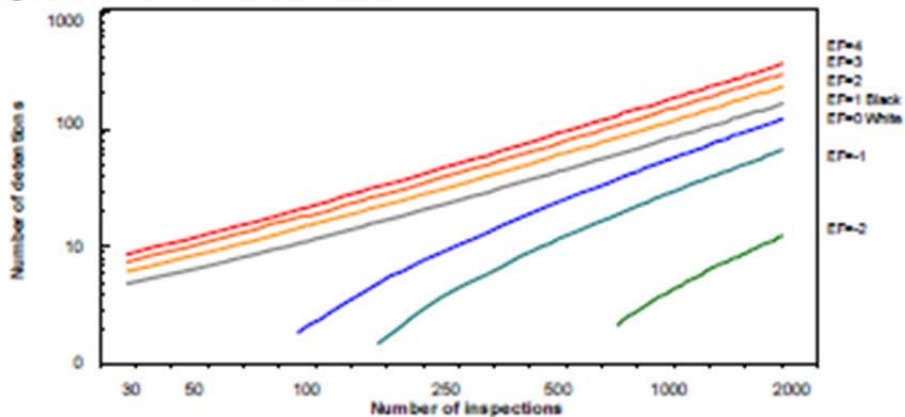
$$U_{grey \rightarrow white} = N \cdot p - 0.5 - z \cdot \sqrt{N \cdot p \cdot (1 - p)}$$

In the formula "N" is the number of inspections, "p" is the allowable detention limit (yardstick), set to 7% by the Tokyo MOU Port State Control Committee, and "z" is the significance requested (z=1.645 for a statistically acceptable certainty level of 95%). The result "u" is the allowed number of detentions for either the black or white list. The "u" results can be found in the table as the 'black to grey' or the 'grey to white' limit. A number of detentions above this 'black to grey' limit means significantly worse than average, where a number of detentions below the

'grey to white' limit means significantly better than average. When the amount of detentions for a particular flag State is positioned between the two, the flag State will find itself on the grey list. The formula is applicable for sample sizes of 30 or more inspections over a 3-year period.

To sort results on the black or white list, simply alter the target and repeat the calculation. Flags which are still significantly above this second target are worse than the flags which are not. This process can be repeated, to create as many refinements as desired. (Of course the maximum detention rate remains 100%!) To make the flags' performance comparable, the excess factor (EF) is introduced. Each incremental or decremental step corresponds with one whole EF-point of difference. Thus the excess factor EF is an indication for the number of times the yardstick has to be altered and recalculated. Once the excess factor is determined for all flags, the flags can be ordered by EF. The excess factor can be found in the last column of the black, grey or white list. The target (yardstick) has been set on 7% and the size of the increment and decrement on 3%. The Black – Grey – White lists have been calculated in accordance with the above principles.

The graphical representation of the system, below, is showing the direct relations between the number of inspected ships and the number of detentions. Both axes have a logarithmic character.



Example flag on Black list:

Ships of Tanzania were subject to 73 inspections of which 18 resulted in a detention. The "black to grey limit" is 9 detentions. The excess factor is 4.26.

N = total inspections

P = 7%

Q = 3%

Z = 1.645

How to determine the black to grey limit:

$$U_{black-to-grey} = N \cdot p + 0.5 + z \cdot \sqrt{N \cdot p \cdot (1-p)}$$

$$U_{black-to-grey} = 73 \cdot 0.07 + 0.5 + 1.645 \cdot \sqrt{73 \cdot 0.07 \cdot 0.93}$$

$$U = 9$$

The excess factor is 4.26. This means that 'p' has to be adjusted in the formula. The black to grey limit has an excess factor of 1, so to determine the new value for 'p', 'q' has to be multiplied with 3.26, and the outcome has to be added to the normal value for 'p':

$$p + 3.26q = 0.07 + (3.26 \cdot 0.03) = 0.1678$$

$$U_{adjusted} = 73 \cdot 0.1678 + 0.5 + 1.645 \cdot \sqrt{73 \cdot 0.1678 \cdot 0.8322}$$

$$U_{adjusted} = 18$$

Example flag on Grey list:

Ships of Philippines were subject to 622 inspections, of which 41 resulted in a detention. The "black to grey limit" is 55 and the "grey to white limit" is 33. The excess factor is 0.38.

How to determine the black to grey limit:

$$U_{black-to-grey} = 622 \cdot 0.07 + 0.5 + 1.645 \cdot \sqrt{622 \cdot 0.07 \cdot 0.93}$$

$$U_{black-to-grey} = 55$$

How to determine the grey to white limit:

$$U_{white-to-grey} = N \cdot p - 0.5 - z \cdot \sqrt{N \cdot p \cdot (1-p)}$$

$$U_{white-to-grey} = 622 \cdot 0.07 - 0.5 - 1.645 \cdot \sqrt{622 \cdot 0.07 \cdot 0.93}$$

$$U_{white-to-grey} = 33$$

Πα

To determine the excess factor the following formula is used:

$$ef = (\text{Detentions} - \text{white to grey limit}) / (\text{grey to black limit} - \text{white to grey limit})$$

$$ef = (41 - 32.57) / (54.51 - 32.57)$$

$$ef = 0.38$$

Example flag on White list:

Ships of the Netherlands were subject to 474 inspections of which 15 resulted in detention. The "grey to white limit" is 24 detentions. The excess factor is -0.71.

How to determine the grey to white limit:

$$U_{\text{grey to white}} = N \cdot p - 0.5 - z \cdot \sqrt{N \cdot p \cdot (1 - p)}$$

$$U_{\text{grey to white}} = 474 \cdot 0.07 - 0.5 - 1.645 \cdot \sqrt{474 \cdot 0.07 \cdot 0.93}$$

$$U_{\text{grey to white}} = 24$$

The excess factor is -0.71. This means that 'p' has to be adjusted in the formula. The grey to white limit has an excess factor of 0, so to determine the new value for 'p', 'q' has to be multiplied with -0.71, and the outcome has to be added to the normal value for 'p':

$$p + (-0.71q) = 0.07 + (-0.71 \cdot 0.03) = 0.0487$$

$$U_{\text{excessfactor}} = 474 \cdot 0.0487 - 0.5 - 1.645 \cdot \sqrt{474 \cdot 0.0487 \cdot 0.9513}$$

$$U_{\text{excessfactor}} = 15$$

According to the decision by the Port State Control Committee, flags involving 30-49 port State inspections with nil detentions are listed on top of the White List.

Πανεπι

IIAPAPTHMA 7

INFORMATION SHEET OF THE NEW INSPECTION REGIME (NIR)

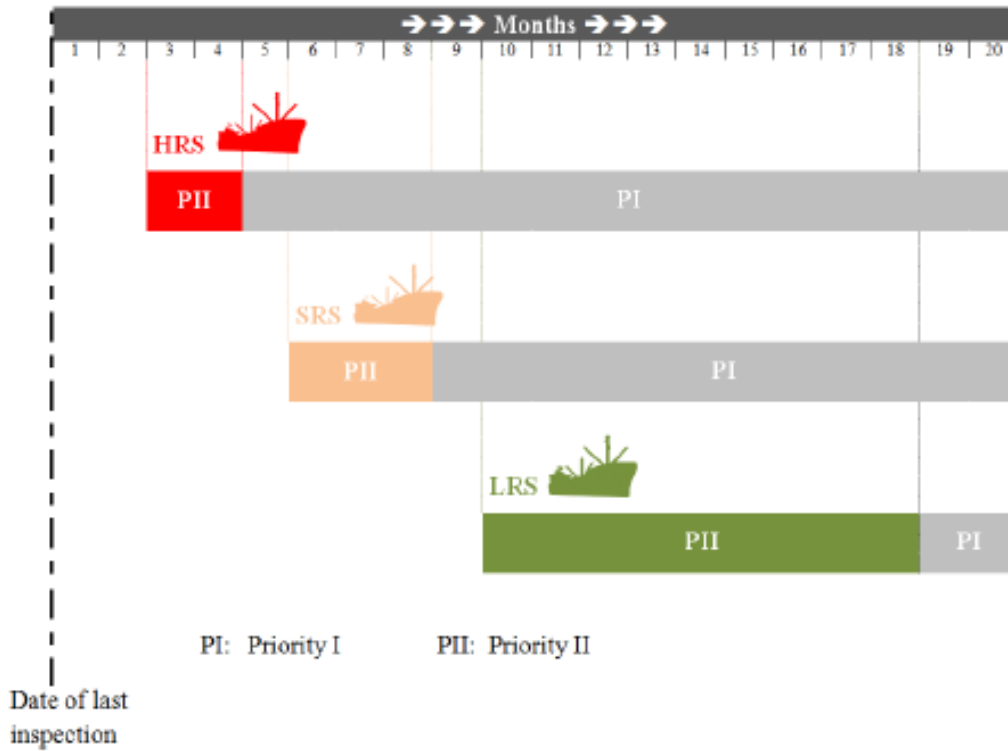
1. SHIP RISK PROFILE

Parameters	Profile				
	High Risk Ship (HRS) (When sum of weighting points ≥ 4)		Standard Risk Ship (SRS)	Low Risk Ship (LRS)	
	Criteria	Weighting points	Criteria	Criteria	
Type of Ship	Chemical tanker, Gas Carrier, Oil tanker, Bulk carrier, Passenger ship	2	Neither LRS nor HRS	-	
Age of Ship	All types > 12y	1		-	
Flag	BGW-list ¹⁾	Black		1	White
	VIMSAS ²⁾	-		-	Yes
Recognized Organization	RO of Tokyo MOU ³⁾	-		-	Yes
	Performance ⁴⁾	Low Very Low		1	High
Company performance ⁵⁾		Low Very Low		2	High
Deficiencies	Number of deficiencies recorded in each inspection within previous 36 months	How many inspections were there which recorded over 5 deficiencies?		No. of inspections which recorded over 5 deficiencies	All inspections have 5 or less deficiencies (at least one inspection within previous 36 months)
Detentions	Number of Detention within previous 36 months	3 or more detentions	1	No detention	

1) The Black, Grey and White list for flag State performance is established annually taking account of the inspection and detention history over the preceding three calendar years and is adopted by the Tokyo MOU Committee as published in the Annual Report.

-
- 2) The status on completion of VIMSAS will be based on updated information obtained by the Tokyo MOU.
 - 3) Recognized Organizations of Tokyo MOU are those recognized by at least one member Authority of the Tokyo MOU, a list of which is provided on the web-site.
 - 4) The performance of all Recognized Organizations is established annually taking account of the inspection and detention history over the preceding three calendar years and is adopted by the Tokyo MOU Committee as published in the Annual Report.
 - 5) Company performance takes account of the detention and deficiency history of all ships in a company's fleet while that company was the ISM company for the ship. Companies are ranked as having a "very low, low, medium or high" performance. The calculation is made daily on the basis of a running 36-month period. There is no lower limit for the number of inspections needed to qualify except a company with no inspections in the last 36 months will be given a "medium performance". (see the last page)

2. SHIP RISK PROFILE INSPECTION WINDOW



Priority I: ships must be inspected because the time window has closed.

Priority II: ships may be inspected because they are within the time window of inspection.

3. COMPANY PERFORMANCE

Company performance is determined based on the deficiency index and the detention index.

$$\text{Deficiency ratio} = \frac{\text{No. of ISM deficiencies} * 5 + \text{No. of non-ISM deficiencies} * 1}{\text{No. of inspections}}$$

$$\text{Detention ratio} = \frac{\text{No. of detentions}}{\text{No. of inspections}}$$

Deficiency Index	Deficiency points per inspection
Above average	> 1 above Tokyo MOU average
Average	Tokyo MOU average +/- 1
Below average	> 1 below Tokyo MOU average

Detention Index	Detention rate
Above average	> 1% above Tokyo MOU average
Average	Tokyo MOU average +/- 1%
Below average	> 1% below Tokyo MOU average

Company Performance Matrix

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	Medium
Average	Average	
Average	Below average	
Below average	Average	High
Below average	Below average	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8

Ορολογία σχετική με PSC:

Clear grounds - Σαφείς Ενδείξεις/Λόγοι: Αποδεικτικά στοιχεία ότι το πλοίο, το πλήρωμά του ή το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των σχετικών συμβάσεων. Τέτοιες αποδείξεις δεν χρειάζεται απαραίτητως να είναι μια ανεπάρκεια, αλλά μπορεί να είναι ένα περιστατικό, ατύχημα ή και μια ένδειξη ουσιαστικής μη συμμόρφωσης / ανεπάρκεια που επιφέρει κράτηση του πλοίου (detainable deficiency).

Deficiency – Παρατήρηση/Ανεπάρκεια: Μη συμμόρφωση, διαφορά ή απόκλιση από τις απαιτήσεις των σχετικών πράξεων / συμβάσεων.

Detainable Deficiency – Παρατήρηση/Ανεπάρκεια για την οποία κρατείται το πλοίο: Μια μη συμμόρφωση παρουσιάζει άμεση απειλή για το πλοίο, του το προσωπικό ή το περιβάλλον, το οποίο καθιστά το πλοίο ανασφαλές να ναυσιπλοήσει.

Detention – Κράτηση του πλοίου από τη Λιμενική Αρχή: Μέτρα παρέμβασης που λαμβάνονται από τη Λιμενική Αρχή σε περίπτωση σοβαρής μη συμμορφώσεως (Detainable Deficiency), για να εξασφαλιστεί ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει μέχρι οι μη συμμορφώσεις/ελλείψεις αυτές να έχουν διορθωθεί.

Inspection/ More detailed inspection/ Expanded inspection – Επιθεώρηση/Πιο λεπτομερής επιθεώρηση / Εκτεταμένη επιθεώρηση: Τύποι επιθεωρήσεων ανάλογα με το προφίλ επικινδυνότητας του πλοίου οι οποίοι αναλύονται στο επόμενο κεφάλαιο.

Port State Control Officer (PSCO) - Αξιωματικός Λιμενικής Αρχής: Ένα πρόσωπο δεόντως εξουσιοδοτημένο από τη Λιμενική Αρχή για να διενεργεί επιθεωρήσεις ελέγχου της Λιμενικής Αρχής, και αποκλειστικά υπεύθυνος για την εν λόγω Αρχή.

Recognised organization – Αναγνωρισμένος οργανισμός: Ένας οργανισμός ο οποίος πληροί τις σχετικές προϋποθέσεις που ορίζονται με το ψήφισμα A.739 (18), και του έχει ανατεθεί από τη Διοίκηση του κράτους σημαίας να παρέχει τις

απαραίτητες θεσπισμένες υπηρεσίες και πιστοποίηση για τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους.

Serious Deficiency – Σοβαρή Παρατήρηση/ Ανεπάρκεια: Μια ανεπάρκεια που μπορεί να παρουσιάσει μια άμεση απειλή για το πλοίο, το προσωπικό ή το περιβάλλον, και θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και detainable.

Stoppage of an operation – Παύση μιας λειτουργίας: Τυπική απαγόρευση ενός πλοίου για να συνεχίσει μια λειτουργία λόγω κάποιας ανεπάρκειας (deficiency) που εντοπίστηκε, και που μεμονωμένα ή από κοινού, καθιστούν τη συνέχιση της εν λόγω λειτουργίας επικίνδυνη.

Substandard ship – Υποδεέστερο Πλοίο (κάτω του απαιτημένου επιπέδου): Το πλοίο του οποίου ο σκελετός (hull), τα μηχανήματα, ο εξοπλισμός, ή η λειτουργική του ασφάλεια, είναι σημαντικά κάτω από τα πρότυπα που απαιτούνται από τη σχετική σύμβαση ή το πλήρωμα του οποίου είναι δεν είναι σε συμμόρφωση με το έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης (safe manning document).

Valid certificate - Έγκυρο πιστοποιητικό: Ένα πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί άμεσα από μια διοίκηση σημαίας ή για λογαριασμό της από έναν αναγνωρισμένο οργανισμό (Recognised Organization – RO) και περιέχει ακριβείς και αποτελεσματικές ημερομηνίες, πληροί τις διατάξεις της σχετικής σύμβασης, και με την οποία τα στοιχεία του πλοίου, του πληρώματος και του εξοπλισμού του αντιστοιχούν.

1) Η νομική βάση του PSC

Επιθεωρήσεις PSC ασκούνται σχετικά με τη νομική βάση που καθορίζεται με τους ισχύοντες κανονισμούς που αναφέρονται στον παρακάτω Διεθνή μέσα:

- SOLAS
- LOAD LINE
- MARPOL
- STCW
- COLLREG
- TONNAGE
- ISM
- ILO 147
- BCH CODE
- IGC CODE
- IBC CODE
- IMO Res. A.787(19)

Επιπλέον, το ψήφισμα A.787 του IMO (19), που εγκρίθηκε στις 23 Νοεμβρίου 1995, περιγράφει με περισσότερες λεπτομέρειες τις "Διαδικασίες ελέγχου του της Λιμενικής Αρχής".

Σύμφωνα με το παραπάνω ψήφισμα²⁹, αναφέρεται ότι: Ο κανονισμός 19 του κεφαλαίου I και του κανονισμού 4 του κεφαλαίου XI της SOLAS '74, το άρθρο 21 / Load Lines '66, τα άρθρα 5 και 6, ο κανονισμός 8Α/ παράρτημα I, κανονισμός 15 του παραρτήματος II, ο κανονισμός 8 του παραρτήματος III και ο κανονισμός 8 του παραρτήματος V της MARPOL 73/78, το άρθρου X της σύμβασης STCW78 και το άρθρο 12 /Tonnage Measurement 69, προβλέπουν διαδικασίες ελέγχου που πρέπει να ακολουθείται από έναν οργανισμό σε σχετική σύμβαση που να αφορά ξένα πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια τους. Οι αρχές των Λιμενικών Αρχών θα πρέπει να κάνουν αποτελεσματική χρήση των εν λόγω διατάξεων για τον σκοπό του εντοπισμού ελλείψεων, εάν υπάρχουν, σε τέτοια πλοία που μπορούν να τα καταστήσουν υποδεέστερα και εξασφαλίζοντας ότι λαμβάνονται διορθωτικά μέτρα.

2) Η σημασία της πρόληψης

Λόγω της λειτουργίας του πλοίου και της έκθεσης σε περιβαλλοντικές συνθήκες, όπως ο αέρας, η υγρασία, η θερμότητα και το θαλασσινό νερό, το πλοίο και ο εξοπλισμός του επιδεινώνονται. Επιπλέον, καθώς περνάει ο χρόνος ορισμένα έγγραφα και εξοπλισμός του πλοίου γίνονται άκυρα, εκπρόθεσμα ή μη συμμορφούμενα. Αυτό καθιστά τη συντήρηση απαραίτητη προκειμένου να διατηρηθεί η συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις για την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης. Οι διαχειριστές πραγματοποιούν συντήρηση είτε ως διορθωτική συντήρηση ή προληπτική συντήρηση.

Διορθωτική συντήρηση (Corrective maintenance) σημαίνει λήψη διορθωτικών μέτρων μετά από τον εντοπισμό ελλείψεων. Η διορθωτική συντήρηση είναι μια απαράδεκτη προσέγγιση που συνεπάγεται ότι κάποιες φορές ελλείψεις μπορεί να βρεθούν επί του πλοίου, θέτοντας σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, του προσωπικού και του περιβάλλοντος. Όταν σοβαρές

²⁹ Πηγή από: IMO resolution A.787(19)

ελλείψεις διαπιστώνονται κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων από το νηογνώμονα, από επιθεωρήσεις του κράτους σημαίας ή των Λιμενικών Αρχών, το πλοίο μπορεί να κρατηθεί (detained) μέχρι αυτές να διορθωθούν.

Προληπτική συντήρηση (Preventive maintenance) σημαίνει λήψη διορθωτικών μέτρων πριν από τον εντοπισμό ελλείψεων.

Αυτό σημαίνει συνεχής συμμόρφωση, καθόλου ελλείψεις επί του πλοίου και, ως εκ τούτου δεν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις (Clear grounds) για κράτηση.

Κάθε εταιρεία, ο καπετάνιος και οι υπεύθυνοι αξιωματικοί θα πρέπει να υπενθυμίζουν στον εαυτό τις διατάξεις του κανονισμού SOLAS I/11 «Συντήρηση της κατάστασης μετά την επιθεώρηση (*Maintenance of condition after survey*)», όπου αναφέρεται ότι: η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του, πρέπει να διατηρηθεί για να επιβεβαιώσει με τις διατάξεις των παρόντων κανονισμών ότι το πλοίο από κάθε άποψη, θα παραμείνει ικανό να προχωρήσει στην θάλασσα χωρίς κίνδυνο για το πλοίο ή τα άτομα πάνω στο πλοίο.

Αυτό σημαίνει ότι το πλοίο θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να διατηρηθεί στο ίδιο επίπεδο όπως ήταν όταν επιθεωρήθηκε και εκδόθηκε το σχετικό πιστοποιητικό.

Η τακτική συντήρηση του πλοίου για να κρατήσει το επίπεδό του είναι απαραίτητη, διαφορετικά οι απαιτήσεις της SOLAS Reg. I / 11 δεν τηρούνται.

Η έλλειψη συντήρησης μπορεί να οδηγήσει σε υποβάθμιση του επιπέδου του πλοίου σε βαθμό που θεωρείται από τον Αξιωματικό Λιμενικής Αρχής (PSCO) - "όχι σε κάθε περίπτωση ικανό να προχωρήσει στην θάλασσα"³⁰. Αυτό μπορεί να θεωρηθεί για τον Αξιωματικό Λιμενικής Αρχής, σαφής λόγος (clear grounds) - με βάση τις διατάξεις της SOLAS Κανονισμό I / 11, για να ακολουθήσει για πιο λεπτομερείς επιθεωρήσεις ή κράτηση (detention).

Διαφορετικά, clear grounds μπορεί να σημαίνει επίσης ότι ο PSCO έχει βρει ότι το πλοίο, ο εξοπλισμός, ή το πλήρωμα του, δεν ανταποκρίνονται ουσιαστικά με τις διατάξεις των σχετικών συμβάσεων. Επίσης, όταν ο πλοίαρχος ή μέλη του

³⁰ "not in all respect fit to proceed to sea".

πληρώματος δεν είναι εξοικειωμένοι με βασικές διαδικασίες του πλοίου που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου ή την πρόληψη της ρύπανσης, αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως σαφής ένδειξη (clear grounds).

Ωστόσο, ο πλοίαρχος ή/και ο/οι υπεύθυνος/οι αξιωματικός/οί θα πρέπει να διατηρούν πάντα το πλοίο σε κατάσταση στο υψηλότερο δυνατό επίπεδο συντήρησης για να είναι προετοιμασμένοι για πιθανές επιθεωρήσεις από PSCO. Θα πρέπει να σκέφτονται κατά πόσον οτιδήποτε στοιχείο που υπόκειται σε έλεγχο θα μπορούσε να είναι ένα πρόβλημα για το συγκεκριμένο πλοίο, και αν αυτή είναι η περίπτωση, να λάβει τα αναγκαία μέτρα για τη βελτίωση της κατάστασης έτσι ώστε τα πρότυπα να ανταποκρίνονται στις συγκεκριμένες διατάξεις των σχετικών Συμβάσεων.

3) Η σημασία του νηογνώμονα του πλοίου

Σε περίπτωση κράτησης, είναι σημαντικό να ζητηθεί επιθεωρητής του νηογνώμονα του πλοίου για να πάει για επιθεώρηση επί του πλοίου, το συντομότερο δυνατόν, για τους παρακάτω λόγους:

- Ο διαχειριστής / πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να ενημερώσει το νηογνώμονα του πλοίου αμέσως σε περίπτωση ελλείψεων ή αποκλίσεων που επηρεάζουν σημαντικά τα πιστοποιητικά που έχει εκδώσει ο νηογνώμονας.

- Ο επιθεωρητής του νηογνώμονα του πλοίου πρέπει να επικοινωνεί και να συνεργάζεται με τον PSCO προκειμένου να επισπεύσει την απελευθέρωση του πλοίου. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει διευκρινίσεις σχετικά με την ερμηνεία, την προσωρινή διόρθωση και εναλλακτικές λύσεις.

- Ο επιθεωρητής του νηογνώμονα του πλοίου μπορεί να προσφέρει ένα αποδεκτό μηχανισμό (Conditions of Class) για παρακολούθηση των παρατηρήσεων σε εκκρεμότητα που δεν μπορούν να διορθωθούν πριν από τον απόπλου από λιμάνια.

4) Η σημασία της προετοιμασίας των απαραίτητων εγγράφων ώστε αυτά να είναι έτοιμα πριν την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι.

Ανάλογα με τον τύπο πλοίου, υπάρχουν συγκεκριμένα πιστοποιητικά και έγγραφα που πρέπει να είναι έτοιμα ανά πάσα στιγμή για έλεγχο. Ενδεικτικά αναφέρονται τα ακόλουθα πιστοποιητικά :

- International Tonnage Certificate

- Cargo Ship Safety Construction Certificate
- Cargo Ship Safety Equipment Certificate
- Document of Compliance
- Safety Management Certificate

5) Οι τύποι επιθεωρήσεων του PSC

Οι έλεγχοι από τη Λιμενική Αρχή μπορεί να είναι σε τυχαία, στοχευόμενη ή περιοδική βάση.

Οι τύποι επιθεωρήσεων ανάλογα με το προφίλ επικινδυνότητας του πλοίου είναι:

- Initial Inspection/ Αρχική Επιθεώρηση
- More detailed inspection/ Πιο λεπτομερής επιθεώρηση
- Expanded inspection –/Εκτεταμένη επιθεώρηση

6) Το PSC και οι λειτουργίες φορτοεκφόρτωσης

Υπάρχουν περιοχές, όπου τυχόν ελλείψεις δεν δικαιολογούν κράτηση του πλοίου, αλλά μπορεί να οδηγήσουν σε αναστολή της φορτοεκφόρτωσης. Ελλείψεις όπως η αποτυχία της σωστής λειτουργίας του συστήματος αδρανούς αερίου (inert gas system), κακή λειτουργία των μηχανημάτων που σχετίζονται με φορτοεκφόρτωση, διαδικασίες πλύσης με αργό πετρέλαιο, μπορεί να θεωρηθούν ως λόγοι για την εν λόγω αναστολή.

7) Το PSC και η επάνδρωση του πλοίου

7α. Αριθμός και σύνθεση

Ο πλοίαρχος και /ή ο/οι υπεύθυνος/οι αξιωματικός (οι) θα πρέπει να γνωρίζουν ότι, αν γίνονται επιθεωρήσεις ελέγχου από τη Λιμενική Αρχή, η επάνδρωση του πλοίου κατά πάσα πιθανότητα θα εξετάζεται παράλληλα με τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα του πλοίου, και εκεί θα δίνεται υψηλή προτεραιότητα.

Επομένως, είναι σημαντικό να γνωρίζουμε τις βασικές αρχές/οδηγίες που χρησιμοποιούνται από ένα PSCO όσον αφορά τον έλεγχο της επάνδρωσης. Αρχικά, αυτός ο έλεγχος θα γίνεται για να βεβαιώνεται ότι η επάνδρωση του

πλοίου είναι σύμφωνη με το έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης του κράτους σημαίας, με βάση τα παρακάτω:

- τις απαιτήσεις ασφαλούς επάνδρωσης του κράτους σημαίας. (Εάν υπάρχει οποιαδήποτε αμφιβολία, θα ζητείται η γνώμη του κράτους σημαίας)
- τις διεθνείς διατάξεις που ορίζονται στη SOLAS Reg. V / 13, στην STCW 78 όπως τροποποιήθηκε στις 95 και το ψήφισμα του IMO A.481 (XII)
- τις διατάξεις της ILO 147 η οποία, μεταξύ άλλων, αναφέρεται στην ILO Σύμβαση 53, άρθρο 3 και 4.

1. Εάν το πλοίο είναι επανδρωμένο σύμφωνα με ένα έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης ή ισοδύναμο έγγραφο που έχει εκδοθεί από το κράτος σημαίας, ο PSCO πρέπει να αποδεχθεί ότι το πλοίο είναι ασφαλώς επανδρωμένο, εκτός αν έχει εκδοθεί το έγγραφο, χωρίς να έχουν λάβει υπόψη τις αρχές από βασικά όργανα.

2. Αν ο πραγματικός αριθμός του πληρώματος ή η σύνθεση δεν επιβεβαιώνουν το έγγραφο επάνδρωσης, η Λιμενική Αρχή πρέπει να ζητήσει από το κράτος σημαίας για την παροχή συμβουλών ως προς το κατά πόσον ή όχι θα πρέπει να επιτραπεί στο πλοίο να πλεύσει χωρίς τον πραγματικό αριθμό και σύνθεση των μελών του πληρώματος. Η ερώτηση και η απάντηση θα πρέπει να γίνεται με σίγουρο και ωφέλιμο μέσο και σε γραπτό λόγο. Αν ο πραγματικός αριθμός των μελών του πληρώματος ή η σύνθεσή του δεν συμφωνήσει με το έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης ή το κράτος σημαίας δεν συμβουλεύσει ότι το πλοίο μπορεί να πλεύσει, το πλοίο μπορεί να θεωρηθεί για κράτηση.

3. Αν ένα πλοίο δεν φέρει έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης ή κάτι αντίστοιχο, η Λιμενική Αρχή του κράτους πρέπει να ζητήσει από το κράτος σημαίας να καθορίσει τον αριθμό και τη σύνθεση του πληρώματος και να εκδώσει το απαιτούμενο έγγραφο, το συντομότερο δυνατό. (Σε περίπτωση που ο πραγματικός αριθμός και η σύνθεση του πληρώματος δεν επιβεβαιώνουν τις προδιαγραφές που λαμβάνονται από τη Λιμενική Αρχή, το πλοίο μπορεί να

κρατηθεί μέχρι το πλήρωμα να είναι σύμφωνο με τις προδιαγραφές του κράτους σημαίας).

7β. Προσόντα, Πιστοποιητικά Ικανοτήτων & Φυσικής κατάστασης για τήρησης φυλακών των ναυτικών

Οι ευθύνες των εταιρειών που ορίζονται στον κανονισμό I / 14 της STCW 95 και τμήμα A-I / 14 της STCW.

Κατά συνέπεια, η Αρχή του κράτους σημαίας καθιστά τις εταιρείες υπεύθυνες για την ανάθεση των ναυτικών για υπηρεσία στο πλοίο τους, προκειμένου να εξασφαλίσουν ότι κάθε ναυτικός κατέχει ένα κατάλληλο πιστοποιητικό ή / και αποδεικτικό έγγραφο, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης.

Ο καπετάνιος κάθε πλοίου πρέπει πάνω σε αυτή τη βάση να εξασφαλίζει ότι όλα τα πρόσωπα που απασχολούνται ή συμμετέχει υπό οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο του, κατέχει το κατάλληλο πιστοποιητικό ή / και αποδεικτικό έγγραφο.

Ωστόσο, με την επιφύλαξη άλλων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων σχετικά με τον έλεγχο από PSCO που αφορά στην επικοινωνία και τις πληροφορίες επί του πλοίου, ασκήσεις ελέγχου από τον PSCO πρέπει να περιορίζονται στα εξής:

- στην εξακρίβωση ότι όλοι οι ναυτικοί που υπηρετούν στο πλοίο, οι οποίοι υποχρεούνται να είναι πιστοποιημένοι, είναι κάτοχοι κατάλληλου πιστοποιητικού ή / και αποδεικτικού εγγράφου, όπως απαιτείται ή ένα έγκυρο έγγραφο εξαίρεσης, ή παρέχουν εγγράφως αποδεικτικά στοιχεία ότι η αίτηση για θεώρηση έχει υποβληθεί στην Αρχή του κράτους σημαίας.
- στην εξακρίβωση ότι οι αριθμοί και τα πιστοποιητικά των ναυτικών που υπηρετούν στο πλοίο είναι σύμφωνα με τις ανάλογες απαιτήσεις ασφαλούς επάνδρωσης του κράτους σημαίας.
- στην αξιολόγηση της ικανότητας των ναυτικών επί του πλοίου να διατηρούν τα πρότυπα τήρησης φυλακών (βάρδιες) όπως καθορίζονται από τη Σύμβαση και

- στην εκτίμηση ότι όλα τα πρόσωπα στα οποία ανατίθεται το καθήκον του αξιωματικού βάρδιας ή του ναύτη που αποτελεί μέλος της βάρδιας παρέχονται οι ελάχιστες ώρες ξεκούρασης όπως προβλέπονται από το τμήμα A-VIII / 1 του Κώδικα STCW-Code (τροποποιήσεις 1995).

Επιπλέον, οι εταιρείες θα πρέπει να γνωρίζουν ότι οι ευθύνες τους δεν περιορίζονται στα ακόλουθα:

- στην εξασφάλιση ότι οι ναυτικοί που απασχολούνται σε οποιοδήποτε πλοίο της εταιρείας κατέχουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά ή / και αποδεικτικά έγγραφα
- ότι οι απαιτήσεις για την επάνδρωση που εκδίδονται από τις Διοικήσεις, τηρούνται
- ότι έχουν καθιερωμένες διαδικασίες για να διασφαλίζουν ότι φυλάσσονται τα αρχεία και κρατούνται για κάθε πιστοποιημένο ναυτικό στα πλοία
- κατά την πρώτη ανάθεση καθηκόντων στο πλοίο, θα πρέπει να παρέχεται στον εργαζόμενο η εύλογη δυνατότητα να εξοικειωθεί με όλες τις ρυθμίσεις, τις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό, τις διαδικασίες και τα χαρακτηριστικά του πλοίου που σχετίζονται με τα καθήκοντα ρουτίνας και τα καθήκοντα έκτακτης ανάγκης.
- παρέχουν γραπτές οδηγίες προς τους καπετάνιους σχετικά με τις πολιτικές και διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται από όλο το νέο προσωπικό. (Η γραπτή εντολή θα μπορούσε να είναι με τη μορφή μιας λίστας ελέγχου).

7γ. Περαιτέρω αξιολόγηση από τον PSCO στις διατάξεις επάνδρωσης.

Εάν σημειωθεί οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

- Το πλοίο έχει εμπλακεί σε σύγκρουση ή προσάραξη, ή
- Υπάρξει απόρριψη ουσιών από το πλοίο ενώ αυτό ταξίδευε, ήταν αγκυροβολημένο ή στην αποβάθρα που είναι παράνομα σύμφωνα με οποιοσδήποτε διεθνείς συμβάσεις, ή

- Το πλοίο έκανε ελιγμούς κατά τρόπο αντικανονικό ή ανασφαλές τρόπο όπου τα μέτρα που έχει υιοθετήσει ο IMO ή πρακτικές και διαδικασίες ασφαλούς ναυσιπλοΐας δεν ακολουθήθηκαν, ή
- Το πλοίο λειτούργησε με τέτοιο τρόπο ώστε να θέτει σε κίνδυνο πρόσωπα, περιουσία ή το περιβάλλον,

τότε μπορεί να υπάρχουν σαφείς λόγοι (clear grounds) να θεωρηθεί ότι αυτά συνέβησαν επειδή τα πρότυπα για τήρηση φυλακών (watch keeping standards) ή / και οι ελάχιστες ώρες ξεκούρασης που απαιτούνται από τη Σύμβαση, δεν τηρούνται ή δεν είναι σε συμμόρφωση. Ο PSCO σίγουρα θα πραγματοποιήσει περαιτέρω εξέταση σε σχέση με τα αρχεία των ωρών εργασίας και των ωρών ξεκούρασης που ορίζονται στην STCW95, εάν τα προγράμματα επιτήρησης έχουν αναρτηθεί και ακολουθηθήκαν. Αν όχι, θα πρέπει να έχουν καταγράφονται στο ημερολόγιο του πλοίου.

Ο PSCO μπορεί να βρει λόγους για να πιστεύει ότι κάποιο από τα παραπάνω γεγονότα συνδέεται με την έλλειψη ικανότητας, δηλαδή ότι τα μέλη του πληρώματος που απαιτείται για να είναι ικανά, δεν διαθέτουν τις απαραίτητες ικανότητες που απαιτείται από τη σύμβαση STCW. Σε αυτή την περίπτωση, ο PSCO πιθανότατα θα πραγματοποιήσει την απαραίτητη αξιολόγηση, όπως αναφέρεται στον Κώδικα της STCW τμήμα A - I/4.

8) Το PSC και η διαχείριση της Ασφάλειας (Safety Management)

8α. Αξιολόγηση της Εφαρμογής του Κώδικα ISM

Ο Κώδικας Διεθνούς Διαχείρισης Ασφάλειας (ISM) τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1998.

Τόσο το Paris MOU όσο και το Tokyo MOU αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν μια Επικεντρωμένη Εκστρατεία Επιθεώρησης – Concentrated Inspection Campaign, σε επιλεγμένα στοιχεία για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης.

Τα επιλεγμένα ερωτήματα/στοιχεία που αναφέρονται παρακάτω χρησιμοποιήθηκαν από PSCOs στην εκστρατεία, αλλά είναι επίσης

και σχετικά για μετά την εκστρατεία. Ο καπετάνιος και/ή οι υπεύθυνοι αξιωματικοί έπρεπε να είναι έτοιμοι να απαντήσουν στα ακόλουθα ερωτήματα:

1. Είναι ο κώδικας ISM εφαρμόσιμος για το συγκεκριμένο πλοίο από την 1η Ιουλίου του 1998;
2. Είναι διαθέσιμη η πιστοποίηση ISM στο πλοίο;
3. Είναι τα πιστοποιητικά και άλλα χαρακτηριστικά του πλοίου όπως σε σειρά όπως πρέπει;
4. Υπάρχουν τα σχετικά έγγραφα Διαχείρισης της Ασφάλειας (π.χ. εγχειρίδια) άμεσα διαθέσιμα επί του πλοίου; (Ενότητα 1.4 του Κώδικα ISM)
5. Είναι τα σχετικά έγγραφα Διαχείρισης της Ασφάλειας σε γλώσσα εργασίας ή γλώσσα κατανοητή από το προσωπικό του πλοίου; (Τμήμα 6.6 του Κώδικα ISM);
6. Μπορούν οι ανώτεροι αξιωματικοί να προσδιορίσουν ποιος είναι από την εταιρία αρμόδιος για τη λειτουργία του πλοίου και αυτό αντιστοιχεί με τα στοιχεία των πιστοποιητικών ISM; (Ενότητα 3 /Κώδικας ISM).
7. Μπορεί ο ανώτερος αξιωματικός να προσδιορίσει το "εξουσιοδοτημένο πρόσωπο" (designated person); (Ενότητα 4 του Κώδικα ISM)
8. Υπάρχουν σωστά οι διαδικασίες για τη δημιουργία και διατήρηση επαφών με το προσωπικό ξηράς σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης; (Ενότητα 8.3 του Κώδικα ISM)
9. Υπάρχουν διαθέσιμα στο πλοίο προγράμματα γυμνασίων και ασκήσεων για προετοιμασία ενεργειών σε έκτακτη ανάγκη; (Ενότητα 8.2 του Κώδικα ISM)
10. Μπορεί ο πλοίαρχος να παρέχει εγγραφή απόδειξη των ευθυνών και της εξουσίας του, η οποία πρέπει να περιλαμβάνει και την υπερίσχυση της εξουσίας του επί του πλοίου (Master's overriding authority); (Ενότητα 5 του Κώδικα ISM)
11. Έχει το πλοίο έχει μια συντήρηση ρουτίνας και διαθέσιμα αρχεία; (Τμήμα 10.2 του κώδικα ISM)

8β. Εφαρμογή & Πιστοποίηση του Κώδικα ISM

1. Σύμφωνα με SOLAS Κεφάλαιο IX, Κανονισμός 2 Εφαρμογή. Εάν ο κώδικας ISM δεν ισχύει, το υπόλοιπο της φόρμας δεν χρειάζεται να συμπληρωθεί ούτε να σταλεί για αξιολόγηση.

Κανονισμός 2 Εφαρμογή

- i. Το παρόν κεφάλαιο ισχύει για πλοία, ανεξάρτητα από την ημερομηνία της κατασκευής τους, ως εξής:
- ii. επιβατηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων ταχυπλόων σκαφών, το αργότερο μέχρι την 1 Ιουλίου 1998.
- iii. πετρελαιοφόρα, χημικά δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς αερίου, φορτηγά χύδην φορτίου και ταχύπλοα σκάφη άνω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω, όχι αργότερα από την 1 Ιουλίου 1998.
- iv. άλλα εμπορικά πλοία και κινητές θαλάσσιες μονάδες γεώτρησης ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω, όχι αργότερα από την 1η Ιουλίου 2002.
- v. Αυτό το κεφάλαιο δεν ισχύει για τα πλοία που λειτουργούν υπό την κυβέρνηση και χρησιμοποιούνται για τους μη κυβερνητικούς σκοπούς.

Bulk Carriers / Φορτηγά πλοία (ή μεταφοράς χύδην φορτίου)

- i. Αν δεν είναι σαφές από τα υποχρεωτικά πιστοποιητικά που εκδίδονται από ή για λογαριασμό της Διοίκησης του κράτους σημαίας, ότι ένα πλοίο έχει χαρακτηριστεί ως "bulk carrier", τότε για το σκοπό του PSC πρέπει να εφαρμόζεται ο ορισμός που δίνεται στην SOLAS Reg. IX / 1.6. Αυτό σημαίνει ότι μόνο τα πλοία που είναι κατασκευασμένα με μονό κατάστρωμα, άνω δεξαμενές (top –side tanks) και πλάγιες δεξαμενές (hopper tanks) στους χώρους φορτίου και με σκοπό πρωτίστως τη μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ορισμού, μεταφέροντας πραγματικά ή όχι ξηρό χύδην φορτίο, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων μεταφοράς μεταλλεύματος (ore carriers) και πλοία συνδυασμένων μεταφορών (combination carriers).
- ii. Σε περίπτωση αμφιβολίας σχετικά με την εφαρμογή του παραπάνω ορισμού, ιδίως όταν ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω στοιχεία ισχύουν, ο PSCO θα συμβουλευέται το κράτους σημαίας για διευκρινίσεις.

2. Αντίγραφο του Εγγράφου Συμμόρφωσης (Document of Compliance - DOC³¹) και το πρωτότυπο Πιστοποιητικό Διαχείρισης της Ασφάλειας (Safety Management Certificate - SMC³²).

Το προσωρινό πιστοποιητικό μπορεί να χρησιμοποιηθεί ακατάλληλα. Παρακάτω, ακολουθούν οδηγίες που ισχύουν για προσωρινό πιστοποιητικό:

- Το πλοίο μπορεί να έχει ένα αντίγραφο ενός προσωρινού DOC και να έχει ένα προσωρινό SMC. Το πλοίο πρέπει να έχει αντίγραφο του πιστοποιητικού του προσωρινού DOC και ένα πλήρες/μόνιμο SMC (full term Certificate).

Προσωρινό DOC εκδίδεται για τα παρακάτω:

- i. Διευκόλυνση της αρχικής εφαρμογής του Κώδικα, και
- ii. Εφαρμογή όταν μια εταιρεία είναι νεοσυσταθείσα
- iii. Νέοι τύποι πλοίων που προστίθενται στο υπάρχον DOC

Ένα προσωρινό DOC αξιολογείται το μέγιστο μέχρι 12 μήνες.

Ένα προσωρινό SMC εκδίδεται για:

- i. Παραλαβή νέου πλοίου
- ii. Όταν εταιρίες παίρνουν υπό τη διαχείριση τους ένα πλοίο καινούριο για την εταιρεία

Ένα προσωρινό SMC ισχύει για 6 μήνες. Σε ειδικές περιπτώσεις, ο φορέας έκδοσης μπορεί να παρατείνει την ισχύ του προσωρινού SMC για ακόμη έξι μήνες.

Πριν ένα προσωρινό SMC εκδοθεί, ισχύουν τα ακόλουθα τα οποία θα ελεγχθούν από τους PSCOs:

- Το DOC, ή ένα προσωρινό DOC, θα πρέπει να είναι σχετικό με αυτό το είδος του πλοίου.

³¹ Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται και αφορά τη διαχειρίστρια εταιρεία βάσει των τύπων πλοίου που έχει. Τα πλοία πρέπει να έχουν αντίγραφο αυτού επάνω στο καράβι – όχι απαραίτητα το πρωτότυπο.

³² Το SMC είναι πιστοποιητικό του πλοίου και το πρωτότυπο πρέπει να το έχει πάντα το καράβι.

- Το SMS (Safety Management System) παρέχεται από την εταιρεία και το οποίο επικοινωνεί τα βασικά στοιχεία-κλειδιά του κώδικα. Γραπτή διαδικασία και/ή εγχειρίδια πρέπει να υπάρχουν.
- Ο καπετάνιος και οι υπεύθυνοι αξιωματικοί πρέπει να είναι εξοικειωμένοι με το SMS και την σχεδία εφαρμογής.
- Σημαντικές οδηγίες πριν από την ναυσιπλοΐα (ενότητα 6.3 του Κώδικα ISM) να έχουν δοθεί.
- Πλάνα/Σχέδια για έναν εσωτερικό έλεγχο από την Εταιρεία εντός των 3 μηνών θα πρέπει να είναι διαθέσιμα.
- Σχετικές πληροφορίες να δίνονται στη γλώσσα εργασίας ή σε γλώσσες κατανοητές από το προσωπικό του πλοίου.

Τμήμα 6.3 του Κώδικα ISM

Η εταιρεία θα πρέπει να έχει θεσπίσει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι το νέο προσωπικό και το προσωπικό που αναλαμβάνει νέα καθήκοντα που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, τους έχει δοθεί η απαραίτητη εξοικείωση με τα καθήκοντά τους. Οδηγίες που είναι σημαντικό να παρέχονται πριν την αναχώρηση του πλοίου θα πρέπει να έχουν αναγνωρισθεί, τεκμηριωθεί και να έχουν δοθεί.³³

3. Τα πιστοποιητικά θα πρέπει να εκδίδονται από - ή μετά από αίτηση (άλλου οργανισμού), το κράτος σημαίας.

4. σύμφωνα με τα παραπάνω, το SMS δεν σημαίνει ότι πρέπει να είναι σε μια συγκεκριμένη γλώσσα. Η Εταιρεία είναι αυτή που θα αποφασίσει την «γλώσσα εργασίας» του πλοίου και να παρέχει τις σχετικές και χρήσιμες πληροφορίες για το προσωπικό του πλοίου σε μια γλώσσα κατανοητή από τους.

Δεν υπάρχει απαίτηση το SMS να είναι σε γλώσσα κατανοητή από τον PSCO. Σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς την αποτελεσματικότητα, ο PSCO μπορεί να ζητήσει γίνουν γυμνάσια ή να παρακολουθήσει ο ίδιος τη λειτουργία των μηχανημάτων και συστημάτων.

³³ Απόδοση της παραγράφου από το αντίστοιχο τμήμα του Κώδικα

5. SOLAS/ Κεφάλαιο IX Κανονισμός 1.2 και Κώδικας ISM 1.1.2

Εταιρεία σημαίνει ιδιοκτήτης του πλοίου ή οποιοσδήποτε οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο μάνατζερ ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου (bare boat charterer), ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου από τον ιδιοκτήτη του πλοίου. Η Εταιρεία έχει συμφωνήσει να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλονται από τον κώδικα ISM.

6. Ο καπετάνιος πρέπει να γνωρίζει την ταυτότητά του και να γνωρίζει το ρόλο του εξουσιοδοτημένου προσώπου (DP - Designated Person – σύμφωνα με τον ISM/Κεφ.4 η έννοια του DPA). Άλλοι υπεύθυνοι αξιωματικοί θα πρέπει επίσης να γνωρίζουν την ταυτότητα και ρόλο του εξουσιοδοτημένου προσώπου . Ο DPA είναι ο "μάνατζερ " του συστήματος στην ξηρά.

7. Η λίστα με τα σημεία επαφών SOPEP (Ship Oil Pollution Emergency Plan) που ανανεώνονται και εκδίδονται κάθε τρεις μήνες από τον IMO πρέπει να είναι διαθέσιμη στο πλοίο.

8. Ένα πρόγραμμα των γυμνασίων και των ασκήσεων που καλύπτουν περισσότερο από ό,τι απαιτείται από την SOLAS Κεφάλαιο III - Καν. 18, θα πρέπει να υπάρχει στο πλοίο. Η αντίδραση του πληρώματος σε πιθανές περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να εξασκείται στα γυμνάσια. Αυτές οι ασκήσεις πρέπει να καλύπτουν όλες τις έγγραφες αντιδράσεις/ενέργειες σε κρίσιμη και επείγουσα κατάσταση. Τα αρχεία όλων των γυμνασίων έκτακτης ανάγκης και ασκήσεων επί του πλοίου θα πρέπει να διατηρούνται και να είναι διαθέσιμα για εξακρίβωση/έλεγχο (Σχετικές παράγραφοι 8.1 & 8.2 του κώδικα ISM).

9. Ένα προγραμματισμένο σύστημα συντήρησης (Planned Maintenance System) δεν είναι μια απαίτηση του κώδικα, αλλά είναι δύσκολο να γίνεται επιβεβαίωση με το άρθρο 10, χωρίς να υπάρχει κάποιο.

10. Σοβαρές Παρατηρήσεις /Ελλείψεις (detainable deficiencies) μπορεί να υποδεικνύουν αποτυχία του SMS. Ο PSCO θα εξετάσει τις σχετικές περιοχές του συστήματος για τον εντοπισμό μη συμμορφώσεων (non-conformities).

Πανεπιστήμιο Πειραιώς