

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ**  
**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**



**ΔΠΜΣ**

**Διοίκηση στη Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία**

**Διπλωματική Εργασία**

**Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα**

**(ανάλυση ως προς το πλοίο)**

**Ντίγκου Ευφροσύνη-Μαρία**

**MNΣΝΔ22034**

**Επιβλέπων:**

**Ιωάννης Κατσάνης**

**Πειραιάς**

**Απρίλιος 2024**

## **ΔΗΛΩΣΗ 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 φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:

ΜΕΛΟΣ Α΄: Ιωάννης Κατσάνης

ΜΕΛΟΣ Β΄: Θεόδωρος Ζάννης

ΜΕΛΟΣ Γ΄: Ευθύμιος Παριώτης



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

### **Ευχαριστίες**

«Για την παρούσα διπλωματική εργασία θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή κο Ιωάννη Κατσάνη που μου έδωσε την ευκαιρία να αναπτύξω ένα τόσο ενδιαφέρον θέμα, όπως και για την καθοδήγηση και υποστήριξη. Ευχαριστώ επίσης και το σύνολο των διδασκόντων καθηγητών που συνεισέφεραν ώστε να διευρύνουμε τις γνώσεις μας στον τεράστιο και πολλά υποσχόμενο τομέα της ναυτιλίας.

Αφιερώνω την παρούσα εργασία στην οικογένεια μου για την αμέριστη κατανόηση, υποστήριξη και βοήθεια και φυσικά στο σύζυγο και στα δύο μικρά μου κορίτσια».



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

## **Περίληψη**

Η παρούσα εργασία αποσκοπεί στην ευρύτερη μελέτη του ρόλου της επιθεώρησης από το κράτος του λιμένα, το λεγόμενο Port State Control, στην παγκόσμια ναυτιλία και την συνεισφορά στην μείωση των περιπτώσεων μη συμμορφώσεων των πλοίων και τις αποκλίσεις από τα καθορισμένα πρότυπα σύμφωνα με τους κανονισμούς και τις συμβάσεις της διεθνούς κοινότητας και του IMO. Προκειμένου αναλυθούν κατανοητά και σχολαστικά οι λειτουργίες του PSC, γίνεται αρχικά μία εισαγωγή στα αίτια που καθιέρωσαν τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα μέσω των περιφερειακών συμφωνιών των κρατών και αναφορά στις κύριες Συμβάσεις του IMO στις οποίες βασίστηκε η δομή και οργάνωση των διαδικασιών PSC.

Γίνεται ακόμη αναφορά στους ορισμούς σχετικά με το κράτος λιμένα, στο κράτος σημαίας και τα είδη νηολογίου, στα οποία έπειτα παρουσιάζεται η μεταξύ τους σύνδεση σχετικά με τις επιθεωρήσεις των πλοίων. Αναλύονται ακόμη οι τύποι των επιθεωρήσεων του PSC, η περιοδικότητα και οι περιπτώσεις στις οποίες διενεργείται κάθε είδος επιθεώρησης όπως και οι παράγοντες που επιδρούν στη διενέργεια αυτής. Στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων προκειμένου δοθεί η κατάλληλη προτεραιότητα επιθεώρησης στα πλοία, σε κάθε πλοίο αποδίδεται ένας χαρακτηρισμός ως προς την επικινδυνότητά του σχετικά με τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς η οποία εξαρτάται από πολλά στοιχεία, κυριότερα των οποίων είναι η απόδοση της διαχειρίστριας εταιρείας του καθώς και η απόδοσή του πλοίου σε προγενέστερες επιθεωρήσεις.

Από τη διεξαγωγή των επιθεωρήσεων, ένα πλοίο μπορεί να εμφανίσει υψηλή απόδοση ή πολύ χαμηλή με αποτέλεσμα δυσμενείς συνέπειες έως ακόμη και την κράτηση του πλοίου στο λιμένα, μέχρι την αποκατάσταση των κρίσιμων παρατηρήσεων από τον έλεγχο των αρχών. Στην παρούσα εργασία γίνεται αναφορά στον ISM κώδικα και στα προβλεπόμενα Πιστοποιητικά που πρέπει να τηρούνται καθώς και σε περιπτώσεις ελλείψεων που μπορεί να οδηγήσουν στην κράτηση του πλοίου.

Ειδικότερα για το Μνημόνιο Συνεργασίας των Παρισίων παρουσιάζονται οι κώδικες ελλείψεων (deficiency codes) των πλοίων και τα λαμβανόμενα απαιτούμενα μέτρα (action taken codes) για κάθε έλλειψη τα οποία καθορίζονται στον έλεγχο από τον αξιωματικό ελέγχου (PSCO). Ο έλεγχος του κράτους λιμένα εξετάζει αρκετά σημεία στα οποία δίνεται έμφαση στις συνθήκες διαβίωσης προσωπικού αλλά και σε ζητήματα ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

This thesis aims at the broader study of the role of port state inspection, the so-called Port State Control, in global shipping and the contribution to the reduction of cases of non-compliance of ships and deviations from established standards in accordance with the regulations and conventions of the international community and the IMO. In order to analyze comprehensibly and meticulously the functions of the PSC, an introduction is first made to the causes that established port state control through the regional agreements of the states and a reference to the main IMO Conventions on which the structure and organization of PSC procedures was based.

Reference is also made to the definitions of port State, flag State and types of registry, which then present the link between them regarding ship inspections. It also analyzes the types of PSC inspections, the periodicity and cases in which each type of inspection is carried out, as well as the factors that affect its conduct. In the context of inspections in order to give an appropriate priority for inspection to ships, each ship is assigned a risk rating in relation to compliance with regulations which depends on several elements, the main ones being the performance of its managing company as well as the performance of the ship in previous inspections.

From carrying out inspections, a ship can show high performance or very low resulting in adverse consequences up to even keeping the ship in port to restoring critical points where deviations in the control of the authorities occurred. In this thesis, reference is made to the ISM Code and the Certificates that must be kept, as well as cases of deficiencies that may lead to the detention of the ship.

In particular, for the Paris Memorandum of Understanding, the deficiency codes of ships and the action taken measures for each deficiency are presented, which are determined in the audit by the control officer (PSCO). Port State Control addresses several points where emphasis is placed on the living conditions of personnel but also on safety issues and prevention of pollution from ships.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

### **Λέξεις – Κλειδιά**

Port State	Κράτος Λιμένα
Port State Control (PSC)	Έλεγχος του Κράτους Λιμένα
Port State Control Officers	PSCOs
Flag State	Κράτος Σημαίας
Memorandum of Understanding (MOU)	Μνημόνιο Συνεργασίας
IMO	International Maritime Organization



## Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη.....	v
Πίνακας Περιεχομένων.....	viii
Πίνακας Εικόνων .....	x
Συντμήσεις .....	xi
1. Εισαγωγή - Κράτος του Λιμένα 1 .....	1
1.1 Διεθνείς Συμβάσεις IMO .....	4
1.1.1 SOLAS (Safety Of Life At Sea) .....	4
1.1.2 MARPOL 73/78-Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.....	8
1.1.3 Η Διεθνής Σύμβαση για Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW), του 1978.....	9
1.1.4 Maritime Safety Committee (MSC) του IMO.....	10
2. Νηολόγιο πλοίου και Κράτος Σημαίας (Flag State).....	11
2.1 Κατηγορίες νηολογίων - εθνικό και ανοικτό νηολόγιο.....	11
2.2 Σημαίες ευκαιρίας (Flags Of Convenience FOC).....	13
2.2.1 Πλεονεκτήματα σημαιών ευκαιρίας.....	14
2.2.2 Μειονεκτήματα σημαιών ευκαιρίας.....	15
2.2.3 Τρέχουσα Λίστα Σημαιών Ευκαιρίας (FOC list).....	15
3. Μνημόνια Συνεργασίας (MoU: Memorandum Of Understanding).....	17
4. Port State Control - Paris MoU.....	18
4.1 Προφίλ Κινδύνου Πλοίου (Ship Risk Profile SRP).....	19
4.1.1 Παράμετροι Ship Risk Profile.....	19
4.1.2 Περιοδικότητα επιθεωρήσεων PSC και Προτεραιότητες I και II.....	21
4.1.3 Πρόσθετες Επιθεωρήσεις- Πρωταρχικοί και Απροσδόκητοι Παράγοντες.....	22
5. Είδη Επιθεωρήσεων.....	24
5.1 Αρχική Επιθεώρηση (Initial Inspection).....	25
5.2 Λεπτομερής Επιθεώρηση (Detailed Inspection).....	26
5.3 Ενισχυμένη επιθεώρηση (Expanded Inspection).....	27
5.3.1 Ειδικά σημεία ελέγχου κατά την ενισχυμένη επιθεώρηση.....	28
5.4 Επικεντρωμένες Εκστρατείες Επιθεώρησης (CIC).....	32
5.5 Πλοίο κατώτερων προδιαγραφών - Κράτηση πλοίου.....	32
5.5.1 Πληροφορίες μη συμμόρφωσης πλοίου και ενέργειες των αρχών.....	35
5.5.2 Ελλείψεις που οδηγούν σε κράτηση του πλοίου.....	35
5.5.3 White Grey/Black List και απαγόρευση πρόσβασης στο λιμένα.....	37
6. Port State Control Deficiency Codes (Κωδικοί Ανεπάρκειας).....	38
7. ISM Code.....	39
7.1 Πεδίο Εφαρμογής του Κώδικα ISM.....	39
7.2 Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) .....	40
7.3 Πολιτική Ασφάλειας και Προστασίας Περιβάλλοντος.....	40
7.4 Καθορισμένο πρόσωπο στην ξηρά (DPA) .....	40
7.5 Επαλήθευση και Πιστοποίηση.....	41
7.6 Τύποι ελέγχου εταιρείας.....	42
7.7 Μη συμμόρφωση με τον κώδικα ISM (ISM- non conformities).....	43
7.7.1 Τύποι μη συμμορφώσεων ISM.....	43
7.7.2 Αναφορά μη συμμορφώσεων.....	44





*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

7.7.3	Διορθωτικές ενέργειες εταιρείας - Επαλήθευση .....	44
7.7.4	Ελλείψεις ISM που αποτελούν λόγο κράτησης κατά το PSC.....	48
8.	PSC action taken codes.....	49
9.	Έκθεση επιθεώρησης PSC.....	49
10.	Σύστημα πληροφοριών για τις επιθεωρήσεις.....	57
10.1	Σύστημα πληροφοριών THETIS-Λειτουργίες.....	58
11.	Flag State Inspection και Port State Control.....	63
12.	Στατιστικά στοιχεία επιθεωρήσεων PSC.....	64
13.	Συμπεράσματα - Προτάσεις.....	65
13.1	Μειονεκτήματα PSC.....	67
13.2	Πλεονεκτήματα PSC.....	68
13.3	Προβληματισμοί.....	68
13.4	Προτάσεις.....	69
	Βιβλιογραφία.....	71
	Παράρτημα Α: Απαιτούμενα Πιστοποιητικά Αρχικής Επιθεώρησης .....	72
	Παράρτημα Β: Deficiency Codes.....	81
	Παράρτημα Γ: Action Taken Codes.....	95



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

## **Πίνακας Εικόνων**

Εικόνα 1:	Εικόνα 1: World Wide Memorandum of Understanding (MoU) on PSC.....	18
Εικόνα 2:	Υπολογισμός Ship Risk Profile.....	20
Εικόνα 3:	Προτεραιότητες Επιθεώρησης I και II.....	22
Εικόνα 4:	Είδη Επιθεωρήσεων και Ship Risk Profile.....	25
Εικόνα 5:	Σημεία με φθορά και ελλιπής συντήρησης εντός του πλοίου.....	34
Εικόνα 6:	Ατμοσφαιρική ρύπανση στη ναυτιλία .....	36
Εικόνα 7:	Document of Compliance of a Company.....	46
Εικόνα 8:	Safety Management Certificate of a ship.....	48
Εικόνα 9:	Form A εντύπου επιθεώρησης PSC.....	51
Εικόνα 10:	Form B εντύπου επιθεώρησης PSC .....	52
Εικόνα 11:	Notice of Detention for the Master .....	53
Εικόνα 12:	Notification of Detention of Ship to Flag State.....	54
Εικόνα 13 :	Notification of Release of Ship.....	55
Εικόνα 14 :	Release from detention .....	56
Εικόνα 15 :	Release from detention .....	56
Εικόνα 16 :	Πίνακας Επιθεωρήσεων στο σύστημα EMSA/THETIS.....	61
Εικόνα 17:	Καρτέλα επιθεώρησης πλοίου μέσω του THETIS.....	62
Εικόνα 18:	Grey List (01/07/23 έως 30/06/24).....	66
Εικόνα 19:	Black List (01/07/23 έως 30/06/24) .....	66



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

## **Συντμήσεις**

<b>PSC</b>	Port State Control
<b>PSCOs</b>	Port State Control Officers
<b>MOU</b>	Memorandum of Understanding
<b>MSC</b>	Maritime safety Committee
<b>IMO</b>	International Maritime Organization
<b>ILO</b>	International Labour Organization
<b>ICLL</b>	International Convention on Load Lines
<b>ISM</b>	International Safety Management
<b>ΔΝΟ</b>	Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός
<b>SRP</b>	Ship Risk Profile
<b>EMSA</b>	International Maritime Safety Agency
<b>FS</b>	Flag State



## 1. Εισαγωγή - Κράτος του Λιμένα

### Ιστορική Αναδρομή

Στις 16 Μαρτίου του 1978, το δεξαμενόπλοιο (VLCC) μεταφοράς αργού πετρελαίου «Amoco Cadiz<sup>1</sup>» με σημαία Λιβερίας, προσάραξε κοντά στις ακτές της Βρετανίας της Γαλλίας, προκαλώντας τεράστια θαλάσσια ρύπανση (πετρελαιοκηλίδα περί των 220.880 τόνων πετρελαίου). Ολόκληρο το φορτίο αργού πετρελαίου (που ανήκαν στην Shell) όπως επίσης και 4.000 τόνοι μαζούτ χύθηκαν στη θάλασσα. Το συμβάν αυτό απέφερε όχι μόνο τεράστια οικονομική ζημιά στην ομώνυμη πλοιοκτήτρια εταιρία, αλλά δημιούργησε πάρα πολύ μεγάλη ανησυχία και δημόσια κατακραυγή προς την Ευρώπη. Επομένως η υιοθέτηση αυστηρότερων κανονισμών και ελέγχων για την ασφάλεια και την βελτίωση της ναυσιπλοΐας κατέστη πλέον επιτακτική ανάγκη.

Προκειμένου να διευθετηθούν αρκετά σοβαρά ζητήματα που αφορούσαν την ασφάλεια ζωής στη θάλασσα, την πρόληψη θαλάσσιας ρύπανσης καθώς και θέματα διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών, τον Δεκέμβριο του 1980 έλαβε χώρα η 1<sup>η</sup> Υπουργική Διάσκεψη με σκοπό την δημιουργία ενός Μνημονίου Συνεργασίας σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, στην οποία συμμετείχαν Υπουργοί δεκατεσσάρων ευρωπαϊκών χωρών, η Ε.Ε, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) και ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ΙΛΟ).

Τον Ιανουάριο του 1982, έλαβε χώρα η 2<sup>η</sup> Υπουργική Διάσκεψη, όπου υπεγράφη το λεγόμενο Μνημόνιο Συνεργασίας των Παρισίων, **για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα (PSC)**. Το εν λόγω Μνημόνιο υπέγραψαν τότε ομόφωνα δεκατέσσερις ευρωπαϊκές χώρες και μέχρι σήμερα έχει επεκταθεί μεταξύ είκοσι έξι ευρωπαϊκών χωρών καθώς και του Καναδά. Το Μνημόνιο των Παρισίων έχει υποστεί τροποποιήσεις προκειμένου να ανταποκριθεί στις τρέχουσες απαιτήσεις ασφάλειας και θαλάσσιου περιβάλλοντος που απορρέουν από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ). Μέχρι σήμερα, έχουν υπογραφεί συνολικά εννέα (9) Μνημόνια Συνεργασίας με την Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, να αποτελεί το δέκατο (10ο) καθεστώς PSC.

---

<sup>1</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Amoco\\_Cadiz](https://en.wikipedia.org/wiki/Amoco_Cadiz)



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

Η ναυτιλία είναι μια παγκόσμια δραστηριότητα η οποία για να λειτουργήσει ομαλά απαιτεί την συμμόρφωση με διεθνείς κοινώς αποδεκτούς κανόνες. Για το σκοπό αυτό δημιουργήθηκε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, γνωστός και ως IMO, ο οποίος είναι αρμόδιος για την δημιουργία διεθνών συμβάσεων. Η εφαρμογή των συμβάσεων είναι έργο και ευθύνη της σημαίας (κράτους) ενός πλοίου, καθώς η σημαία είναι αυτή η οποία προσδιορίζει την εθνικότητα του πλοίου και καθορίζει το δίκαιο που θα διέπει το πλοίο αλλά και το πλήρωμα.

Η αρχή της σημαίας εξουσιοδοτεί επιθεωρητές ή Αναγνωρισμένους Οργανισμούς (Recognized Organizations RO) να επιθεωρούν τα πλοία της με βάση το νομικό της καθεστώσ και να εκδίδουν τα προβλεπόμενα περιοδικά πιστοποιητικά που καθιστούν το σκάφος αξιόπλοο και ασφαλές. (Οι Οργανισμοί αυτοί εποπτεύονται και αξιολογούνται από την εκάστοτε σημαία με βάση τον κώδικα αναγνωρισμένων οργανισμών - RO Code, που θέσπισε ο IMO. Ο κώδικας αυτός θέτει τα ελάχιστα πρότυπα λειτουργίας των Οργανισμών αυτών). Η πληθώρα μείζονων θαλάσσιων ατυχημάτων σε διεθνές επίπεδο, ανέδειξε το γεγονός ότι πολλά κράτη, είτε σκοπίμως είτε επειδή δεν έχουν τους απαιτούμενους πόρους και υποδομές, δε συμμορφώνονται με τις διεθνείς συμβάσεις, με αποτέλεσμα να θεωρείται επιτακτική από πολλά κράτη η διενέργεια επιπρόσθετων επιθεωρήσεων σε πλοία ξένης σημαίας τα οποία καταφθάνουν στους λιμένες τους. Οι επιθεωρήσεις αυτές είναι οι λεγόμενες Επιθεωρήσεις του κράτους λιμένα (Port State Control). Κύριος σκοπός αυτών είναι να ελεγχθεί η ελάχιστη απαιτούμενη ικανότητα του πλοίαρχου και του πληρώματος, όπως επίσης και η κατάσταση αλλά και ο απαιτούμενος προβλεπόμενος εξοπλισμός του πλοίου.

Σε περίπτωση εντοπισμού σοβαρών παραβάσεων κατά τη διάρκεια μιας επιθεώρησης PSC, αυτές μπορεί να οδηγήσουν στην άμεση κράτηση του πλοίου, μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων ή την ανάληψη προβλεπόμενων ενεργειών. Κατ' επέκταση, άμεσα ειδοποιούνται από το κράτος λιμένα: η σημαία του πλοίου, ο Νηογνώμονας που το παρακολουθεί όπως επίσης και η πλοιοκτήτρια εταιρεία. Η αντίδραση των τριών αυτών μελών, πρέπει να είναι άμεση και αποτελεσματική ώστε να αποφευχθούν περαιτέρω καθυστερήσεις του πλοίου και να αποδεσμευτεί το συντομότερο και με το μικρότερο δυνατό κόστος/ζημία. Τα αποτελέσματα αυτών των επιθεωρήσεων κοινοποιούνται σε κοινές βάσεις δεδομένων και καθορίζουν σε σημαντικό βαθμό το κύρος



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

του πλοίου και της πλοιοκτήτριας εταιρείας και κατά συνέπεια και της σημαίας υπαγωγής αυτού, σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό και παράλληλα κερδοφόρο περιβάλλον που ακμάζει η διεθνής ναυτιλία.

Πώς ορίζεται το Κράτος Λιμένα (Port State):

Είναι ένα έθνος που επιτρέπει τον έλεγχο κράτους λιμένα (PSC: Port State Control) στους λιμένες του. Ο έλεγχος κράτους λιμένα είναι υπεύθυνος για την επιθεώρηση των πλοίων που ελλιμενίζονται στο λιμάνι τους προκειμένου να διασφαλίσει ότι αυτά πληρούν τους διεθνείς κώδικες. Οι αξιωματικοί ελέγχου του κράτους λιμένα (PSCOs: Port State Control Officers) δύνανται να ελέγξουν οποιοδήποτε πλοίο στο λιμάνι τους, ανεξάρτητα από το αν φέρουν τη σημαία της χώρας αποβάθρας τους.

Έλεγχος Κράτους Λιμένα (Port State Control <sup>1</sup>)

Είναι ένα καθεστώς επιθεώρησης, για τις χώρες που ελέγχουν πλοία τα οποία είναι νηολογημένα στο εξωτερικό, δηλαδή σε λιμένα διαφορετικό από εκείνους του κράτους σημαίας. Οι επιθεωρητές του PSC είναι οι αξιωματικοί Port State Control Officers και καθήκον τους είναι ο έλεγχος του πλοίου, ώστε να εξακριβωθεί ότι τόσο η κατάσταση του όσο και ο εξοπλισμός του συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των διεθνών κανονισμών και συμβάσεων και ότι το πλοίο είναι στελεχωμένο και λειτουργεί σύμφωνα με αυτούς. Πρόκειται για τις διεθνείς συμβάσεις του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO International Maritime Organization), όπως η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), η πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL) και τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών για ναυτικούς (STCW), καθώς και η ναυτική σύμβαση εργασίας MLC, οι οποίες θα αναφερθούν παρακάτω.

Οι επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα αποτελούν σημαντικές προκλήσεις για τα πλοία, απαιτώντας από αυτά να συμμορφώνονται με εκτεταμένους κανονισμούς που σχετίζονται με την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες του πληρώματος. Τα κοινά ζητήματα συμμόρφωσης περιλαμβάνουν ελλιπή συντήρηση, ακατάλληλη τεκμηρίωση και παραβιάσεις διεθνών συμβάσεων.

---

<sup>1</sup> <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>



## **1.1 Διεθνείς Συμβάσεις IMO**

Η ανάγκη για αποτελεσματικότερη προώθηση της ασφάλειας στη θάλασσα, μετά την ίδρυση των Ηνωμένων Εθνών, οδήγησε στη δημιουργία ενός μόνιμου διεθνούς οργανισμού. Το 1948 μια διεθνής διάσκεψη στη Γενεύη υιοθέτησε μια σύμβαση με σκοπό την ίδρυση του IMO (το αρχικό όνομα ήταν ο Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός ή αλλιώς IMCO).

Σκοπός του IMO είναι να παρέχει μηχανισμούς συνεργασίας μεταξύ των κυβερνήσεων σε θέματα που επηρεάζουν τη ναυτιλία του διεθνούς εμπορίου. Να ενθαρρύνει και να προάγει την υιοθέτηση των υψηλότερων δυνατών προτύπων σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα, την αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία.

### **1.1.1 SOLAS (Safety Of Life At Sea)**

Είναι από τις πρώτες και κύριες συμβάσεις του IMO. Αφορά την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS<sup>1</sup>). Το 1960 στην εν λόγω Σύμβαση δόθηκε έμφαση σε ζητήματα όπως η διευκόλυνση της παγκόσμιας θαλάσσιας κυκλοφορίας, οι γραμμές φόρτωσης των πλοίων (Load Lines) και η μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων. Η σύμβαση λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων στη ναυτιλία, τροποποιήθηκε έξι φορές μετά την έναρξη ισχύος της (1965 - το 1966, το 1967, το 1968, το 1969, το 1971 και το 1973). Το 1974 εγκρίθηκε μια εντελώς νέα σύμβαση που ενσωμάτωνε όλες αυτές τις τροποποιήσεις μαζί με επιπρόσθετες μικρές αλλαγές.

Η SOLAS θέτει ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, με πρωταρχικό στόχο τη διασφάλιση της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Η SOLAS καλύπτει ένα ευρύ φάσμα θεμάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού και της κατασκευής πλοίων, της πυροπροστασίας, των σωστικών μέσων, της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και άλλων. Οι κανονισμοί που περιγράφονται στη SOLAS επικαιροποιούνται τακτικά ώστε να αντικατοπτρίζουν τις εξελίξεις στη ναυτιλιακή τεχνολογία και να αντιμετωπίζουν τις αναδυόμενες ανησυχίες για την ασφάλεια.

---

<sup>1</sup> SOLAS <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Default.aspx>



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

Η σύμβαση SOLAS εφαρμόζεται σε πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια, καθώς και σε ορισμένους τύπους εσωτερικών δρομολογίων. Οι χώρες που είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης SOLAS υποχρεούνται να επιβάλλουν τις διατάξεις της μέσω της εθνικής τους νομοθεσίας. Η σύμβαση έχει συμβάλει καθοριστικά στη βελτίωση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών και στη μείωση του κινδύνου ατυχημάτων στη θάλασσα.

Κύριος στόχος της σύμβασης SOLAS είναι ο καθορισμός ελάχιστων προδιαγραφών για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, συμβατών με την ασφάλειά τους. Τα κράτη σημαίας (Flag State) είναι υπεύθυνα για τη διασφάλιση ότι τα πλοία υπό τη σημαία τους συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της, και ορισμένα πιστοποιητικά προβλέπονται στη σύμβαση ως απόδειξη της συμμόρφωσης. Οι διατάξεις ελέγχου επιτρέπουν επίσης στα συμβαλλόμενα κράτη να επιθεωρούν πλοία άλλων συμβαλλόμενων κρατών (Port State Control).

### **Κεφάλαια της Σύμβασης SOLAS:**

#### **Κεφάλαιο I :** Γενικές διατάξεις

Περιλαμβάνει κανονισμούς σχετικά με την επιθεώρηση των διαφόρων τύπων πλοίων και την έκδοση εγγράφων που σημαίνουν ότι το πλοίο πληροί τις απαιτήσεις της σύμβασης. Το κεφάλαιο περιλαμβάνει επίσης διατάξεις για τον έλεγχο πλοίων σε λιμένες άλλων συμβαλλομένων κρατών.

**Κεφάλαιο II:** 1. Κατασκευές-Υποδιαίρεση και ευστάθεια, μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις.

2. Πυροπροστασία, πυρανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιάς.

#### **Κεφάλαιο III:** Σωστικά μέσα και διατάξεις

Το κεφάλαιο περιλαμβάνει απαιτήσεις για σωστικά μέσα και διατάξεις, συμπεριλαμβανομένων απαιτήσεων για σωσίβιας λέμβους, λέμβους διάσωσης και σωσίβια γιλέκα ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Σωστικών Μέσων (LSA<sup>1</sup>).

---

<sup>1</sup> **Life-Saving Appliances.** Ο κώδικας προβλέπει ειδικότερες τεχνικές απαιτήσεις για την κατασκευή, τη δοκιμή, τη συντήρηση και την τήρηση αρχείων των σωστικών μέσων.





#### Κεφάλαιο IV: Ραδιοεπικοινωνίες

Το κεφάλαιο ενσωματώνει το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS<sup>1</sup>). Όλα τα επιβατηγά πλοία και όλα τα φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 300 τόνων και άνω σε διεθνείς πλόες υποχρεούνται να φέρουν εξοπλισμό σχεδιασμένο για τη βελτίωση των πιθανοτήτων διάσωσης μετά από ατύχημα, συμπεριλαμβανομένων δορυφορικών ραδιοφάρων ένδειξης θέσης έκτακτης ανάγκης (EPIRB<sup>2</sup>) και αναμεταδοτών έρευνας και διάσωσης (SART<sup>3</sup>) για τη θέση του πλοίου ή του σωστικού σκάφους.

#### Κεφάλαιο V : Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας

Προσδιορίζονται κάποιες σημαντικές υπηρεσίες για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας που πρέπει να παρέχονται από τα συμβαλλόμενα κράτη ώστε να εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία για όλους τους πλόες. Περιλαμβάνει ακόμη τη γενική υποχρέωση των πλοιαρχών να παρέχουν βοήθεια σε όσους βρίσκονται σε κίνδυνο αλλά και των συμβαλλομένων κρατών να διασφαλίζουν ότι όλα τα πλοία είναι επαρκώς και αποτελεσματικά επανδρωμένα από άποψη ασφάλειας. Στο κεφάλαιο αυτό καθίσταται υποχρεωτική και η εγκατάσταση-λειτουργία καταγραφέων δεδομένων ταξιδιού (VDR<sup>4</sup>) και αυτόματων συστημάτων αναγνώρισης πλοίων (AIS<sup>5</sup>).

#### Κεφάλαιο VI: Μεταφορά φορτίων

Το κεφάλαιο καλύπτει όλους τους τύπους φορτίων (εκτός από υγρά και αέρια χύδην) τα οποία, λόγω των ιδιαίτερων κινδύνων που παρουσιάζουν για τα πλοία ή τους επιβαίνοντες, ενδέχεται να απαιτούν ειδικές προφυλάξεις. Οι κανονισμοί περιλαμβάνουν απαιτήσεις για τη στοιβασία και την ασφάλιση φορτίου ή μονάδων φορτίου (όπως εμπορευματοκιβώτια).

---

<sup>1</sup> **Global Maritime Distress and Safety System**, είναι ένα ναυτιλιακό σύστημα παγκόσμιας κάλυψης, που βασίζεται σε αυτοματοποιημένες ραδιοεπικοινωνίες, δορυφορικές και επίγειες, αυξάνοντας τις πιθανότητες εντοπισμού ναυαγών.

<sup>2</sup> **Emergency Position Indicating Radio Beacon**: είναι μια συσκευή ειδοποίησης των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης (SAR) σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης στη θάλασσα.

<sup>3</sup> **Search and Rescue Transponder**, είναι αναμεταδότης έρευνας και διάσωσης. Οι SART βοηθούν στη διάσωση αρκετών πλοίων, αντιδρώντας στο σήμα αναζήτησης που αποστέλλεται από ένα ραντάρ X-band (λειτουργίας στα 9 GHz).

<sup>4</sup> **Voyage Data Recorder**: Καταγραφέας δεδομένων ταξιδιού, ο οποίος βοηθά στη διερεύνηση ατυχημάτων.

<sup>5</sup> **Automatic Identification System**: Είναι ένα αυτόματο σύστημα παρακολούθησης που χρησιμοποιεί πομποδέκτες σε πλοία και χρησιμοποιείται από τις υπηρεσίες κυκλοφορίας πλοίων.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

## **Κεφάλαιο VII: Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων**

Οι κανονισμοί αποτελούνται από τρία μέρη:

Το μέρος Α - Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σε συσκευασμένη μορφή - περιλαμβάνει διατάξεις για την ταξινόμηση, τη συσκευασία, τη σήμανση, την επισήμανση και την πινακίδα, την τεκμηρίωση και τη στοιβασία επικίνδυνων εμπορευμάτων. Τα συμβαλλόμενα κράτη υποχρεούνται να εκδίδουν οδηγίες σε εθνικό επίπεδο και το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτικό τον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (**IMDG<sup>1</sup>**), που αναπτύχθηκε από τον IMO.

Το μέρος Β καλύπτει τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες υγρές χημικές ουσίες και απαιτεί από τα δεξαμενόπλοια χημικών προϊόντων να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα Χημικών Προϊόντων Χύδην (**IBC<sup>2</sup> Code**) (Ο εν λόγω κώδικας αφορά όλα τα ανωτέρω πλοία ανεξαρτήτως μεγέθους, συμπεριλαμβανομένων εκείνων ολικής χωρητικότητας κάτω των 500GT (gross tonnage)).

Το μέρος Γ καλύπτει τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια και πλοίων μεταφοράς αερίου για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Πλοίων Μεταφοράς Αερίου (κώδικας **IGC<sup>3</sup>**) (Ο κώδικας εφαρμόζεται στα πλοία που ναυπηγήθηκαν μετά την 1/07/1998, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους, συμπεριλαμβανομένων εκείνων ολικής χωρητικότητας κάτω των 500GT, που εκτελούν μεταφορές υγροποιημένων αερίων με τάση ατμών άνω των 2,8 bar σε θερμοκρασία 37,8 °C).

Το μέρος Δ περιλαμβάνει ειδικές απαιτήσεις για τη μεταφορά συσκευασμένων ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και αποβλήτων υψηλής ραδιενέργειας επί πλοίων και απαιτεί από τα πλοία που μεταφέρουν τέτοια προϊόντα να συμμορφώνονται με τον διεθνή κώδικα για την ασφαλή μεταφορά συσκευασμένων ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και αποβλήτων υψηλής ραδιενέργειας επί των πλοίων.

---

<sup>1</sup> The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code. Αναπτύχθηκε για τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σε συσκευασμένη μορφή, προκειμένου να ενισχυθεί η ασφαλής μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και να αποφευχθεί η θαλάσσια ρύπανση.

<sup>2</sup> International Code For The Construction And Equipment Of Ships Carrying Dangerous Chemicals In Bulk (The IBC Code - [PDF Document] ([vdocument.in](http://vdocument.in)))

<sup>3</sup> 2014 IGC Code - International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk ([imorules.com](http://imorules.com))



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

### **Κεφάλαιο VIII: Πυρηνικά πλοία**

Παρέχει βασικές απαιτήσεις για τα πυρηνοκίνητα πλοία και ασχολείται ιδιαίτερα με τους κινδύνους ακτινοβολίας.

### **Κεφάλαιο IX: Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων**

Το εν λόγω κεφάλαιο ενσωματώθηκε στη SOLAS το 1994 και καθιστά υποχρεωτικό τον Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM Code), ο οποίος απαιτεί την καθιέρωση συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας (SMS: Safety Management System) από τον πλοιοκτήτη ή οποιοδήποτε πρόσωπο έχει αναλάβει την ευθύνη για το πλοίο (η «Εταιρεία»).

### **Κεφάλαιο X: Μέτρα ασφαλείας για ταχύπλοα σκάφη**

Το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτικό τον Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας για τα Ταχύπλοα Σκάφη (HSC Code).

### **Κεφάλαιο XI: 1. Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα**

Το κεφάλαιο αποσαφηνίζει τις απαιτήσεις σχετικά με την εξουσιοδότηση των αναγνωρισμένων οργανισμών που είναι υπεύθυνοι για τη διεξαγωγή ερευνών και επιθεωρήσεων.

### **2. Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα.**

Ο κανόνας XI-2/3 του κεφαλαίου ενσωματώνει τον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code).

### **Κεφάλαιο XII: Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου.**

Το κεφάλαιο περιλαμβάνει ειδικές απαιτήσεις για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου μήκους άνω των 150 μέτρων.

### **Κεφάλαιο XIII: Επαλήθευση της συμμόρφωσης.**

Καθιστά υποχρεωτικό από την 1η Ιανουαρίου 2016 το σύστημα ελέγχου των κρατών μελών του IMO.

### **Κεφάλαιο XIV: Μέτρα ασφαλείας για πλοία που πλέουν σε πολικά ύδατα.**

Το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτική, από την 1η Ιανουαρίου 2017, την εισαγωγή και το μέρος I-A του διεθνούς κώδικα για τα πλοία που πλέουν σε πολικά ύδατα (πολικός κώδικας/Polar Code).

#### **1.1.2 (MARPOL 73/78)-Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος**

Η αύξηση της ποσότητας πετρελαίου που μεταφέρεται παγκοσμίως στη θάλασσα και η αύξηση του μεγέθους των πετρελαιοφόρων, προκάλεσαν ιδιαίτερη ανησυχία.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

Ενδεικτικά, η καταστροφή του Torrey Canyon το 1967 κατά την οποία χύθηκαν 120.000 τόνοι πετρελαίου, ανέδειξε την έκταση του προβλήματος. Κατά τη διάρκεια των επόμενων ετών, ο IMO εισήγαγε μια σειρά μέτρων με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων των δεξαμενόπλοιων και την ελαχιστοποίηση των συνεπειών τους. Για την άμβλυνση αντίστοιχων προβλημάτων, ο IMO έλαβε κάποια μέτρα. Το κυριότερο από όλα αυτά τα μέτρα ήταν η “Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία” του 1973, όπως τροποποιήθηκε το 1978 (MARPOL 73/78). Η εν λόγω Σύμβαση καλύπτει τόσο την ακούσια όσο και την λειτουργική ρύπανση από πετρέλαιο, όπως επίσης και τη ρύπανση από χημικά, συσκευασμένα αγαθά, λύματα, σκουπίδια και ατμοσφαιρική ρύπανση.

### **1.1.3 Η Διεθνής Σύμβαση για Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW), του 1978**

Η Διεθνής Σύμβαση STCW εγκρίθηκε από τη Διεθνή Διάσκεψη για την Εκπαίδευση και την Πιστοποίηση των Ναυτικών στις 7 Ιουλίου 1978. Εφαρμόζεται στα επιβατηγά πλοία, τα πετρελαιοφόρα και τα δεξαμενόπλοια χημικών προϊόντων, τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, τα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου και τα φορτηγά ταχύπλοα σκάφη **ολικής χωρητικότητας 500 GT και άνω**. Την 1η Φεβρουαρίου 1997 τέθηκαν σε ισχύ οι τροποποιήσεις για τα πρότυπα εκπαίδευση των ναυτικών, την έκδοση πιστοποιητικών και την τήρηση των φυλακών των ναυτικών. **Ο IMO αποκτά πλέον εξουσίες να ελέγχει τις κυβερνητικές ενέργειες και τα συμβαλλόμενα μέρη υποχρεούνται να υποβάλλουν πληροφορίες σε αυτόν σχετικά με τη συμμόρφωσή τους με τη σύμβαση.**

Οι κανονισμοί που περιέχονται στη σύμβαση υποστηρίζονται από τμήματα του κώδικα STCW. Γενικά, η σύμβαση περιέχει βασικές απαιτήσεις οι οποίες στη συνέχεια διευρύνονται και επεξηγούνται στον κώδικα.

Το μέρος Α του κώδικα είναι υποχρεωτικό. Τα ελάχιστα πρότυπα επάρκειας που απαιτούνται για το ναυτικό προσωπικό δίνονται λεπτομερώς σε μια σειρά πινάκων. Το κεφάλαιο II του κώδικα, για παράδειγμα, ασχολείται με τα πρότυπα που αφορούν το τμήμα πλοιάρχου και καταστρώματος.

Το μέρος Β του κώδικα περιέχει οδηγίες που αποσκοπούν να βοηθήσουν τα μέρη να εφαρμόσουν τη σύμβαση. Τα προτεινόμενα μέτρα δεν είναι υποχρεωτικά και τα παραδείγματα που δίνονται αποσκοπούν μόνο στο να δείξουν πώς μπορούν να τηρηθούν ορισμένες απαιτήσεις της σύμβασης. Ωστόσο, οι συστάσεις αντιπροσωπεύουν γενικά μια



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

προσέγγιση που έχει εναρμονιστεί με συζητήσεις στο πλαίσιο του ΔΝΟ και διαβουλεύσεις με άλλους διεθνείς οργανισμούς.

#### **Κεφάλαια της σύμβασης STCW:**

Κεφάλαιο I: Γενικές διατάξεις

Κεφάλαιο II: Τμήμα πλοιάρχων και καταστρώματος

Κεφάλαιο III: Τμήμα κινητήρων

Κεφάλαιο IV: Ραδιοεπικοινωνίες και χειριστές ασυρμάτου

Κεφάλαιο V: Ειδικές απαιτήσεις εκπαίδευσης για το προσωπικό ορισμένων τύπων πλοίων

Κεφάλαιο VI: Λειτουργίες έκτακτης ανάγκης, επαγγελματικής ασφάλειας, προστασίας, ιατρικής περίθαλψης και επιβίωσης

Κεφάλαιο VII: Εναλλακτική πιστοποίηση

Κεφάλαιο VIII: Τήρηση φυλακών

#### **1.1.4 Maritime Safety Committee (MSC) του IMO**

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) είναι μια από τις επιτροπές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) η οποία έχει ως καθήκον την αντιμετώπιση και την επιτήρηση θεμάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια στη θάλασσα και τη ναυσιπλοΐα, καθώς και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία. Έχει καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη και επικαιροποίηση των διεθνών κανονισμών για την ενίσχυση της ασφάλειας της διεθνούς ναυτιλίας.

Οι κύριες αρμοδιότητες της MSC είναι οι ακόλουθες:

❖ Η ανάπτυξη κανονισμών σχετικά με τη ναυσιπλοΐα, τα πρότυπα κατασκευής των πλοίων, τον εξοπλισμό ασφαλείας και τις επιχειρησιακές διαδικασίες, με σκοπό την ασφάλεια των πλοίων και του πληρώματος ή των επιβατών αυτού.

❖ Η μελέτη θεμάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια: Η εν λόγω επιτροπή εξετάζει θέματα που αφορούν την ασφάλεια στη ναυτιλιακή βιομηχανία, συμπεριλαμβανομένων των ερευνών ατυχημάτων και των εκθέσεων.

❖ Εφαρμογή των κανονισμών: Η MSC προάγει την αποτελεσματική εφαρμογή των διεθνών κανονισμών που σχετίζονται με την ασφάλεια στη θάλασσα



Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»

και παρέχει καθοδήγηση στα κράτη μέλη για τον τρόπο ενσωμάτωσης και επιβολής αυτών των κανονισμών στο εθνικό ναυτικό τους δίκαιο.

## 2. Νηολόγιο πλοίου και Κράτος Σημαίας (Flag State)

Κάθε εμπορικό πλοίο σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, πρέπει να είναι νηολογημένο σε μια χώρα, η οποία λέγεται **κράτος σημαίας**. Κατά συνέπεια ένα πλοίο υπόκειται στο δίκαιο του κράτους σημαίας του. Ωστόσο κάθε χώρα καθορίζει το δικό της νομικό πλαίσιο και τους όρους για την εγγραφή πλοίων στο νηολόγιό της. Ακόμη, κάθε σημαία έχει δικούς της κανόνες αναφορικά με τους τύπους των σκαφών που θα δεχτεί στο νηολόγιό της.

Το **νηολόγιο** (Registry ή book of registry) είναι ένα δημόσιου χαρακτήρα βιβλίο που τηρείται στους λιμένες που πραγματοποιείται η νηολόγηση, δηλαδή η εγγραφή των πλοίων (λιμένας νηολογίου).

Νηολόγηση (registration) καλείται η υποχρεωτική εγγραφή του πλοίου σε ειδικό βιβλίο Νηολόγιο (registry) το οποίο τηρείται από τις Λιμενικές Αρχές, από ειδικό αξιωματικό σε κάθε λιμένα. Στο βιβλίο αυτό καταχωρούνται τα στοιχεία της ταυτότητας του πλοίου, όπως είναι το όνομα, διεθνές διακριτικό σήμα, οι διαστάσεις, η χωρητικότητα πλοίου, το μέσο πρόωσης, η ιπποδύναμη, τα στοιχεία του πλοιοκτήτη και ο τίτλος κυριότητας.

Με την εγγραφή εκδίδεται το "Πιστοποιητικό νηολόγησης (Ship's Certificate Of Registry)", **αντίγραφο του οποίου πρέπει να φέρεται υποχρεωτικά επί του σκάφους για κάθε ζήτησή του από τις Αρχές**. Για τα εμπορικά πλοία, ο λιμένας νηολόγησης (port of registry) αναγράφεται και στην πρύμνη κάτω από το όνομα του πλοίου.

### 2.1 Κατηγορίες νηολογίων - εθνικό ή ανοικτό νηολόγιο

Τα νηολόγια διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

❖ Νηολόγια Πλοιαρίων:

Εγγραφή πλοίων χωρητικότητας κάτω των 10 κόρων<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Μονάδα μέτρησης όγκου για τη μέτρηση ολικής χωρητικότητας του πλοίου. 1 κόρος αντιστοιχεί σε 100 κυβικά πόδια ή 2.83 κυβικά μέτρα.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

- ❖ Νηολόγια Α΄ Κλάσεως πλοίων:  
Εγγραφή μηχανοκίνητων ή ιστιοφόρων από 10 έως 60 κόρους.
- ❖ Νηολόγια Β΄ Κλάσεως πλοίων:  
Εγγραφή όλων τα μηχανοκίνητων πλοίων άνω των 60 κόρων.
- ❖ Νηολόγια Β΄ Κλάσεως ιστιοφόρων:  
Εγγράφονται μόνο ιστιοφόρα πλοία άνω των 60 κόρων.

Απαραίτητη προϋπόθεση της νηολόγησης είναι ο πλοιοκτήτης να πληροί τις νομικές υποχρεώσεις και το πλαίσιο ιδιοκτησίας και επιπλέον το σκάφος αλλά και ο διαχειριστής του, να συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα εν ισχύ. Επιπλέον, ένα νηολόγιο είναι υπεύθυνο για την έκδοση των εγγράφων των ναυτικών και αδειών ραδιοσταθμού (Radio Station Licenses), τη διευκόλυνση στην έρευνα τυχόν ατυχημάτων ή άλλων συμβάντων, και την υποστήριξη της ασφαλούς λειτουργίας του πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσής του με τους διεθνείς κανονισμούς.

Ένα νηολόγιο δύναται να παρέχει τεχνική υποστήριξη ή υπηρεσίες στα πλοία που υπάγονται στη σημαία αυτού. Σε μερικές περιπτώσεις, η υποστήριξη αυτή μπορεί να προσφέρεται με επιπρόσθετο κόστος για τον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή του πλοίου, ενώ άλλες σημαίες παρέχουν την τεχνική υποστήριξη στα τέλη νηολόγησης του πλοίου. Μία έγκαιρη τεχνική βοήθεια από ένα νηολόγιο είναι σημαντική καθώς μπορεί να προφυλάξει ένα πλοίο από δαπανηρές καθυστερήσεις ή κρατήσεις κατά τη διάρκεια των ελέγχων από το κράτος λιμένα.

Το κράτος σημαίας ενός πλοίου ασκεί κανονιστικό έλεγχο και οφείλει να το επιθεωρεί τακτικά, να πιστοποιεί τον προβλεπόμενο εξοπλισμό του και το πλήρωμά του και να εκδίδει έγγραφα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης. Ο οργανισμός που νηολογεί το πλοίο είναι γνωστός ως νηολόγιό του. Τα μητρώα νηολόγησης μπορεί να είναι κυβερνητικοί ή ιδιωτικοί οργανισμοί. Ένα νηολόγιο που είναι ανοικτό μόνο για τα πλοία του δικού του έθνους λέγεται παραδοσιακό, κλειστό ή αλλιώς εθνικό νηολόγιο, ενώ τα νηολόγια που είναι ανοικτά σε πλοία ξένης σημαίας ονομάζονται ανοικτά νηολόγια και κάποιες φορές χαρακτηρίζονται και ως σημαίες ευκαιρίας.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

Στα κλειστά νηολόγια, είναι συνήθως προαπαιτούμενο ένα πλοίο να ανήκει σε εθνικά συμφέροντα και να στελεχώνεται κατά ένα μέρος από πολίτες του εν λόγω κράτους. Αντιθέτως στα ανοικτά νηολόγια δεν υφίστανται τέτοιοι περιορισμοί. Ορισμένα μάλιστα διαθέτουν άμεση και εύκολη on-line αίτηση και εγγραφή η οποία μπορεί να διαρκέσει λιγότερο και από μία ημέρα.

## **2.2 Σημαίες ευκαιρίας (Flags Of Convenience FOC)**

Υπάρχουν σημαντικά κίνητρα που μπορεί να ωθήσουν τους πλοιοκτήτες να επιλέξουν να εγγράψουν τα πλοία τους σε νηολόγιο ξένης χώρας, με γνώμονα τόσο τον οικονομικό παράγοντα, όσο και τα απαιτούμενα-επιβαλλόμενα πρότυπα ασφαλείας από το κράτος σημαίας. Ενδεικτικά, νηολόγια χωρών με εύκολη πρόσβαση, πολύ χαμηλότερη φορολογία, η οποία συνεπάγεται με μικρότερο λειτουργικό κόστος για την εταιρία, καθώς επίσης νηολόγια που δεν έχουν ιδιαίτερα αυστηρούς κανονισμούς όσον αφορά τα εφαρμοστέα πρότυπα ασφαλείας ή τα απαιτούμενα ποσοστά εθνικότητας των ναυτικών, είναι ιδιαίτερα ελκυστικά και αποτελούν και τις λεγόμενες «**σημαίες ευκαιρίας**».

Ένα τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η σημαία του Παναμά, η οποία παρέχει πλεονεκτήματα όπως εύκολη online εγγραφή, δυνατότητα απασχόλησης φθηνότερου αλλοδαπού εργατικού δυναμικού και απαλλαγή από τους φόρους εισοδήματος. Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία από τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), από το 2021 πάνω από τα μισά εμπορικά πλοία παγκοσμίως είναι νηολογημένα σε ανοικτά νηολόγια και σχεδόν το 40% του συνολικού παγκόσμιου στόλου όσον αφορά τη χωρητικότητα νεκρού βάρους (DWT) είναι νηολογημένα στην σημαία του Παναμά, της Λιβερίας και των Νήσων Μάρσαλ.

Επομένως η επιλογή σημαίας είναι πολύ σημαντική διότι έχει άμεσο αντίκτυπο στις λειτουργίες ενός πλοίου που συμμετέχει στο διεθνές εμπόριο. Συνεπώς, όταν εξετάζεται η επιλογή ενός κράτους σημαίας από πλευράς πλοιοκτητών και οι διαχειριστών, δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στις επιδόσεις της σημαίας κατά τους ελέγχους από το κράτος του λιμένα, καθόσον αυτές αντικατοπτρίζουν την ποιότητα αλλά και την ικανότητα της να παρέχει τεχνική υποστήριξη και προσφερόμενες υπηρεσίες στα πλοία της.





### 2.2.1 Πλεονεκτήματα σημαιών ευκαιρίας

Οι λεγόμενες σημαίες ευκαιρίας στα ανοικτά νηολόγια όπως προαναφέραμε, είναι ιδιαίτερα ελκυστική επιλογή για τους πλοιοκτήτες ή τους διαχειριστές εμπορικών πλοίων για τους κάτωθι λόγους:

- ❖ Αποτελούν ανοικτά νηολόγια, διότι δεν υπάρχει ο λεγόμενος εθνικός δεσμός μεταξύ της εθνικότητας του πλοιοκτήτη και της εθνικότητας της σημαίας του πλοίου. Οι σημαίες ευκαιρίας δεν θέτουν κανέναν περιορισμό σχετικά με την εθνικότητα του πλοιοκτήτη για τη νηολόγηση των πλοίων.

- ❖ Εξασφαλίζουν εύκολη και άμεση πρόσβαση στο νηολόγιό τους χωρίς γραφειοκρατικές καθυστερήσεις.

- ❖ Είναι εφικτή και χωρίς περιορισμούς είναι η μετεγγραφή ενός εμπορικού πλοίου από ξένο νηολόγιο.

- ❖ **Τα επίπεδα φορολογίας είναι χαμηλά έως και ανύπαρκτα.** Οι χρεώσεις που επιβάλλονται σχετικά με τη νηολόγηση πλοίων σε ανοικτά νηολόγια, είναι ένας ετήσιος χαμηλός δασμός (αναλογικά με τη χωρητικότητα του πλοίου) και ένα πολύ χαμηλό τέλος νηολόγησης. Υπάρχει απαλλαγή από κρατικούς φόρους για τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών και οι συγκεκριμένες χώρες νηολόγησης χαρακτηρίζονται και ως σημαίες με ευνοϊκά φορολογικά καθεστάτα.

- ❖ Οι απαιτήσεις συντήρησης και στελέχωσης των πλοίων είναι χαμηλές και ειδικά όσον αφορά το μισθολογικό επίπεδο ή ακόμη και το απαιτούμενο επίπεδο προσόντων του πληρώματος, είναι πολύ χαμηλότερο συγκριτικά με τα κλειστά νηολόγια.

- ❖ **Είναι ανύπαρκτη σχεδόν η κρατική παρέμβαση στις ναυτιλιακές εταιρίες, διότι τα ανοικτά νηολόγια δεν έχουν τη δυνατότητα ούτε διαθέτουν τους κατάλληλους διοικητικούς μηχανισμούς για να ασκήσουν κάποιο είδος ελέγχου σε αυτές.**

- ❖ Είναι ελεύθερη επιλογή εθνικότητας πληρωμάτων χωρίς περιορισμούς. Επίσης, οι χώρες ανοικτών νηολογίων δεν διαθέτουν εθνική νομοθεσία η οποία να προστατεύει το συνδικαλισμό. Συνεπώς τόσο οι συνθήκες εργασίας του πληρώματος όσο και η σύνθεσή του είναι καθαρά στην κρίση της πλοιοκτήτριας εταιρίας.

- ❖ Οι μισθοί, τα ημερομίσθια και τα επιδόματα των μελών του πληρώματος, καθορίζονται από το εργατικό δίκαιο και τις οικονομικές συνθήκες της χώρας



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

νηολόγησης. Συνήθως **στα ανοικτά νηολόγια το κόστος μισθοδοσίας είναι χαμηλό**, γεγονός που ευνοεί σημαντικά τον πλοιοκτήτη.

### **2.2.2 Μειονεκτήματα σημαιών ευκαιρίας**

Ωστόσο, ο θεσμός των σημαιών ευκαιρίας πέραν των ανωτέρω πλεονεκτημάτων, επιφέρει και πολύ σημαντικό **περιβαλλοντικό και κοινωνικό κόστος**. Πιστεύεται ότι εάν δεν υπήρχαν οι λεγόμενες σημαίες ευκαιρίας, το θαλάσσιο περιβάλλον θα ήταν σε αρκετά καλύτερη κατάσταση και τα ναυτικά ατυχήματα θα ήταν πολύ λιγότερα. Ενδεικτικά τα παρακάτω παραδείγματα αποτελούν ένα σημαντικό μέρος από τα μειονεκτήματα των σημαιών ευκαιρίας:

- ❖ Στατιστικά τα περισσότερα συμβάντα-ατυχήματα θαλάσσιας ρύπανσης προκαλούνται από πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας, ως συνέπεια των χαμηλότερων απαιτήσεων συντήρησης και ελέγχων των πλοίων.

- ❖ Ο μέσος όρος των ναυτικών ατυχημάτων των νηολογημένων πλοίων σε σημαίες ευκαιρίας είναι στατιστικά μεγαλύτερος από τον αντίστοιχο των πλοίων κλειστών νηολογίων. Αυτό οφείλεται στους χαλαρούς κανονισμούς στελέχωσης των πλοίων και στις χαμηλές απαιτήσεις συντήρησής τους ή ακόμη και στην έλλειψη ελέγχων στις ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες οφείλουν να συμμορφώνονται με τον κώδικα ISM (International Safety Management Code) του IMO.

- ❖ Τα ποσοστά θνησιμότητας είναι σημαντικά υψηλότερα στα πλοία με σημαίες ευκαιρίας, καθόσον και τα αντίστοιχα ποσοστά των ναυτικών ατυχημάτων είναι μεγαλύτερα, γεγονός που οφείλεται τόσο στη μη συμμόρφωση με τους διεθνείς κώδικες του IMO όσο και στην ελλιπή εκπαίδευση του προσωπικού.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, προκειμένου να προαχθεί με ασφάλεια το θαλάσσιο εμπόριο και με γνώμονα την προστασία της ανθρώπινης ζωής αλλά και του θαλάσσιου περιβάλλοντος, είναι επιτακτικό να γίνονται σχολαστικοί έλεγχοι κατά την προσέγγιση των πλοίων στους λιμένες από έκαστο κράτος λιμένα, ώστε να εξακριβώνεται η συμμόρφωση με τους διεθνείς κανόνες και να λαμβάνονται διορθωτικές ενέργειες ώστε να περιοριστούν τα ποσοστά ναυτικών ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης.

### **2.2.3 Τρέχουσα Λίστα Σημαιών Ευκαιρίας (FOC list)**

Οι παρακάτω 42 χώρες έχουν ανακηρυχθεί μέχρι σήμερα ως σημαίες ευκαιρίας από την Επιτροπή Δίκαιων Πρακτικών της ITF<sup>1</sup>:



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

1 Η ITF εργάζεται για τη βελτίωση των συνθηκών για τους ναυτικούς όλων των εθνικοτήτων και για τη διασφάλιση επαρκούς ρύθμισης της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την προστασία των συμφερόντων και των δικαιωμάτων των εργαζομένων. Η ITF αντιτίθεται στο σύστημα των σημαιών ευκαιρίας (FOCs).

(<https://www.itfseafarers.org/en/focs>)

- ❖ Αντίγκουα και Μπαρμπούντα
- ❖ Μπαχάμες
- ❖ Μπαρμπάντος
- ❖ Μπελίσε
- ❖ Βερμούδες
- ❖ Βολιβία
- ❖ Καμερούν
- ❖ Νησιά Καϊμάν
- ❖ Κομόρες
- ❖ Νήσοι Κουκ
- ❖ Κουρασάο
- ❖ Κύπρος
- ❖ Ισημερινή Γουινέα
- ❖ Νησιά Φερόες
- ❖ Γαλλικό Διεθνές Νηολόγιο Πλοίων (FIS)
- ❖ Γερμανικό Διεθνές Νηολόγιο Πλοίων (GIS)
- ❖ Γεωργία
- ❖ Γιβραλτάρ
- ❖ Ονδούρα
- ❖ Τζαμάικα
- ❖ Λίβανος
- ❖ Λιβερία
- ❖ Μάλτα
- ❖ Μαδέρα
- ❖ Νήσοι Μάρσαλ
- ❖ Μαυρίκιος
- ❖ Μολδαβία
- ❖ Μογγολία
- ❖ Μυανμάρ
- ❖ Βόρεια Κορέα
- ❖ Παλάου
- ❖ Παναμάς
- ❖ Άγιος Μαρίνος
- ❖ Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
- ❖ Σιέρα Λεόνε
- ❖ Άγιος Χριστόφορος και Νέβις
- ❖ Άγιος Βικέντιος
- ❖ Σρι Λάνκα
- ❖ Τανζανία (Ζανζιβάρη)
- ❖ Τόγκο
- ❖ Τόνγκα
- ❖ Βανουάτου



Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»

### 3. Μνημόνια Συνεργασίας (MoU: Memorandum Of Understanding)

Ο IMO διευκόλυνε τις διεθνείς συμφωνίες θεσπίζοντας τα λεγόμενα Μνημόνια Συνεργασίας (MoU) μεταξύ των κρατών, χωρίζοντας τον έλεγχο του κράτους λιμένα σε εννέα (9) γεωγραφικές περιφέρειες, στις οποίες τα συμβαλλόμενα κράτη μέλη επιβάλλουν και εφαρμόζουν τους διεθνείς κανονισμούς που πηγάζουν από τον IMO.

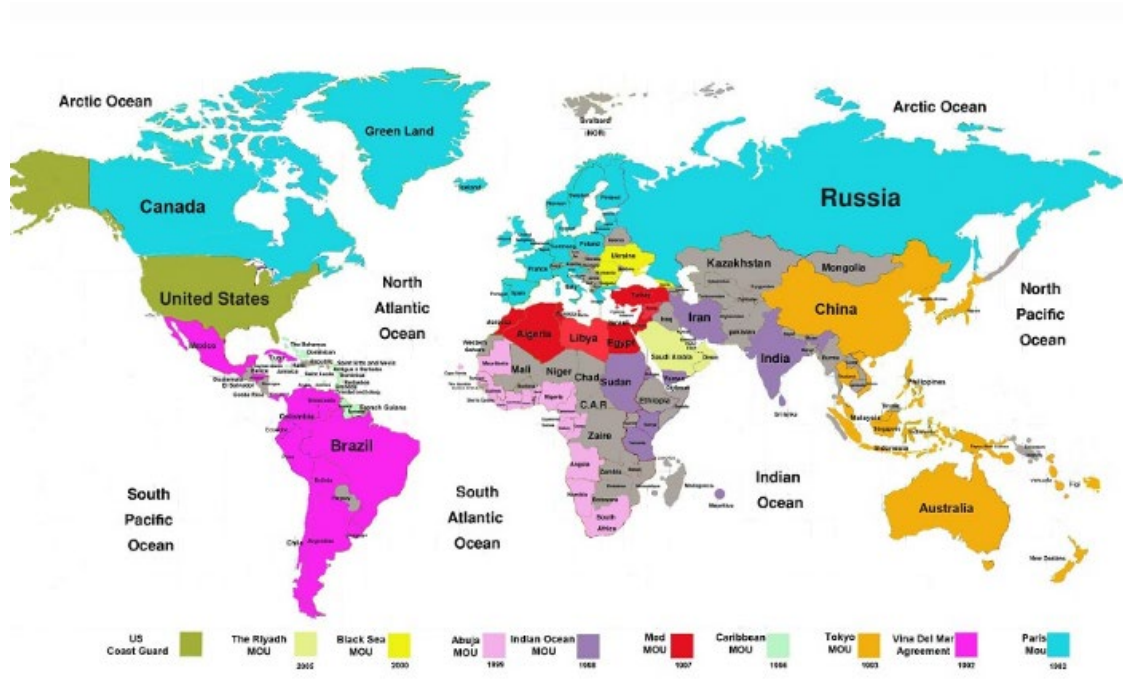
Πιο συγκεκριμένα, το ψήφισμα A.682(17) του IMO ενέκρινε την περιφερειακή συνεργασία για τη διαχείριση των πλοίων και παράλληλα διευκόλυνε τη σύναψη συμφωνιών. Τα πλοία που προσεγγίζουν ένα λιμάνι σε μια χώρα συνήθως επισκέπτονται άλλες γειτνιαζουσες χώρες. Συνεπώς, θα ήταν πιο αποτελεσματικό εάν οι επιθεωρήσεις μπορούσαν να συντονιστούν μεταξύ των κρατών αυτών και να επικεντρωθούν κυρίως στα μη συμμορφούμενα σκάφη ώστε να αποφευχθούν άσκοπες και επαναλαμβανόμενες επιθεωρήσεις. Στο πλαίσιο αυτής της συνεργασίας, οι λιμενικές αρχές εντός των περιφερειών αυτών συνεργάζονται από κοινού και μοιράζονται κοινές πληροφορίες, ώστε να διευκολύνουν και να τυποποιήσουν τη διενέργεια των ελέγχων.

Αυτό διασφαλίζει ότι επιθεωρούνται όσο το δυνατόν περισσότερα σκάφη και ταυτόχρονα αποφεύγονται καθυστερήσεις σκαφών λόγω περιττών επιθεωρήσεων. Την κύρια ευθύνη για τα πρότυπα των πλοίων την φέρουν τα εκάστοτε κράτη σημαίας στα οποία υπάγονται, ωστόσο οι έλεγχοι από το κράτος λιμένα (PSC) λειτουργούν ως ένα επιπρόσθετο εργαλείο ελέγχου, διότι αποσκοπούν στον εντοπισμό σκαφών που δε συμμορφώνονται με τα πρότυπα ή είναι επισφαλή και κατώτερα των προβλεπόμενων προδιαγραφών που έχουν καθοριστεί από τις συμβάσεις του IMO.

**Συνολικά έχουν υπογραφεί εννέα (9) περιφερειακές συμφωνίες (MoUs):**

Ευρώπη και Βόρειος Ατλαντικός	(Paris MoU)
Ασία και Ειρηνικός	(Tokyo MoU)
Λατινική Αμερική	(Acuerdo de Viña del Mar)
Καραϊβική	(Caribbean MoU)
Δυτική και Κεντρική Αφρική	(Abuja MoU)
Περιοχή της Μαύρης Θάλασσας	(Black Sea MoU)
Μεσόγειος	(Mediterranean MoU)
Ινδικός Ωκεανός	(Indian Ocean MoU)
Μνημόνιο συνεννόησης του Ριάντ	(Riyadh MoU).

ενώ, η Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, αποτελεί το δέκατο (10ο) καθεστώς PSC.



Εικόνα 1: World Wide Memorandum of Understanding (MoU) on Port State Control. (Map by the Mediterranean MOU)

#### 4. Port State Control - Paris MoU

Το Μνημόνιο Συνεργασίας των Παρισίων<sup>1</sup> (το πρώτο ιστορικά Μνημόνιο Συνεργασίας) είναι μια επίσημη συμφωνία μεταξύ 27 ναυτιλιακών αρχών με σκοπό την εφαρμογή ενός εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα. Το Μνημόνιο αυτό περιλαμβάνει 12 Παραρτήματα στα οποία οι Ναυτιλιακές Αρχές συμφωνούν από κοινού σχετικά με:

- ❖ Τις διεθνείς συμβάσεις
- ❖ Τις δεσμεύσεις τους για επιθεώρηση
- ❖ Τα κριτήρια της επιλογή των προς επιθεώρηση πλοίων
- ❖ Τις διαδικασίες του ελέγχου
- ❖ Την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις επιθεωρήσεις
- ❖ Τη δομή του οργανισμού Paris MoU και τη Γραμματεία
- ❖ Τις διαδικασίες τροποποίησης του Μνημονίου

<sup>1</sup> Paris MoU including 45th amendment (1 July 2023), available online at:



PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL  
(parismou.org)

#### 4.1 Προφίλ Κινδύνου Πλοίου (Ship Risk Profile SRP)

Ship Risk Profile, είναι το προφίλ που αποδίδεται σε ένα πλοίο και το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα 7 του Μνημονίου Συνεργασίας των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα. Σύμφωνα με αυτό καθορίζεται η προτεραιότητα της επιθεώρησης του πλοίου, το διάστημα μεταξύ των επιθεωρήσεων καθώς και η έκταση της επιθεώρησης.

**Το SRP επικαιροποιείται και υπολογίζεται εκ νέου σε καθημερινή βάση κατά τη διάρκεια της νύχτας, λαμβάνοντας υπόψη τις αλλαγές στις παραμέτρους, όπως το ιστορικό επιθεώρησης 36 μηνών και η απόδοση της εταιρείας.** Αυτό συνεπάγεται πως τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων άλλων σκαφών που ανήκουν στην ίδια εταιρεία μπορεί να έχουν άμεση επίδραση στο SRP ενός σκάφους αυτής διότι επηρεάζουν εν γένει την εικόνα και την απόδοση της εταιρείας .

##### 4.1.1 Παράμετροι Ship Risk Profile

Οι παράμετροι οι οποίες καθορίζουν το SRP σύμφωνα με τον παρακάτω Πίνακα της Εικόνας 2 αναλύονται ως ακολούθως:

- ❖ **Type of Ship:** Τύπος Πλοίου.
- ❖ **Age of Ship:** Ηλικία Πλοίου (καθορίζεται από την ημερομηνία τοποθέτησης της τρύπιδας).
- ❖ **Black-Grey and White List** <sup>1</sup>

Για τις επιδόσεις του κράτους σημαίας καταρτίζεται **ετησίως** λαμβάνοντας το ιστορικό επιθεώρησης και απαγόρευσης απόπλου κατά τα τρία προηγούμενα ημερολογιακά έτη και που εγκρίθηκε από την επιτροπή του μνημονίου των Παρισίων.

(Ενδεικτικά, σύμφωνα με την τελευταία έκθεση του 2023 Paris MoU τα πλοία ελληνικής σημαίας ανήκουν στη White list , μαζί με άλλες 38 χώρες).

- ❖ **IMO Audit:** Έλεγχος IMO. ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) διενεργεί ελέγχους των κρατών μελών μέσω του συστήματος ελέγχου των κρατών μελών, IMO Member State Audit Scheme (IMSAS).

---

<sup>1</sup> White, Grey and Black List Paris MoU, <https://parismou.org/Statistics&Current-Lists/white-grey-and-black-list>



Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»

❖ **Recognized Organization Performance:**

Η απόδοση των Αναγνωρισμένων Οργανισμών (καθορίζεται ετησίως)

❖ **Company Performance:**

Η απόδοση της εταιρείας (πολύ χαμηλή, χαμηλή, μεσαία, υψηλή).

❖ **Deficiency Index:**

Δείκτης ανεπάρκειας: **κάθε ανεπάρκεια συμφώνως ISM σταθμίζεται με**

**5 μονάδες.** (Επομένως πλοίο με τουλάχιστον μία ανεπάρκεια ISM δεν είναι LRS).

		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 tanker Gas Carrier Oil tanker Bulk carrier Passenger ship NLS-tanker	2	neither a high risk nor a low risk ship	All types		
2	Age of ship <sup>1</sup>	all types > 12 y	1		All ages		
3a	Flag	BGW-list <sup>2</sup>	Black - VHR, HR, M to HR		2	White	
			Black - MR		1		
3b		IMO-Audit <sup>3</sup>	-		-	Yes	
4a	Recognized Organization	Performance <sup>4</sup>	H		-	-	High
			M		-	-	-
			L		Low	1	-
			VL		Very Low		-
4b		Organizations recognized by one or more Paris MoU Member States	-		-	Yes	
5	Company	Performance <sup>5</sup>	H		-	-	High
			M		-	-	-
			L		Low	2	-
			VL	Very Low	-		
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		

Εικόνα 2: Υπολογισμός Ship Risk Profile



Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»

(Πηγή: \*PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL (parismou.org) )

#### 4.1.2 Περιοδικότητα επιθεωρήσεων PSC και Προτεραιότητες I και II

Σύμφωνα με ψήφισμα της 32ης συνόδου του IMO της 28ης Ιανουαρίου του 2022 με θέμα τις διαδικασίες Ελέγχου από το Κράτος Λιμένα (Procedures For Port State Control, 2021) καθορίζονται οι ενέργειες και οι διαδικασίες τις οποίες ακολουθούν οι Αξιωματικοί Ελέγχου (PSCOs) κατά το PSC Inspection.

Τα πλοία επιλέγονται για επιθεώρηση βάσει υπολογισμού του ιστορικού επιθεώρησης και γενικών παραγόντων (όπως ηλικία, τύπος πλοίου, τύπος κινδύνου πλοίου κ.λπ.). Κάθε πτυχή του ιστορικού και των γενικών παραγόντων σταθμίζεται και το αποτέλεσμα αποτελεί ένδειξη προτεραιότητας. Οι επιθεωρήσεις είναι περιοδικές και διεξάγονται σε διαστήματα που καθορίζονται από το προφίλ κινδύνου του πλοίου. Ωστόσο, υπάρχουν και οι πρόσθετες επιθεωρήσεις οι οποίες εκτελούνται όταν συντελούν πρωταρχικοί ή απροσδόκητοι παράγοντες.

Πιο συγκεκριμένα και για την περιφέρεια ευθύνης του Μνημονίου του Παρισιού, στο οποίο υπάγεται και η Ελλάδα, οι **επιθεωρήσεις των πλοίων διεξάγονται στα ακόλουθα χρονικά παράθυρα**, ανάλογα την κατηγορία επικινδυνότητας που έχει αποδοθεί στο πλοίο:

- ❖ **Για τα Πλοία Υψηλού Κινδύνου (HRS):**  
Εντός διαστήματος 5-6 μηνών μετά την τελευταία επιθεώρηση.
- ❖ **Για τα Πλοία Τυπικού Κινδύνου (SRS):**  
Εντός διαστήματος 10-12 μηνών μετά την τελευταία επιθεώρηση.
- ❖ **Για τα Πλοία Χαμηλού Κινδύνου (LRS):**  
Εντός διαστήματος 24-36 μηνών μετά την τελευταία επιθεώρηση.

Το σύστημα επιλογής επιθεωρήσεων περιλαμβάνει τις κάτωθι προτεραιότητες:

- ❖ **Προτεραιότητα I:** Τα πλοία πρέπει να επιθεωρούνται είτε επειδή έχει παρέλθει το χρονικό παράθυρο είτε επειδή προέκυψε κάποιος επιτακτικός παράγοντας.
- ❖ **Προτεραιότητα II:** Τα πλοία μπορούν να επιθεωρούνται καθώς βρίσκονται εντός του προβλεπόμενου χρονικού πλαισίου ή επειδή το κράτος λιμένα θεωρεί ότι ένας απροσδόκητος παράγοντας δικαιολογεί τον έλεγχο.





Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»

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

**Εικόνα 3: Προτεραιότητες Επιθεώρησης I και II**

(πηγή: \*PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL (parismou.org)

Η προτεραιότητα ενός πλοίου για επιθεώρηση καθώς και το εάν αυτή θα είναι έκτακτη ή περιοδική, για το Paris MoU, καθορίζονται σύμφωνα με τον παραπάνω Πίνακα (Εικόνα 3). Τα πλοία που εμφανίζονται στο σύστημα THETIS του Ευρωπαϊκού Οργανισμού EMSA (European Maritime Safety Agency), ως Priority I είναι και τα πρώτα στα οποία θα δρομολογηθούν οι ενέργειες για επιθεώρηση από το κράτος λιμένα.

Όσον αφορά τις επιθεωρήσεις PSC ένα βασικό χαρακτηριστικό τους είναι ότι εκτελούνται απροειδοποίητα, γεγονός που επιβάλλει τη διαρκή επαγρύπνηση τόσο του πλοίου όσο και της διαχειρίστριας εταιρείας που το υποστηρίζει, να είναι έτοιμο προς επιθεώρηση ανά πάσα στιγμή, σε όλους τους τομείς.

#### **4.1.3 Πρόσθετες Επιθεωρήσεις- Πρωταρχικοί και Απροσδόκητοι Παράγοντες**

Οι πρόσθετες επιθεωρήσεις ενεργοποιούνται είτε από πρωταρχικούς είτε από απροσδόκητους παράγοντες. Τόσο οι περιοδικές όσο και οι μη περιοδικές επιθεωρήσεις έχουν ίδια ισχύ και το χρονικό διάστημα για την επόμενη περιοδική επιθεώρηση αρχίζει εκ νέου μετά από κάθε επιθεώρηση.



Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»

**Οι πρωταρχικοί παράγοντες (overriding factors) είναι τόσο σοβαροί ώστε να προκαλέσουν πρόσθετη επιθεώρηση Προτεραιότητας I.** Απροσδόκητοι παράγοντες (unexpected factors), είναι αυτοί που θα μπορούσαν να υποδηλώνουν σοβαρή απειλή για την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος ή του περιβάλλοντος, και ως εκ τούτου η διενέργεια πρόσθετης επιθεώρησης με Προτεραιότητα II επαφίεται στην κρίση της εκάστοτε αρχής.

**Πρωταρχικοί παράγοντες** είναι οι εξής:

- ❖ Πλοία που δηλώνονται από άλλο κράτος μέλος ή τη γραμματεία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού .
- ❖ Πλοία που έχουν εμπλακεί σε ναυτικό ατύχημα κατά τον πλου προς το λιμένα.
- ❖ Πλοία για τα οποία υπάρχει καταγγελία σχετιζόμενη με την απόρριψη επιβλαβών ουσιών ή λυμάτων στην θάλασσα ( MARPOL).
- ❖ Πλοία που εκτελούν επισφαλείς ελιγμούς, σύμφωνα με τους Διεθνείς Κανόνες Αποφυγής Συγκρούσεως στη θάλασσα (ΔΚΑΣ).
- ❖ Πλοία που έχουν αποβληθεί από την κλάση τους από την προηγούμενη επιθεώρηση PSC.
- ❖ Πλοία για τα οποία δεν είναι δυνατή η ταυτοποίηση στη βάση δεδομένων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού.

**Οι απροσδόκητοι Παράγοντες** είναι αυτοί που υποδηλώνουν σοβαρή απειλή για την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος ή για το περιβάλλον. Τα πλοία με απροσδόκητους παράγοντες που δεν έχουν επιθεωρηθεί, μπορούν να αναφέρονται στο σύστημα πληροφοριών και παραμένουν επιλέξιμοι για επιθεώρηση σε επόμενους λιμένες **ως Προτεραιότητα II.**

Τέτοιοι παράγοντες είναι:

- ❖ Πλοία που αναφέρονται από πλοηγούς ή αρμόδιες αρχές, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με την πλοήγηση των πλοίων.
- ❖ Πλοία που δεν συμμορφώθηκαν με τις υποχρεώσεις των υποβληθέντων εκθέσεων PSC.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

- ❖ Πλοία που αναφέρθηκαν με εκκρεμή ανεπάρκεια ISM (3 μήνες μετά την έκδοση της αναφοράς PSC).
- ❖ Πλοία στα οποία έχει απαγορευθεί στο παρελθόν ο απόπλους (3 μήνες μετά την απαγόρευση απόπλου).
- ❖ Πλοία για τα οποία έχει υποβληθεί αναφορά ή καταγγελία σχετικά με ασφαλή λειτουργία του πλοίου, τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης του προσωπικού ή την πρόληψη της ρύπανσης.
- ❖ Πλοία που έχουν αναφερθεί με προβλήματα σχετικά με το φορτίο τους.
- ❖ Πλοία εις βάρος των οποίων έγιναν γνωστές αναφορές ότι οι παράμετροι κινδύνου τους διαφέρουν από τις καταγεγραμμένες και έτσι ενισχύεται το πραγματικό προφίλ κινδύνου τους.
- ❖ Πλοία που φέρουν πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από πρώην αναγνωρισμένο οργανισμό του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων και τα οποία απαιτούν ανανέωση.

Στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων του κράτους λιμένα, είναι σημαντικό να επιδιώκεται ώστε να αποτραπεί οποιαδήποτε αδικαιολόγητη απαγόρευση απόπλου ή καθυστέρηση του πλοίου, καθόσον αυτό συνεπάγεται με επιζήμιες οικονομικές συνέπειες για το πλοίο που θα εκτραπεί από το χρονοδιάγραμμά του και κατά συνέπεια για τη διαχειρίστρια εταιρεία, καθώς επίσης θα υπάρχουν επιπτώσεις και στην εφοδιαστική αλυσίδα που υποστηρίζει το πλοίο μέσω των θαλασσιών μεταφορών. Επομένως σε περιπτώσεις αδικαιολόγητης απαγόρευσης απόπλου ή καθυστέρησης πλοίου, θα πρέπει να δικαιούται αποζημίωση για τυχόν απώλεια ή προκληθείσα ζημία.

## **5. Είδη Επιθεωρήσεων**

Το PSC περιλαμβάνει τρεις τύπους επιθεωρήσεων. Την αρχική επιθεώρηση (initial inspection), τη λεπτομερή (detailed inspection) και την εκτενή επιθεώρηση (expanded inspection).

Στην παρακάτω Εικόνα, βλέπουμε πώς σχετίζεται το είδος της επιθεώρησης ως προς τον τύπο και την περιοδικότητα αυτής με το προφίλ κινδύνου του πλοίου. Παρατηρούμε ότι στα πλοία υψηλού κινδύνου (HRS) μία περιοδική επιθεώρηση PSC



Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»

είναι εκτενής (Expanded) και όχι initial όπως συμβαίνει συνήθως στα πλοία χαμηλού ή μεσαίου κινδύνου (LRS, SRS).

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

**Εικόνα 4: Είδη Επιθεωρήσεων και Ship Risk Profile**

(Πηγή:PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL (parismou.org))

## 5.1 Αρχική Επιθεώρηση (Initial Inspection)

Κατά την επιβίβαση στο πλοίο του αρμόδιου Αξιωματικού Επιθεωρητή (PSCO: Port State Control Officer) για την αρχική επιθεώρηση, η πρώτη εικόνα του πλοίου εξωτερικά και εσωτερικά αποτελεί ένδειξη της κατάστασής του καθώς υποδηλώνει την ποιότητα και το επίπεδο συντήρησής του. Τέτοιες ενδείξεις αποτελούν η εξωτερική εμφάνισή του στο νερό, η κατάσταση της βαφής, η διάβρωση των καταστροφμάτων και των επιφανειών, τυχόν μη επισκευασμένες ζημιές.

Ο PSCO θα πρέπει να λάβει υπόψη τον τύπο του πλοίου, το έτος της ναυπήγησης και το μέγεθός του, ώστε να προσδιοριστούν οι διατάξεις των συμβάσεων που εφαρμόζονται. Με την επιβίβασή του PSCO, ο Πλοίαρχος και ένας αρμόδιος Αξιωματικός, προσκομίζουν τα απαιτούμενα Πιστοποιητικά και Έγγραφα του πλοίου όπως καθορίζονται από τις εν ισχύ συμβάσεις σύμφωνα με το Μέρος Α του Προσαρτήματος 12 της 32ης σύμβασης IMO (Document A 32/Res.1155 /28 January 2022, IMO), καθώς και σύμφωνα με το Παράρτημα 12 του Paris MoU (Με την 45η Τροποποίηση, από 19 Μαΐου 2023).

Στο πλαίσιο της **αρχικής επιθεώρησης** ενός πλοίου, ο επιθεωρητής αφού έχει ενημερωθεί για τον τύπο και τη φύση του συγκεκριμένου πλοίου, διεξάγει έλεγχο των προβλεπόμενων **τηρούμενων Πιστοποιητικών και εγγράφων** όπως αυτά **περιγράφονται αναλυτικά στο Παράρτημα “Α”** της παρούσας εργασίας.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

Κατόπιν, εφόσον ολοκληρωθεί ο έλεγχος των εγγράφων, ο επιθεωρητής προκειμένου να μορφώσει γνώμη για την γενική κατάσταση του πλοίου, κάνει **επιθεώρηση σε κρίσιμους χώρους** του πλοίου και προβαίνει στους κάτωθι ελέγχους:

❖ Των συνθηκών υγιεινής και ασφάλειας του πλοίου των κάτωθι διαμερισμάτων:

Γέφυρα πλοήγησης

Διανομείο και μαγειρείο

Εξωτερικά και εσωτερικά καταστρώματα

Αμπάρια/Αποθήκες/Περιοχή του φορτίου

Μηχανοστάσια/Ηλεκτροστάσια

❖ Τήρησης των διεθνών κανονισμών και προτύπων

❖ Αποκατάστασης τυχόν ελλείψεων ή παρατηρήσεων προηγούμενων επιθεωρήσεων.

Εφόσον τα ελεγχθέντα έγγραφα και Πιστοποιητικά είναι πλήρη και εν ισχύ αλλά και η κατάσταση του σκάφους επαληθεύεται βάσει αυτών, τότε ο PSC Officer δεν προβαίνει σε περεταίρω έκταση του ελέγχου και εστιάζει στις τυχόν καταγεγραμμένες παρατηρήσεις.

## **5.2 Λεπτομερής Επιθεώρηση (Detailed Inspection)**

Ο PSC Officer προβαίνει σε λεπτομερή επιθεώρηση όταν προκύπτουν σαφή αίτια «**clear grounds**» κατά την αρχική επιθεώρηση, που υποδηλώνουν ότι η κατάσταση του πλοίου, του εξοπλισμού ή του πληρώματος, δεν ανταποκρίνονται στα διεθνή προβλεπόμενα πρότυπα.

Ενδεικτικά παραδείγματα σαφών λόγων προς λεπτομερή επιθεώρηση παρατίθενται ως κατωτέρω:

❖ Απουσία κύριου εξοπλισμού.

❖ Αποδεικτικά στοιχεία ελλιπούς εγκυρότητας των πιστοποιητικών.

❖ Γενικές παρατηρήσεις του PSCO ότι φθορές ή ελλείψεις του σκάφους που μπορεί να προβούν επικίνδυνες.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

- ❖ Αποδεδειγμένα στοιχεία από τις γενικές παρατηρήσεις του PSCO, ότι υπάρχουν σοβαρές ελλείψεις σχετικά με τον εξοπλισμό ασφάλειας, πρόληψης της ρύπανσης ή της ασφαλούς ναυσιπλοΐας.
- ❖ Ενδείξεις ότι ο Πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με το πλοίο ή με τις βασικές λειτουργίες/διαδικασίες επί του πλοίου.
- ❖ Καταγγελία που περιέχει πληροφορίες ότι ένα πλοίο φαίνεται να μην ανταποκρίνεται στα διεθνή πρότυπα.
- ❖ Πλοίο η σημαία του οποίου δεν έχει ακόμη επικυρώσει όλες τις σχετικές πράξεις του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων.

**Κατά κύριο λόγο, η λεπτομερής επιθεώρηση έχει σκοπό να κάνει έλεγχο στοχευμένα σε μια ή περισσότερες περιοχές όπου παρατηρήθηκαν ελλείψεις ή σημαντικές παρατηρήσεις αλλά και στους τομείς που σχετίζονται με τυχόν επιτακτικούς ή απροσδόκητους παράγοντες. Ο τρόπος διεξαγωγής και επιλογής των προς επιθεώρηση σημείων εξαρτάται από την κρίση του επιθεωρητή.**

### **5.3 Ενισχυμένη επιθεώρηση (Expanded Inspection)**

Είναι η πιο εκτενής μορφή επιθεώρησης διότι περιλαμβάνει **έλεγχο της συνολικής κατάστασης ενός πλοίου.**

Η ενισχυμένη επιθεώρηση λαμβάνει υπόψη τα ανθρώπινα και εργασιακά δικαιώματα που καλύπτονται από τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO, International Labour Organisation), τον ISM και τη συνθήκη STCW στο πλαίσιο αυτής εκτελούνται τόσο επιχειρησιακοί έλεγχοι όσο και γυμνάσια υπό τον συντονισμό και την κρίση του επιθεωρητή. Σε κάθε περίπτωση, ο PSCO όταν λόγοι ασφαλείας το επιβάλλουν θα πρέπει να διακόπτει την εκτέλεση ελέγχου-γυμνασίου.

Σε κάθε περίπτωση **υποψήφια για ενισχυμένη επιθεώρηση είναι τα πλοία χαρακτηρισμένα ως υψηλού κινδύνου (HRS) καθώς και τα πλοία των κάτωθι τύπων με ηλικία μεγαλύτερη των 12 ετών και πιο συγκεκριμένα:**

- ❖ **Δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων.**
- ❖ **Πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου.**
- ❖ **Πετρελαιοφόρα.**



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

- ❖ **Δεξαμενόπλοια υγρού επιβλαβούς φορτίου.**
- ❖ **Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου.**
- ❖ **Επιβατηγά πλοία.**

Ειδικότερα, στην εν λόγω επιθεώρηση γίνεται έλεγχος στα κάτωθι εστιαζόμενα σημεία υψηλού κινδύνου:

- ❖ Πληρότητας εγγράφων.
- ❖ Στη δομική κατάσταση του πλοίου.
- ❖ Στην στεγανότητα του πλοίου.
- ❖ Στα συστήματα έκτακτης ανάγκης .
- ❖ Στα συστήματα Ραδιοεπικοινωνίας.
- ❖ Σε διαδικασίες χειρισμού του φορτίου.
- ❖ Σε θέματα Πυρασφάλειας (υλικό, εκπαίδευση, **εκτέλεση γυμνασίου**).
- ❖ Στους υφιστάμενους συναγερμούς (alarm systems).
- ❖ Στις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας του προσωπικού.
- ❖ Στον εξοπλισμό πλοήγησης γέφυρας.
- ❖ Στα σωστικά μέσα (πληρότητα, κατάσταση, εν ισχύ πιστοποιητικά).
- ❖ Σε τυχόν υψηλού κινδύνου εμπορεύματα.
- ❖ Σε Μηχανές πρόωσης και βοηθητικές μηχανές.
- ❖ Στην Πρόληψη της ρύπανσης.

### **5.3.1 Ειδικά σημεία ελέγχου κατά την ενισχυμένη επιθεώρηση**

**Για κάθε τύπο πλοίου:**

1. Έλεγχος δομικής κατάστασης:

Κατάσταση κύτους και καταστρώματος

2. Έλεγχος κατάστασης στεγανότητας πλοίου:

Υδατοστεγείς/καιροστεγείς πόρτες, εξαεριστήρες, αεραγωγοί, καταπακτές

3. Συστήματα emergency (έκτακτης ανάγκης):

Προσομοίωση συσκότισης/λειτουργία γεννήτριας έκτακτης ανάγκης, λειτουργία φωτισμού ασφαλείας, δοκιμή μηχανισμού πηδαλιουχίσεως έκτακτης ανάγκης.

4. Ραδιοεπικοινωνίες (Radio telecommunication):



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

Δοκιμή εφεδρικής πηγής ενέργειας, δοκιμή της κύριας εγκατάστασης, δοκιμή VHF GMDSS.

5. Πυρασφάλεια:

Γυμνάσιο πυρκαγιάς και επίδειξη γνώσης ορθής χρήσης του πυροσβεστικού εξοπλισμού. Έλεγχος πυροσβεστικής αντλίας έκτακτης ανάγκης. Δοκιμή φορητού εξαεριστήρα έκτακτης ανάγκης. Δοκιμή γρήγορου κλεισίματος απομακρυσμένων βαλβίδων παροχής καυσίμου. Πόρτες πυρασφάλειας. Μόνιμες εγκαταστάσεις και μέσα πυρόσβεσης και συναγερμοί.

6. Συναγερμοί:

Δοκιμή του συναγερμού πυρκαγιάς.

7. Συνθήκες διαβίωσης και εργασίας:

Η σύμβαση εργασίας των ναυτικών, τήρηση ωραρίου εργασίας και ανάπαυσης, επίπεδο διαβίωσης προσωπικού, χώροι ανάπαυσης και εστίασης του πληρώματος, ιατρικές εγκαταστάσεις και εξοπλισμός. Αξιολόγηση κινδύνου, προγράμματα, εκπαίδευση και προστατευτικός εξοπλισμός.

8. Σωστικά μέσα:

Δοκιμή καθαίρεσης σωστικών λέμβων.

9. Πρόληψη της ρύπανσης

Δοκιμή εξοπλισμού φιλτραρίσματος λαδιού.

Πέραν αυτών των ελέγχων, στους παρακάτω τύπους πλοίων, απαιτείται εξέταση επιπλέον σημείων ανάλογα τη φύση των εργασιών που εκτελούν καθώς επίσης και του είδους του εμπορεύματος ή αγαθού που μεταφέρουν.

### **Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (Bulk Carriers)**

1. Τεκμηρίωση εγγράφων:

Εκθέσεις ερευνών της δοκιμής κατασκευής, αναφορές παχυμετρήσεων, εκθέσεις αξιολόγησης κατάστασης.

2. Έλεγχος ότι το μεταφερόμενο φορτίο ταυτίζεται με το εν ισχύ έγγραφο συμμόρφωσης DoC (Document of Compliance) για επικίνδυνα αγαθά.

3. Πιστοποίηση των μέσων φόρτωσης.

4. Δομική κατάσταση του σκάφους:





*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

Κατάσταση των διαφραγμάτων και των καταστροφμάτων καθώς και των δεξαμενών έρματος.

**Πλοία μεταφοράς αερίου , δεξαμενόπλοια χημικών προϊόντων, δεξαμενόπλοια NLS (Noxious liquid substances, μεταφοράς φορτίου επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην)**

1. Τεκμηριωμένα έγγραφα ή αποδεικτικά στοιχεία:

Τεκμηρίωση ότι τα εμπορεύματα που μεταφέρονται περιλαμβάνονται στο σχετικό διεθνές Πιστοποιητικό καταλληλόλητας (πλοία μεταφοράς αερίου και δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων) ή στο διεθνές Πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης για τη μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην (δεξαμενόπλοια NLS).

2. Εργασίες φορτίου:

Έλεγχος συστημάτων παρακολούθησης και ασφάλειας των δεξαμενών φορτίου σχετικά με την θερμοκρασία και την πίεση.

Έλεγχος συσκευών ανάλυσης οξυγόνου. Διαθεσιμότητα εξοπλισμού ανίχνευσης χημικών ουσιών. Δοκιμή συστήματος αποπλύσεως.

3. Έλεγχος Πυρασφάλειας:

Μόνιμα συστήματα πυρόσβεσης στο κατάστρωμα και υφιστάμενα πιστοποιητικά περιοδικής επιθεώρησης αυτών.

4. Συνθήκες διαβίωσης και εργασίας:

Έλεγχος συσκευής αμέσου διαφυγής καμπίνας με μέσα προστασίας της αναπνοής και των ματιών (πχ συσκευή EEBD).

**Πλοία γενικού φορτίου, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πλοία-ψυγεία, πλοίο μεταφοράς βαρέων φορτίων, πλοίο υπηρεσίας ανοικτής θαλάσσης, πλοίο ειδικού σκοπού**

1. Έλεγχος στεγανότητας πλοίου:

Κατάσταση των καλυμμάτων καταπακτής. Πρόσβαση σε αμπάρια/δεξαμενές φορτίου.

2. Εργασίες φορτίου:

Εξοπλισμός φόρτωσης. Ρυθμίσεις πρόσδεσης.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

### **Πετρελαιοφόρα**

1. Τεκμηρίωση εγγράφων:

Εκθέσεις ερευνών της δοκιμής κατασκευής, αναφορές μέτρησης πάχους, εκθέσεις αξιολόγησης κατάστασης.

2. Έλεγχος δομικής κατάστασης πλοίου:

Δεξαμενές έρματος

3. Πυρασφάλεια:

Μόνιμο σύστημα πυρόσβεσης αφρού (FOAM Systems).

### **Επιβατηγό HSC (High Speed Craft), επιβατηγό πλοίο, επιβατηγό πλοίο Ro-Ro**

1. Τεκμηριωμένα έγγραφα ή αποδεικτικά στοιχεία:

Εκπαίδευσης διαχείρισης πλήθους. Εκπαίδευσης εξοικείωσης. Εκπαίδευση επί θεμάτων ασφαλείας για το προσωπικό που παρέχει άμεση βοήθεια σε επιβάτες. Εκπαίδευση στη διαχείριση κρίσεων και ανθρώπινη συμπεριφορά.

2. Έλεγχος στεγανότητας πλοίου:

Πόρτες πλώρης και πρύμνης, ανάλογα με την περίπτωση. Έλεγχος τηλεχειρισμού και τοπικών χειριστηρίων στεγανών θυρών διαφραγμάτων.

3. Συστήματα έκτακτης ανάγκης:

Εξοικείωση του πληρώματος με το σχέδιο ελέγχου βλαβών.

4. Εργασίες φορτίου:

Ρυθμίσεις πρόσδεσης κατά περίπτωση.

5. Πυρασφάλεια:

Έλεγχος τηλεχειριστηρίων και τοπικών χειριστηρίων για το κλείσιμο των αποσβεστήρων πυρκαγιάς.

6. Συναγερμοί:

Δοκιμή συστήματος αναγγελιών. Έλεγχος συστήματος πυρανίχνευσης και συναγερμού.

7. Σωστικά μέσα:

Γυμνάσιο εγκατάλειψης πλοίου με καθαίρεση σωσίβιας λέμβου.

### **Φορτηγό Πλοίο Ro-Ro**

1. Έλεγχος στεγανότητας πλοίου:

Υδατοστεγής/Καιροστεγής κατάσταση σε πόρτες πλώρης και πρύμνης.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

2. Εργασίες φορτίου:

Ρυθμίσεις πρόσδεσης.

## **5.4 Concentrated Inspection Campaign (Επικεντρωμένες Εκστρατείες Επιθεώρησης) (CIC)**

Πέραν των τριών βασικών τύπων επιθεωρήσεων PSC που προαναφέρθηκαν, διεξάγονται κάθε χρόνο υπό μορφή εκστρατείας, οι λεγόμενες επικεντρωμένες επιθεωρήσεις (CIC) κατόπιν πρωτοβουλίας Μνημονίων Συνεργασίας, όπως το Paris MoU ή το Tokyo MoU.

Οι επικεντρωμένες εκστρατείες επιθεώρησης διεξάγονται στοχευμένα κάθε φορά προκειμένου να εστιάσουν σε πολύ συγκεκριμένα πεδία ελέγχου στα οποία εκτιμάται ότι παρουσιάζεται μεγαλύτερη πιθανότητα μη συμμόρφωσης. Αυτό συνεκτιμάται από τον αριθμό των ελλείψεων που εντοπίστηκαν ή τυχόν σημαντικών ατυχημάτων καθώς επίσης και σε περιπτώσεις όπου εισάγονται καινούργια πρότυπα σε κάποια σύμβαση.

Οι εκστρατείες αυτές λαμβάνουν χώρα σε ετήσια βάση για περίοδο τριών μηνών (Σεπτέμβριο-Οκτώβριο-Νοέμβριο).

Οι Αξιοματικοί επιθεωρήσεων (PSCO) διενεργούν τις επιθεωρήσεις CIC παράλληλα με τις τακτικές επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα και έκαστο πλοίο επιθεωρείται μία φορά μόνο κατά τη διάρκεια της περιόδου εκστρατείας, εκτός εάν προκύψουν περεταίρω λόγοι επανελέγχου

Ενδεικτικά, τα προηγούμενα έτη μερικά από τα θέματα που επικεντρώθηκαν οι εκστρατείες για το Paris MoU είναι ως ακολούθως:

- ❖ Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών για Ναυτικούς (STCW) (2022)
- ❖ Πολικός Κώδικας (Polar Code) (2022)
- ❖ Σταθερότητα γενικά (Stability in General) (2021)
- ❖ Συστήματα και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης (2019)
- ❖ MARPOL Annex VI (2018)

## **5.5 Πλοίο κατώτερων προδιαγραφών - Κράτηση πλοίου**

Πότε ένα πλοίο χαρακτηρίζεται μέσα από την διαδικασία μίας επιθεώρησης ως υποβαθμισμένο / κατώτερων προδιαγραφών, ευρέως αναφερόμενο και ως **substandard ship**;



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

Σύμφωνα με τον ΙΜΟ, ένα πλοίο λαμβάνει τον χαρακτηρισμό ως κατώτερο των προδιαγραφών εάν κατά την επιθεώρηση στους χώρους και τα διαμερίσματα του σκάφους, ο PSCO διαπιστώσει ότι τόσο τα μηχανήματα, όσο και ο εξοπλισμός ή η λειτουργία του πλοίου και τα λαμβανόμενα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος αποκλίνουν σε κρίσιμο βαθμό από τα καθορισμένα πρότυπα με βάση τις σχετικές συμβάσεις. Υποβαθμισμένο είναι ακόμη και εάν παρατηρηθεί ότι η στελέχωση και ποσόστωση του πληρώματος δεν ικανοποιεί το έγγραφο της απαιτούμενης στελέχωσης.

Τον ανωτέρω χαρακτηρισμό ενισχύουν και οι κάτωθι περιπτώσεις όπως:

- ❖ Η απουσία κρίσιμου - βασικού εξοπλισμού.
- ❖ Μη συμμόρφωση του εξοπλισμού με τις σχετικές προδιαγραφές.
- ❖ Εντοπισμός μεγάλης φθοράς του πλοίου ή του κρίσιμου εξοπλισμού.
- ❖ Χαμηλή εξοικείωση και απόδοση του πληρώματος με βασικές διαδικασίες.
- ❖ Υποστελέχωση του πληρώματος ή απουσία προβλεπόμενης Πιστοποίησης των ναυτικών,

**Όλα αυτά μπορεί να θέσουν μεμονωμένα ή μαζικά, σε κίνδυνο την ασφάλεια τόσο του πλοίου, όσο και του προσωπικού, ή ακόμη και του περιβάλλοντος σε περίπτωση απόπλου.** Συνεπώς λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, ο PSCO θα κρίνει εάν το πλοίο είναι αξιόπλοο ή αν θα πρέπει να του απαγορευτεί ο απόπλους έως ότου αποκατασταθούν οι κρίσιμες παρατηρήσεις που οδηγούν στην επισφαλή λειτουργία του πλοίου.

Ακόμη ο PSCO δύναται να επιτρέψει στο πλοίο να πλεύσει με ορισμένες ελλείψεις χωρίς παράλογο κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαίτερων περιστάσεων για το προβλεπόμενο ταξίδι όσον αφορά τα ελάχιστα πρότυπα επάνδρωσης και τις διατάξεις των σχετικών Συμβάσεων της ΙΛΟ (Διεθνής Οργάνωση Εργασίας).

**Προκειμένου να διαπιστωθεί ένα οι ελλείψεις που εντοπίστηκαν είναι τόσο κρίσιμες ώστε να οδηγήσουν σε απαγόρευση απόπλου, ο ελεγκτής αξιωματικός πρέπει να αξιολογήσει κατά πόσον:**

1. Το πλοίο διαθέτει τα συναφή και εν ισχύ έγγραφα.
2. Το πλοίο διαθέτει το απαιτούμενο πλήρωμα όπως προβλέπει το έγγραφο ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης.
3. Το πλοίο είναι ικανό να πλέει με ασφάλεια καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού.

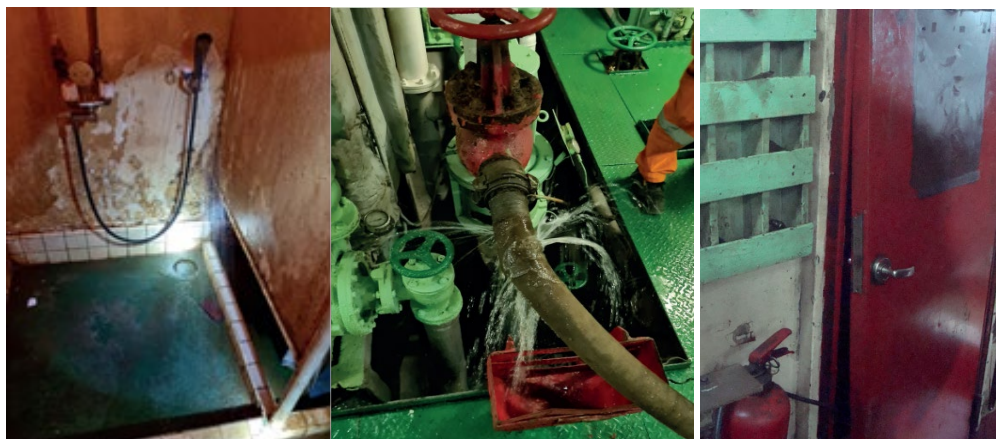


*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

4. Το πλήρωμα είναι ικανό να χειρίζεται και να μεταφέρει με ασφάλεια την κατάσταση του φορτίου κατά τη διάρκεια του επικείμενου ταξιδιού.
5. Το αρμόδιο προσωπικό μηχανής να εκτελεί τις προβλεπόμενες διαδικασίες στα μηχανοστάσια με ασφάλεια.
6. Το πλοίο να διαθέτει κατάλληλη πρόωση και πηδαλιουχία καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενης αποστολής του.
7. Το πλήρωμα είναι εκπαιδευμένο και ικανό να καταπολεμά άμεσα τυχόν πυρκαγιές σε οποιοδήποτε μέρος του πλοίου.
8. Το πλήρωμα είναι εκπαιδευμένο σε διαδικασίες έκτακτης ανάγκης κατά την εγκατάλειψη του πλοίου καθώς επίσης και σε διαδικασίες περισυλλογής ναυαγού.
9. Το πλήρωμα είναι εξοικειωμένο και εφαρμόζει διαδικασίες πρόληψης της ρύπανσης του περιβάλλοντος τόσο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού όσο και στον ελλιμενισμό.
10. Το πλοίο έχει επαρκή ευστάθεια και στεγανότητα.
11. Τηρούνται οι συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας επί του πλοίου.

Εάν από μία επιθεώρηση το πλοίο κριθεί ότι πρέπει να κρατηθεί στο λιμένα έως ότου αποκατασταθούν συγκεκριμένες παρατηρήσεις, και παρόλα αυτά το κράτος σημαίας ή ο Αναγνωρισμένος Οργανισμός δεν συμφωνούν με την κράτηση, τότε μπορούν να ασκήσουν έφεση κατά της απαγόρευσης απόπλου ενώπιον του κράτους λιμένα.

Παρακάτω φαίνονται ενδεικτικά σημεία μη επαρκούς κατάστασης συντήρησης του πλοίου.



**Εικόνα 5: Σημεία με φθορά και ελλιπής συντήρησης εντός του πλοίου  
(πηγή: [Paris MOU Annual Report 2022.pdf](#))**



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

### **5.5.1 Πληροφορίες μη συμμόρφωσης πλοίου και ενέργειες των αρχών**

Υπάρχουν περιπτώσεις όπου οι πληροφορίες ότι ένα πλοίο παρουσιάζει αποκλίσεις από τα διεθνή πρότυπα και δε συμμορφώνεται με τους εν ισχύ κανονισμούς, δύναται να σταλούν στις αρχές του κράτους λιμένα και από οποιονδήποτε φέρει τις πληροφορίες αυτές. Το πρόσωπο αυτό μπορεί να είναι μέλος του ίδιου του πληρώματος, κάποιος εξωτερικός φορέας, επιβάτης του πλοίου ή οποιοσδήποτε αναφέρει το πλοίο για ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης κλπ.

Μετά τη λήψη πληροφοριών αναφορικά με ένα σκάφος που δε συμμορφώνεται με τα πρότυπα ή αποτελεί κίνδυνο ρύπανσης, οι αρχές θα πρέπει να διασταυρώσουν τα στοιχεία αυτά και να ενεργήσουν άμεσα λαμβάνοντας έγκαιρα τα απαραίτητα μέτρα. Η έκθεση επιθεώρησης του πλοίου θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει και τις πληροφορίες αυτές με μέριμνα του PSCO.

Όταν οι εκάστοτε αρχές λαμβάνουν τέτοιες πληροφορίες, οι οποίες μπορεί να συνιστούν και λόγο κράτησης του πλοίου, θα πρέπει να ενημερώσουν άμεσα όλους τους θαλάσσιους, προξενικούς ή διπλωματικούς αντιπροσώπους του κράτους σημαίας και να ζητήσουν τις διαδικασίες για περαιτέρω διερεύνηση και μεταξύ τους συνεργασία.

**Εάν οι λιμενικές αρχές δεν έχουν την δυνατότητα για τον άμεσο έλεγχο του πλοίου, μπορεί αυτός να λάβει χώρα και στον αμέσως επόμενο λιμένα άφιξης του πλοίου κατόπιν συνεννόησης.** Ακόμη θα πρέπει να ενημερώνεται ο Αναγνωρισμένος Οργανισμός που έχει εκδώσει τα σχετικά πιστοποιητικά εξ ονόματος του κράτους σημαίας του πλοίου.

### **5.5.2 Ελλείψεις που οδηγούν σε κράτηση του πλοίου**

Η κράτηση ενός πλοίου, επαφίεται στην επαγγελματική κρίση του PSCO ο οποίος θα κρίνει και την σοβαρότητα των ελλείψεων. Παρακάτω αναγράφονται **μερικές περιπτώσεις** όπου οι λόγοι κράτησης και απαγόρευσης απόπλου καθίστανται επιβεβλημένοι, όπως:

❖ **Η απουσία έγκυρου πιστοποιητικού IAPP** (International Air Pollution Prevention Certificate- Ισχύς 5 έτη), **Πιστοποιητικών EIAPP** (Engine International Air Pollution Prevention Certificate-Εκδίδεται για κάθε ναυτική μηχανή) ή τεχνικών αρχείων (technical manuals) συμφώνως Παραρτήματος VI της MARPOL.



Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»



**Εικόνα 6: Ατμοσφαιρική ρύπανση στη ναυτιλία** (πηγή [MARPOL Annex VI Quick Guide On IAPP And EIAPP Certificates - Marine And Offshore Insight](#) )

(Το IAPP πιστοποιεί το πλοίο (ατμοσφαιρική ρύπανση) και το EIAPP τον κινητήρα μιας ναυτικής μηχανής (ατμοσφαιρική ρύπανση NOx)).

❖ Απουσία έγκυρου **πιστοποιητικού IEEC** (International Energy Efficiency Certificate- Ισχύει για όλη τη διάρκεια ζωής του πλοίου), τεχνικού **φακέλου EEDI** (Energy Efficiency Design Index) ή **SEEMP** (Ship Energy Efficiency Management Plan).

❖ Απουσία εν ισχύ εγγράφου **Δήλωσης Συμμόρφωσης** (Statement of Compliance-Ισχύει για ένα χρόνο) – Κατανάλωση πετρελαίου καυσίμου (Υποβολή ετησίως από το 2019, μετά την 1η Ιουνίου).

❖ Ναυτική Μηχανή Diesel (Με ισχύ εξόδου μεγαλύτερης 130 kW, σε πλοίο κατασκευής από την 1η Ιανουαρίου 2000) ή που έχει υποστεί μεγάλη μετατροπή (από 1η Ιανουαρίου 2000) η οποία δεν συμμορφώνεται με τον τεχνικό του φάκελο, **ή όταν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις εκπομπών NOx κατά τα πρότυπα TIER-III** (το αυστηρότερο πρότυπο) για τις περιοχές ελέγχου εκπομπών (NECAs, NOx Emission Control Areas) στις οποίες λειτουργεί.

❖ Ναυτική Μηχανή Diesel (με ισχύ εξόδου μεγαλύτερη των 5.000 kW ανά κυβισμό κυλίνδρου στα 90 λίτρα ή μεγαλύτερο) σε πλοίο κατασκευής από την 1η Ιανουαρίου 1990 έως και την 1η Ιανουαρίου 2000, χωρίς εγκεκριμένη πιστοποίηση κατόπιν επιθεώρησης.

❖ Έλλειψη εξοπλισμού συμμόρφωσης με τις εκπομπές SOx, με βάση τη μεθοδολογία ανάλυσης δειγμάτων σύμφωνα με το Παράρτημα VI της σύμβασης



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

MARPOL και κατά συνέπεια η περιεκτικότητα του καυσίμου σε θείο υπερβαίνει το μέγιστο όριο που απαιτείται από τον κανονισμό VI/14.

❖ **Πλοίο με μη εγκεκριμένα μέσα συμμόρφωσης με τις εκπομπές SO<sub>x</sub>**, όσον αφορά τις μονάδες καύσης που δεν είναι συνδεδεμένες με συστήματα EGCS (Exhaust Gas Cleaning System, πλυντρίδες μείωσης SO<sub>x</sub>).

❖ **Μη συμμόρφωση περιορισμού εκπομπών SO<sub>x</sub> και αιωρούμενων σωματιδίων εντός περιοχών ελέγχου εκπομπών (ECAs)**. (Εντός ECAs 0.1% Fuel Oil Sulphur, non-ECAs: 0.5% Fuel Oil Sulphur Παγκοσμίως, για τους ευρωπαϊκούς λιμένες το όριο είναι 0.1%).

### **5.5.3 White Grey/Black List και απαγόρευση πρόσβασης στο λιμένα**

Η «λευκή λίστα» αναφέρεται συνήθως σε κατάλογο πλοίων που έχουν επιδείξει ισχυρό ιστορικό συμμόρφωσης με τους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς.

Τα πλοία που περιλαμβάνονται στη λευκή λίστα θεωρούνται χαμηλού κινδύνου όσον αφορά την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου. Επιπλέον έχουν υποβληθεί σε επιθεωρήσεις και πληρούν τα πρότυπα που ορίζονται από τα κράτη μέλη του Μνημονίου Συνεργασίας του Παρισιού. Η συμπερίληψη στη λευκή λίστα δύναται να προσφέρει και ορισμένα πλεονεκτήματα για τα πλοία, όπως μειωμένη συχνότητα επιθεωρήσεων ή ευκολότερες διαδικασίες εισόδου στο λιμένα.

Η «γκρι λίστα» αναφέρεται συνήθως σε μια κατηγορία πλοίων που έχουν αναγνωριστεί ότι έχουν μέτριο επίπεδο κινδύνου όσον αφορά τη συμμόρφωση με τους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς.

Η εγγραφή στον γκρίζο κατάλογο συνεπάγεται ότι το πλοίο υπόκειται σε αυξημένο έλεγχο και μπορεί να υποβληθεί σε συχνότερες επιθεωρήσεις σε σύγκριση με τα σκάφη του λευκού καταλόγου. Οι αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα εντός των κρατών μελών του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού θα παρακολουθούν στενά τα πλοία που περιλαμβάνονται στον γκρίζο κατάλογο για να διασφαλίσουν ότι αντιμετωπίζουν τυχόν ελλείψεις που εντοπίζονται και βελτιώνουν τις επιδόσεις συμμόρφωσής τους.

Η «μαύρη λίστα» στο πλαίσιο του μνημονίου Συνεργασίας των Παρισίων αναφέρεται σε πλοία που έχουν κακό ιστορικό συμμόρφωσης με τους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς. Τα πλοία που περιλαμβάνονται στον κατάλογο αυτό υπόκεινται σε συχνότερες





*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

και διεξοδικότερες επιθεωρήσεις κατά την είσοδό τους στους λιμένες. Η ύπαρξη στη μαύρη λίστα μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικές καθυστερήσεις και πρόσθετο έλεγχο για το σκάφος, επηρεάζοντας ενδεχομένως τις λειτουργίες και τη φήμη του στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Κάθε κράτος σημαίας οφείλει να διασφαλίσει ότι ένα ξένο εμπορικό πλοίο **δε θα έχει πρόσβαση στους λιμένες και τα αγκυροβόλιά του**, εφόσον φέρει τη σημαία ενός κράτους το οποίο εντάσσεται στον «γκρι κατάλογο», όπως δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του Μνημονίου Συνεννόησης και έχει κρατηθεί περισσότερες από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 24 μηνών εντός της περιοχής ευθύνης του μνημονίου, ή φέρει τη σημαία κράτους που περιλαμβάνεται στον «μαύρο κατάλογο» και έχει κρατηθεί περισσότερες από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 36 μηνών.

Η διαταγή απαγορεύσεως προσβάσεως αίρεται μετά την πάροδο τριών μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της διαταγής και όταν πλέον επέλθει συμμόρφωση με τις κείμενες συμβάσεις και κανονισμούς.

Εάν στο πλοίο αποδοθεί και 2<sup>η</sup> απαγόρευση πρόσβασης σε λιμένα ή αγκυροβόλιο, η περίοδος άρσης διαταγής αυξάνεται στους 12 μήνες.

Σε περίπτωση και 3<sup>ης</sup> απαγόρευσης, η διαταγή άρσης αίρεται μετά από διάστημα 24<sup>ων</sup> μηνών. Αυτή η τρίτη διαταγή άρσης πρόσβασης μπορεί να αρθεί μετά εφόσον:

- ❖ Το πλοίο φέρει σημαία κράτους του οποίου το ποσοστό απαγόρευσης απόπλου δεν εμπίπτει ούτε στο «μαύρο» ούτε τον «γκρι κατάλογο».
- ❖ Τα νόμιμα πιστοποιητικά και τα πιστοποιητικά κατάταξης του πλοίου εκδίδονται από Οργανισμούς που αναγνωρίζονται και είναι αποδεκτοί από το Μνημόνιο Συνεργασίας του Παρισιού.
- ❖ Η εταιρεία διαχείρισης του πλοίου επιτυγχάνει υψηλή απόδοση.

## **6. Port State Control Deficiency Codes (Κωδικοί Ανεπάρκειας)**

Κατά την επιθεώρηση από τις αρχές του κράτους λιμένα είναι πολύ σύνηθες να εντοπισθούν από τον PSCO παρατηρήσεις και σημεία τα οποία αποτελούν παρατυπίες οι οποίες αποκλίνουν από τις προβλεπόμενες διαδικασίες συμμόρφωσης στις διεθνείς συμβάσεις. Προκειμένου να ομαδοποιηθούν αυτές οι ελλείψεις αλλά και για λόγους ομοιομορφίας, έχει δημιουργηθεί μία λίστα ανά κατηγορία σημείων ελέγχου, η οποία συμπεριλαμβάνει τους λεγόμενους Deficiency Codes και η δυναμική των οποίων μπορεί



να οδηγήσει κατά περίπτωση ακόμη και στην κράτηση του πλοίου, έως την αποκατάσταση της παρατήρησης. Κατ' αυτόν τον τρόπο η εκάστοτε ανεπάρκεια ή μη συμμόρφωση αντιστοιχεί σε κάποιον κωδικοποιημένο αριθμό (Deficiency Code) όπως φαίνεται στο Παράρτημα «B».

## **7. ISM Code**

Ο κώδικας ISM εγκρίθηκε το 1993 ως τροποποίηση της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS).

Πρωταρχικός στόχος του κώδικα ISM είναι να παράσχει ένα τυποποιημένο πλαίσιο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων, με έμφαση στη διασφάλιση της ασφάλειας της ζωής στη θάλασσα, την πρόληψη ατυχημάτων και την αποφυγή ζημιών στο θαλάσσιο περιβάλλον.

### **7.1 Πεδίο Εφαρμογής του Κώδικα ISM**

Ο κώδικας ISM ισχύει για όλα τα εμπορικά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών πλοίων, των φορτηγών πλοίων και των κινητών υπεράκτιων μονάδων γεώτρησης (MODU) ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω, καθώς και για εταιρείες που εκμεταλλεύονται τα πλοία αυτά.

Στο πεδίο εφαρμογής του ανήκουν και δύο πρόσθετες κατηγορίες (πέραν του Κεφ.ΙΧ SOLAS 74):

- ❖ Φορτηγά πλοία που εκτελούν πλόες αποκλειστικά εσωτερικού ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων.

- ❖ Επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες που εντάσσονται στις κατηγορίες A και B της κοινοτικής οδηγίας 98/18 EUROSOLAS, όπως αυτή τροποποιήθηκε και ισχύει.

**Εξαιρούνται** από την εφαρμογή του κώδικα:

- ❖ Πολεμικά πλοία και λοιπά πλοία που χρησιμοποιούνται μόνο για κρατικούς μη εμπορικούς σκοπούς.

- ❖ Πλοία που δεν προωθούνται με μηχανικά μέσα, στα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, στις θαλαμηγούς και στα σκάφη αναψυχής, εκτός αν είναι επανδρωμένα ή πρόκειται να επανδρωθούν με πλήρωμα και μεταφέρουν περισσότερους από δώδεκα επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς.

- ❖ Αλιευτικά σκάφη.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

- ❖ Εμπορικά πλοία και κινητές υπεράκτιες μονάδες γεώτρησης ολικής χωρητικότητας κάτω των 500 κόρων.
- ❖ Επιβατηγά πλοία, πλην των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Ro-Ro.

## **7.2 Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS)**

Ο κώδικας ISM απαιτεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες να καθιερώσουν και να εφαρμόσουν ένα Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS Safety Management System) που περιγράφει πολιτικές, διαδικασίες και πρακτικές για τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων τους και την πρόληψη ατυχημάτων.

Ένα Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες λειτουργικές απαιτήσεις:

- ❖ Την πολιτική της εταιρείας σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.
- ❖ Τις οδηγίες και διαδικασίες για τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων και της προστασίας του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τη σχετική διεθνή και εθνική νομοθεσία.
- ❖ Τα καθορισμένα επίπεδα αρμοδιοτήτων και τρόπους επικοινωνίας του προσωπικού ξηράς, προσωπικού του πλοίου και μεταξύ τους.
- ❖ Τις διαδικασίες αναφοράς ατυχημάτων και για τις μη συμμορφώσεις με τις διατάξεις του Κώδικα
- ❖ Διαδικασίες προετοιμασίας και ανταπόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.
- ❖ Διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων (internal audits) και αναθεώρησης του συστήματος διαχείρισης.

## **7.3 Πολιτική Ασφάλειας και Προστασίας Περιβάλλοντος**

Οι εταιρείες υποχρεούνται να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν μια πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, περιγράφοντας τη δέσμευσή τους για ασφάλεια, πρόληψη της ρύπανσης και συμμόρφωση με τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς.

## **7.4 Καθορισμένο πρόσωπο στην ξηρά (DPA)**



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

Κάθε εταιρεία υποχρεούται να ορίσει ένα πρόσωπο στην ξηρά, γνωστό ως Designated Person Ashore (DPA), το οποίο είναι υπεύθυνο για τη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής του SMS και χρησιμεύει ως σημείο επαφής με τις ρυθμιστικές αρχές (Flag State).

## **7.5 Επαλήθευση και πιστοποίηση**

Τα πλοία και οι ναυτιλιακές εταιρείες υπόκεινται σε διαδικασίες επαλήθευσης και πιστοποίησης για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τον κώδικα ISM. Αυτό περιλαμβάνει ελέγχους που διεξάγονται από κράτη σημαίας, αναγνωρισμένους οργανισμούς και αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα.

Ο ISM (International Safety Management) Code στοχεύει να θέσει σε λειτουργία ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης ενός πλοίου, του οποίου η λειτουργία βεβαιώνεται από την έκδοση δύο ειδών πιστοποιητικών, ενός για το γραφείο (Document of Compliance) και ενός για το κάθε πλοίο (Safety Management Certificate). Τα πιστοποιητικά αυτά τα εκδίδει η σημαία ή ο νηογνώμονας κατ' εξουσιοδότηση της σημαίας.

Εταιρείες που διαχειρίζονται πλοία με περισσότερες από μια σημαίες, υποχρεούνται να τηρούν τόσα DOCs όσες και οι σημαίες. Νηογνώμονες εξουσιοδοτημένοι από πολλές σημαίες δύνανται να εκδίδουν πολλαπλά DOC με μία μόνο επίσκεψη στο γραφείο για έλεγχο. Το κάθε SMC είναι συνδεδεμένο με ένα και μόνο DOC και αν το DOC ανακληθεί για κάποιο σοβαρό λόγο, όπως σοβαρές ελλείψεις κατά την διάρκεια PSC Inspection, καθίσταται αυτομάτως άκυρο και το πλοίο δεν φεύγει από το λιμάνι αν δεν εκλείψουν οι λόγοι ανάκλησης και δεν εκδοθεί νέο.

Σε κάθε περίπτωση είναι σημαντικό να είναι σε θέση το γραφείο να αποδείξει ότι το SMS Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειάς του λειτουργεί. Το σύστημα λειτουργεί εφόσον οι διαχειριστικές ατέλειες:

1. Εντοπίζονται εγκαίρως.
2. Αναφέρονται εγγράφως.
3. Αντιμετωπίζονται εντός εύλογου διαστήματος.
4. Και κυρίως δεν ξανασυμβαίνουν.



## 7.6 Τύποι ελέγχου εταιρείας

❖ Οι Έλεγχοι της Εταιρείας συμφώνως ISM είναι οι κάτωθι:

(1) Έλεγχος για την έκδοση Προσωρινού Έντυπου Συμμόρφωσης (Interim DOC):

Πρέπει να διεξάγεται για νεοσύστατη εταιρεία ή προσθήκη τύπου πλοίου και το Interim DOC έχει ισχύ 12 μήνες.

(2) Αρχικός έλεγχος (Initial audit):

Πρέπει να διεξάγεται για την έκδοση DOC για μια εταιρεία για πρώτη φορά. Το DOC έχει ισχύ 5 έτη. Αντίγραφο του DOC πρέπει να είναι διαθέσιμο επί του σκάφους.

(3) Ετήσιος έλεγχος (Annual audit): Διεξάγεται κάθε χρόνο μεταξύ τριών μηνών πριν και μετά από κάθε επέτειο ημερομηνία.

(4) Έλεγχος ανανέωσης (Renual audit):

Διεξάγεται εντός τριών μηνών πριν από την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου DOC.

(5) Πρόσθετος έλεγχος (Additional Audit):

Πρέπει να διεξάγεται για να επαληθεύεται ότι λαμβάνονται αποτελεσματικά μέτρα στην εμφάνιση ISM non-Conformities.

❖ Οι Έλεγχοι του Πλοίου συμφώνως ISM είναι οι κάτωθι:

(1) Έλεγχος για την έκδοση προσωρινού SMC (Interim Safety Management Certificate):

Διενεργείται για την έκδοση προσωρινού SMC για πλοίο που δεν έχει λειτουργήσει ή για πλοίο ποια σημαία έχει αλλάξει. Το Interim DOC έχει ισχύ 6 μήνες.

(2) Αρχικός έλεγχος (Initial audit):

Διεξάγεται για την έκδοση SMC για ένα πλοίο για πρώτη φορά. Το SMC έχει ισχύ 5 έτη.

(3) Ενδιάμεσος έλεγχος (Intermediate Audit):

Διεξάγεται μεταξύ της ημερομηνίας της δεύτερης και της τρίτης επετείου (εντός δώδεκα μηνών).

(4) Έλεγχος ανανέωσης (Renewal Audit):

Διενεργείται εντός τριών μηνών πριν από την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου SMC.

(5) Πρόσθετος έλεγχος (Additional Audit):

Πρέπει να διεξάγεται για να επαληθεύεται ότι λαμβάνονται αποτελεσματικά μέτρα στην εμφάνιση ISM non-Conformities.



## 7.7 Μη συμμόρφωση με τον κώδικα ISM (ISM-non conformities)

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM Code), ως μη συμμόρφωση χαρακτηρίζεται μια κατάσταση στην οποία το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS) μιας ναυτιλιακής εταιρείας ή η εφαρμογή αυτού, δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κώδικα ISM. Οι μη συμμορφώσεις μπορούν να διαπιστωθούν και καταγραφούν κατά τη διάρκεια εσωτερικών ελέγχων (internal audits), εξωτερικών ελέγχων (external audits), επιθεωρήσεων που διεξάγονται από κράτη σημαίας, από αναγνωρισμένους οργανισμούς ή από τις αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα (PSC Inspections).

### 7.7.1 Τύποι μη συμμορφώσεων ISM

Οι μη συμμορφώσεις κατηγοριοποιούνται ως μείζονος ή ήσσονος σημασίας με βάση τη σοβαρότητά τους και τις πιθανές επιπτώσεις τους στην ασφάλεια των λειτουργιών του πλοίου και στο θαλάσσιο περιβάλλον. Οι μείζονες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης αντιπροσωπεύουν σημαντικές αδυναμίες συμμόρφωσης, ενώ οι αντίστοιχες ήσσονος σημασίας αποτελούν τις λιγότερο κρίσιμες αποκλίσεις.

#### **Non-Conformity**

Σύμφωνα με τον κώδικα ISM, η μη συμμόρφωση ορίζεται ως μια παρατηρούμενη κατάσταση όπου αντικειμενικά στοιχεία υποδεικνύουν τη μη εκπλήρωση μιας συγκεκριμένης απαίτησης.

Ο ορισμός αυτός αναδεικνύει τη σημασία των αποδεικτικών στοιχείων, τα οποία περιλαμβάνουν ποσοτικές ή ποιοτικές πληροφορίες, αρχεία, δηλώσεις και γεγονότα που σχετίζονται με την ασφάλεια ή την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

#### **Major Non-Conformity**

Μια σημαντική μη συμμόρφωση αναφέρεται σε σημαντική απόκλιση ή μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM και είναι μια ιδιαίτερα σοβαρή κατάσταση που η δυναμική της συνιστά σημαντικό κίνδυνο για:

- ❖ Την ασφάλεια του προσωπικού
- ❖ Το πλοίο
- ❖ Το περιβάλλον
- ❖ Υφίσταται αδυναμία ή απροθυμία στην αποτελεσματική και συστηματική εφαρμογή του κώδικα ISM.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

Όταν εντοπίζεται σημαντική μη συμμόρφωση απαιτείται η άμεση λήψη διορθωτικών μέτρων. **Ακόμη μία major non-conformity δύναται να οδηγήσει στην ανάκληση του DOC της διαχειρίστριας.** Οι σημαντικές περιπτώσεις μη συμμόρφωσης κατά τη διάρκεια ελέγχου (audit) ή επιθεώρησης (inspection) ISM υποδηλώνουν θεμελιώδη βλάβη στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του πλοίου.

Ενδεικτικά παραδείγματα major non-conformities είναι τα εξής:

- ❖ Αδυναμία καθορισμού και εφαρμογής διαδικασιών για βασικές λειτουργίες ασφάλειας, όπως είναι η ετοιμότητα έκτακτης ανάγκης και η συντήρηση εξοπλισμού ασφαλείας.
- ❖ Η μη αποτελεσματική εφαρμογή διαδικασιών διαχείρισης της ασφάλειας, που οδηγεί σε επαναλαμβανόμενα συμβάντα ασφάλειας ή ατυχήματα.
- ❖ Η ελλιπής εκπαίδευση και εξοικείωση του πληρώματος σχετικά με τις διαδικασίες ασφαλείας και τα πρωτόκολλα αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.
- ❖ Η Αποτυχία διόρθωσης μη συμμορφώσεων που εντοπίστηκαν από προηγούμενες επιθεωρήσεις εντός καθορισμένων χρονικών πλαισίων.

Όταν εντοπίζονται σημαντικές περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, απαιτούνται άμεσες διορθωτικές ενέργειες από τη διοίκηση του πλοίου για την αποκατάσταση και τη συμμόρφωση του πλοίου με τον κώδικα ISM. Διαφορετικά η μη αποκατάσταση καταστάσεων μη συμμόρφωσης μπορεί να οδηγήσει σε σοβαρές συνέπειες τόσο για το πλοίο όσο για την εταιρεία, όπως η απαγόρευση απόπλου του πλοίου ή η επιβολή προστίμων.

### **7.7.2 Αναφορά μη συμμορφώσεων**

Όταν εντοπίζεται μη συμμόρφωση κατά τον ISM Code, η εταιρεία οφείλει να την αναφέρει στις αρμόδιες αρχές, συμπεριλαμβανομένου του κράτους σημαίας. Η εταιρεία είναι επίσης υπεύθυνη για τη λήψη διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση της μη συμμόρφωσης.

### **7.7.3 Διορθωτικές ενέργειες εταιρείας - Επαλήθευση**



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

Εφόσον παρατηρηθεί μη συμμόρφωση, η ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει να λάβει διορθωτικά μέτρα για να διορθώσει την κατάσταση και να καταστήσει το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) κατά συμμόρφωση με τον ISM Code. Οι διορθωτικές ενέργειες θα πρέπει να είναι άμεσες, αποτελεσματικές και να στοχεύουν στην αποφυγή επανεμφάνισής τους.

Μετά την ανάληψη κατάλληλων μέτρων συμμόρφωσης, η εταιρεία πρέπει να εξασφαλίσει εκ νέου επαλήθευση (τόσο στο DOC αυτής όσο και στο SMS του πλοίων) για να διασφαλιστεί ότι η μη συμμόρφωση έχει αποκατασταθεί. Για το σκοπό αυτό, διενεργούνται έλεγχοι παρακολούθησης και επιθεωρήσεις ώστε να επιβεβαιώνεται η αποτελεσματικότητα των διορθωτικών μέτρων της εταιρείας.

Επιπρόσθετα, η εταιρεία οφείλει να ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένου του κράτους σημαίας και των νηογνομόνων σχετικά με τη μη συμμόρφωση, τα διορθωτικά μέτρα και την εξυγίανση.

Είναι σαφές ότι η εμφάνιση περιστατικών μη συμμόρφωσης, επηρεάζουν το κύρος και την αξιοπιστία μιας εταιρείας, στο ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον της διεθνούς ναυτιλίας, όπου η ασφάλεια και η εμπιστοσύνη στα συναλλασσόμενα μέρη έχει κυριαρχικό ρόλο στην μεταξύ τους συνεργασία.

Σε αρκετές μη συμμορφώσεις επαναλαμβανόμενες ή σοβαρές μπορεί να επιβληθούν κυρώσεις, **όπως η ανάκληση ή αναστολή του πιστοποιητικού διαχείρισης της ασφάλειας. Ακόμη σε περιπτώσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα μπορεί να απαγορευθεί ο απόπλους ενός πλοίου και να κρατηθεί στο λιμάνι, μέχρι την αποκατάσταση των παρατηρήσεων μη συμμόρφωσης.** Συνεπεία μιας χρονοκαθυστερήσης του πλοίου στο λιμάνι, μπορεί να προκληθεί οικονομική ζημία σε βάρος της διαχειρίστριας εταιρείας η οποία έχει δεσμευτεί να τηρήσει ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα φόρτωσης /εκφόρτωσης /μεταφοράς φορτίου κλπ.





Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»

**DOCUMENT OF COMPLIANCE**

(Official seal) (State)

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

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

Under the authority of the Government of .....  
(name of the State)

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

Name and address of the Company .....  
(see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)

Company identification number .....

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

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

This Document of Compliance is valid until .....  
subject to periodical verification.

Completion date of the verification on which this certificate is based .....  
(dd/mm/yyyy)

Issued at .....  
(Place of issue of the Document)

Date of issue .....  
(Signature of the duly authorized  
official issuing the Document)

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Εικόνα 7 : Document of Compliance of a Company (πηγή ISM Code)



Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»

### SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

(Official seal)

(State)

Certificate No.

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

Under the authority of the Government of .....  
(name of the State)

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

Name of ship: .....

Distinctive number or letters: .....

Port of registry: .....

Type of ship:\* .....

Gross tonnage: .....

IMO Number: .....

Name and address of the Company: .....  
.....  
(see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)

Company identification number .....

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

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



Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»

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

Completion date of the verification on which this certificate is based .....  
(dd/mm/yyyy)

Issued at .....  
(Place of issue of the Certificate)

Date of issue .....  
(Signature of the duly authorized official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

### Εικόνα 8 : Safety Management Certificate of a ship (πηγή ISM Code)

#### 7.7.4 Ελλείψεις ISM που αποτελούν λόγο κράτησης κατά το PSC

Κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων από το κράτος λιμένα, εντοπίζονται major non-conformities οι οποίες αποτελούν λόγο απαγόρευσης απόπλου πλοίου (detention). Η **κωδικοποίηση ανεπάρκειας κατά ISM** όπως προαναφέρθηκε στο Προηγούμενο Κεφάλαιο είναι ανάλογα την κατηγορία μη συμμόρφωσης από **15101 έως 15199**. Σε αυτήν την περίπτωση, πρέπει να διενεργείται εκ νέου έλεγχος από την το κράτος σημαίας (FSI Flag State Inspection) ή από τον αναγνωρισμένο οργανισμό ώστε να διερευνηθεί η μη συμμορφούμενη έλλειψη/κατάσταση και να επαληθευτεί η επιδιόρθωσή της από την εταιρεία.

Η Εταιρεία θα πρέπει να υποβάλει αίτηση για πρόσθετο έλεγχο στο γραφείο του νηογνώμονα μαζί με:

- ❖ Αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης της PSC.
- ❖ Ιδιαίτερη εξήγηση από τον PSC Officer σχετικά με τους λόγους για τους οποίους επισημάνθηκαν οι ελλείψεις του ISM.

Οι εταιρεία προβαίνει επίσης στις κάτωθι ενέργειες:



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

❖ Τη διόρθωση των καταστάσεων/διαδικασιών στις οποίες βασίζονται οι ελλείψεις ISM, π.χ. επισκευές κατασκευής και εξοπλισμού κύτους, παροχή του απαραίτητου εγγράφου.

❖ Να διερευνήσει τα βαθύτερα αίτια των ελλείψεων ISM (root causes of the ISM deficiencies) και να καταρτίσει διορθωτικά μέτρα με σχέδιο δράσης για την αποτελεσματική πρόληψη της επανεμφάνισης ελλείψεων σύμφωνα με τον κώδικα. Στην περίπτωση εντοπισμού “major non-conformities” η εταιρεία πρέπει να διέλθει πρόσθετο έλεγχο (additional audit) για επικύρωση και επαλήθευση των διορθωτικών ενεργειών και του Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειάς της.

## **8. PSC action taken codes (κωδικοί ανάληψης μέτρων του PSC)**

Οι αξιωματικοί ελέγχου κατά την επιθεώρηση PSC καταγράφουν τυχόν ελλείψεις και αποκλίσεις τις οποίες εντοπίζουν και τις κατηγοριοποιούν σύμφωνα με την κωδικοποίηση που αναφέρεται στο Κεφάλαιο 6 και το Παράρτημα «B». Σε αυτές τις ελλείψεις απαιτείται κατά περίπτωση να αναληφθούν συγκεκριμένα μέτρα. Για τον σκοπό αυτό οι PSCO, χρησιμοποιούν μία διψήφια κωδικοποίηση στο έντυπο παρατηρήσεων (FORM B του εντύπου επιθεώρησης PSC) δίπλα σε κάθε παρατήρηση ώστε να καθορίσει την απαιτούμενη ενέργεια που πρέπει να γίνει καθώς και την αμεσότητα αυτής. Η κωδικοποίηση αυτή «Action Taken Codes» αναλύεται στο Παράρτημα «Γ».

Οι κωδικοί για τα μέτρα που λαμβάνονται εισάγονται εκτός από το έντυπο επιθεώρησης και στην ηλεκτρονική βάση δεδομένων SIRENAC (Χρησιμοποιείται στο PARIS MOU) είτε από τους PSCO ή από αξιωματικούς συνδέσμους. (Το SIRENAC είναι ένα σύστημα βάσεων δεδομένων που διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με πλοία που επιδίδονται σε μη τυχαίες δραστηριότητες, όπως η παράνομη αλιεία, η ρύπανση και άλλες παράνομες δραστηριότητες στη θάλασσα).

## **9. Έκθεση επιθεώρησης PSC**

Κατά την επιθεώρηση PSC **εάν ο PSC Officer δεν εντοπίσει ελλείψεις**, τότε εκδίδει στην έκθεση επιθεώρησης **μόνο το έντυπο Α**, στον πλοίαρχο του πλοίου.

Εφόσον παρατηρήσει και καταγράψει **ελλείψεις**, η έκθεση επιθεώρησης θα τις περιλαμβάνει καταγεγραμμένες **στο έντυπο Β της έκθεσης επιθεώρησης**.




Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»

Η έκθεση αναφέρει τυχόν μέτρα παρακολούθησης που πρέπει να ληφθούν για την αποκατάσταση των διαπιστωθεισών ελλείψεων, όπως αναφέρονται στο Κεφάλαιο 8 και περιλαμβάνει τη σχετική αναφορά στη σύμβαση. Στη συνέχεια, τα στοιχεία του πλοίου και τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων θα καταγράφονται σε βάση δεδομένων. Ο επιθεωρητής αξιωματικός εκδίδει την έκθεση επιθεώρησης (έντυπο Α και έντυπο Β) στον πλοίαρχο του πλοίου.

Η έκθεση επιθεώρησης περιγράφει αναλυτικά για κάθε παρατήρηση μέχρι πότε πρέπει να έχει αποκατασταθεί και αναφέρει την σχετική σύμβαση.

Εάν οι διαπιστωθείσες ελλείψεις είναι σοβαρές, ο επιθεωρητής μπορεί να εκδώσει ένταλμα κράτησης το οποίο αποδίδει στον Κυβερνήτη του πλοίου και στη Σημαία του πλοίου.

**FORM A**

**Paris MoU**  **REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL<sup>\*)</sup>**  
on Port State Control

(reporting authority)  
(address)  
(telephone)  
(telefax)  
(e-mail)

copy to: - master  
- head office  
- PSCO  
if ship is detained, copy to:  
- flag State  
- recognised organization, if applicable

**SHIP PARTICULARS**

1. Name of ship: ..... 2. Flag of ship: ..... 3. Type of ship: .....

4. Call sign: ..... 5. IMO number: ..... 6. MMSI Number: .....

7. Date keel laid / major conversion commenced: .....

8. Deadweight (where applicable): .....

9. Gross tonnage: ..... 10. Main engine (KW): ..... 11. Old Tonnage: .....

12. Emission Abat. method: .....

13. Classification society(ies) responsible for issuance of class certificates:  
..... date of issue: ..... date of expiry: .....  
..... date of issue: ..... date of expiry: .....

14. Recognised Organization (s) responsible for issuance of certificates on behalf of the flag State:  
.....  
.....

15. Full particulars of company (identical to particulars as in the SMC)  
IMO Company number: .....  
Name: ..... Address: ..... City: ..... Country: .....

16. Name & address of charterer: (Only ships carrying liquid or solid cargoes in bulk, pref. 1<sup>st</sup> charterer record.)  
Name: ..... Address: ..... City: ..... Country: .....  
 Demise Charter  Time Charter  Voyage Charter

17. Name and signature of master to confirm the receipt of the inspection report and to certify that the information under 16, when applicable, is correct:  
Name: ..... Signature: .....

**INSPECTION PARTICULARS<sup>\*\*)</sup>**

18. Date of first visit: ..... 19. Date of report: ..... 20. Place of inspection: .....

21. If vessel is detained: Date of issue of detention notice: .....

22. Type of inspection:  Initial inspection  More detailed inspection  Expanded inspection  CIC

<sup>\*)</sup> This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.  
<sup>\*\*)</sup> Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection will be reported to the appropriate authorities and organisations and is subject to publication.  
Page .. of ..



Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»

FORM A

23. Operational controls (if any):  Abandon Ship drill: .....  SOPEP drill: .....  
 Fire drill: .....  SMPEP drill: .....  
 Damage control drill: .....  Other: .....  
 Enclosed space entry drill: .....

24. Areas inspected:  
 Navigation bridge .....  Engine room .....  Accommodation and galley .....  
 Passenger spaces .....  Steering-room .....  Decks and forecastle .....  
 Cargo area .....  Vehicle deck .....  
 Ballast tank(s) internal .....  Ballast tank(s) from manhole.....

25. Relevant certificate(s)  
a title b issuing authority c date of issue d date of expiry e information on last intermediate, periodical or annual survey  
date of survey surveying authority country  
1 .....  
2 .....  
3 .....  
4 .....  
5 .....  
6 .....  
7 .....  
8 .....

26. Ship related inspection action taken:  
 Flag State informed  RO informed  Next port informed  Inspection suspended  
 Ship expelled  Dismissed on AFS grounds  Coastal State informed  
 Observations to inspection  Flag state requested to submit action plan within .....  
 Shipowners organisation informed  Union representative informed  
 Overriding factor  MARPOL investigation  
 ILO informed  Shipowner & Seafarer organisations informed  
 Excluded on AFS grounds  Other authority informed

27. Deficiencies  no  yes (see attached FORM B)  
28 Outstanding deficiencies\*\*\*  no  yes (see attached copy of FORM B from previous inspection(s))  
29. Supporting documentation  no  yes (see annex)

**PORT STATE PARTICULARS**

Head office/District office: ..... Address: .....  
(delete as applicable)  
Telephone: ..... Telefax: .....  
E-mail: ..... Website: .....  
Name(s): .....  
(duly authorized PSCO of reporting authority)  
Signature(s): .....

**This report must be retained on board for a period of at least three years and must be readily available for consultation by Port State Control Officers at all times.**

\*\*\*) "Outstanding deficiencies" are listed for information only and will not be taken into account for the calculation of the Ship Risk Profile and the Company performance.  
Page .. of ..

Εικόνα 9: Form A εντύπου επιθεώρησης PSC (πηγή Paris MoU)

Μετά τη διεξαγωγή της επιθεώρησης ο ελεγκτής αξιωματικός συμπληρώνει τη Form A όπως φαίνεται στην παραπάνω εικόνα. Εκεί αναγράφονται τα στοιχεία του πλοίου, της εταιρείας, του ναυλωτή, του φορτίου που μεταφέρει, καθώς επίσης το είδος της επιθεώρησης που διεξήγαγε και συμπληρώνονται όλα τα Πιστοποιητικά που ελέγχθηκαν και οι χώροι που επιθεωρήθηκαν. Εάν καταγραφούν ελλείψεις (deficiencies) τότε συμπληρώνεται και το κάτωθι έντυπο Form B στο οποίο αναγράφονται οι κωδικοί των ελλείψεων (deficiency codes που αναλύθηκαν στο Κεφάλαιο 6 του παρόντος) και οι αντίστοιχοι Action taken Codes και αναγράφεται για κάθε παρατήρηση εάν σχετίζεται με τον ISM ή τον Αναγνωρισμένο Οργανισμό που έχει ορίσει η σημαία του πλοίου, ο οποίος εκδίδει και τα σχετικά Πιστοποιητικά εξ' ονόματος αυτής, προκειμένου να ενημερωθεί η αρμόδια εκάστοτε αρχή για την ανάληψη ενεργειών αποκατάστασης.

Το αρχείο των επιθεωρήσεων πρέπει να τηρείται στο αρχείο του πλοίου για τρία έτη.





Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»



**PORT STATE CONTROL**  
(Sample-National form)  
**NOTICE OF DETENTION FOR THE MASTER**

No.

The undersigned:  
duly authorized officer of the {..... *Shipping Inspectorate*} herewith notifies you that  
the ship: ".....", callsign:.....,  
IMO number:....., gross tonnage:.....,  
port of registry:....., flagstate:.....,  
type of ship:....., date on which keel was laid:.....,  
owner:....., master:.....,  
agents:....., classification society/RO:.....,  
berthed at: .....

has been detained in accordance with the provisions of article {..} of the {.....} Port State Control Act (Official Collection, 19.., no. ....),

on account of:

- one or more of the criteria for detention set out in Annex X of Council Directive 2009/16/EC of 23 April 2009 (Official Journal of the European Communities No L 131);
- crew members being unable to provide proof of professional proficiency for the duties assigned to them as mentioned in article 12 of Council Directive 2008/106/EC of 19 November 2008 (Official Journal of the European Communities No L 323);
- master or crew unable to comply with operational requirements as contained in the Conventions mentioned in article {..} of the Port State Control Act;
- other deficiencies which, individually or together, are clearly hazardous to safety, health or environment;
- the fact that the Port State Control Officer was obstructed in the execution of his duty.

For further details see the Report of Inspection forms A & B enclosed to this notice for the master.

In accordance with the provisions of article {..} of the Port State Control Act it is prohibited to shift the ship to another berth without the prior consent of the Port State Control Officer, or to proceed to sea without a proper Notice of Release of ship from detention.

Place:

Date:

The above mentioned officer:

**Εικόνα 11: Notice of Detention for the Master (πηγή Paris MoU)**

Στην παραπάνω Εικόνα, συμπληρώνεται το έντυπο κράτησης του πλοίου εφόσον οι συνθήκες που προαναφέρθηκαν το επιβάλλουν και το οποίο επιδίδεται στον Κυβερνήτη του πλοίου.





Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»



**PORT STATE CONTROL**  
{Standard}  
**NOTIFICATION OF DETENTION OF SHIP\***

Flag State / Consulate  
Classification society/recognised organization  
Fax no.  
E-mail

Number of pages, incl. this

Dear Sir / Madam,

[Ship's name, flag, IMO No.] – Detention of ship

The ..... Maritime Authority have on [date] carried out an inspection of the above ship at [Port, country].

The ship is detained at [time of detention] hours due to the following detainable deficiencies :

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. ....
6. ....
7. ....
8. ....
9. ....
10. ....

Enclosed please find a copy of the Report of inspection forms A & B and the Notice of detention for the Master\*\*.

For further inquiries, please contact: [ Name and contact details ]

Yours faithfully,

## Εικόνα 12: Notification of Detention of Ship to Flag State (πηγή Paris MoU)

Όταν ένα πλοίο κρατείται από τις αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα, ενημερώνουν αμέσως το κράτος σημαίας του πλοίου. Η κοινοποίηση αυτή είναι ζωτικής σημασίας, διότι το κράτος σημαίας φέρει την πρωταρχική ευθύνη για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης των σκαφών του με τους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς.

Η κοινοποίηση αυτή αποστέλλεται συχνά μέσω επίσημων διαύλων, όπως το σύστημα «Equasis» ή μέσω των ναυτιλιακών αρχών. Η κοινοποίηση στο κράτος σημαίας θα περιλαμβάνει λεπτομέρειες σχετικά με την κράτηση, όπως τους λόγους κράτησης, τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν και τυχόν διορθωτικά μέτρα που απαιτούνται.

(Το Equasis είναι ένα ευρωπαϊκό σύστημα πληροφοριών το οποίο περιλαμβάνει μια ηλεκτρονική βάση δεδομένων με πληροφορίες σχετικά με τον παγκόσμιο εμπορικό



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

στόλο, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων των πλοίων, των αρχείων επιθεώρησης και κράτησης και των δεδομένων του νηογνώμονα. Το εν λόγω σύστημα χρησιμοποιείται από διάφορους ενδιαφερόμενους φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων των πλοιοκτητών, των ναυτιλιακών αρχών, των αξιωματικών ελέγχου του κράτους λιμένα και των νηογνώμωνων, για την πρόσβαση σε αξιόπιστες και ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με τα πλοία και τη συμμόρφωσή τους με τους διεθνείς κανονισμούς. Αυτή η βάση δεδομένων συμβάλλει στη βελτίωση της διαφάνειας, της ασφάλειας και της ποιότητας στη ναυτιλιακή βιομηχανία).



**Flag State / Consulate**  
**Classification society/recognised organization**  
**Fax no.**  
**E-mail**

**Number of pages, incl. this**

**Dear Sir / Madam,**

**[Ship's name, flag, IMO No.] – Release of ship**

The ..... Maritime Authority have on [date] carried out a re-inspection of the above ship at [Port, country].

The ship was released at [time of release] hours.

[Insertion of free text, if any]

Enclosed please find a copy of the Report of inspection forms A & B.

Yours faithfully,

\* As per IMO-MSC/Circ.1011 and MEPC/Circ.383

### **Εικόνα 13 : Notification of Release of Ship (Πηγή Paris MoU)**

Οι αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα ενημερώνουν το κράτος σημαίας για την επικείμενη ελευθέρωση του πλοίου στο οποίο έχει επιβληθεί κράτηση. Αυτή η



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

κοινοποίηση περιλαμβάνει στοιχεία σχετικά με την κράτηση, τα διορθωτικά μέτρα που ελήφθησαν και τα αποτελέσματα της επακόλουθης επιθεώρησης για έλεγχο συμμόρφωσης.

Released from detention - period : 1 - 2024					
<b>IMO</b> : 8422010	<b>Company</b>	Kinisis Navigation SA , , , Gambia			
<b>Name</b> : PRIMA	<b>Classification society</b>	Alfa Register of Shipping			
<b>Insp.date</b> : 19-1-2024	<b>Charterer</b>	, , ,			
<b>Number of detentions last 36 months</b> : 4	<b>Type</b>	<b>Flag</b>	<b>Gross tonnage</b>	<b>Keeldate</b>	
	General cargo/multipur	Gambia	1559	1984	
	<b>Port of detention</b>	<b>Date of release</b>	<b>Duration of detentio</b>	<b>Total of deficiencies</b>	
	Thessaloniki	24-1-2024	6 day(s)	10	
<b>Recognised Organisation</b>	<b>Certificate</b>	<b>Issued</b>	<b>Expiry</b>	<b>Last Survey</b>	<b>Date</b>
Alfa Register of Shipping	Cargo Ship Safety Equipment	13-7-2023	12-7-2026	Albania	13-9-2023
Alfa Register of Shipping	Load Line	13-7-2023	12-7-2026	Albania	13-9-2023
Alfa Register of Shipping	Safety Management Certificate	11-10-2023	3-9-2028		
<b>Deficiencies reason for detention</b>	<b>Action Taken</b>	<b>RO related</b>	<b>Class. (RO) related</b>		
Lights, shapes, sound-signals	Rectified	no			
Launching arrangements for rescue boats	Rectified	no			
ISM	Corrective action taken on the ISM system by the Company is required within 3 months	no			
Emergency, lighting,batteries and switches	Rectified	no			
MF/HF Radio installation	Rectified	no			
Facilities for reception of marine safety inform.	Rectified	no			
Fire detection and alarm system	Rectified	no			

**Εικόνα 14 : Release from detention (Πηγή Paris MoU)**

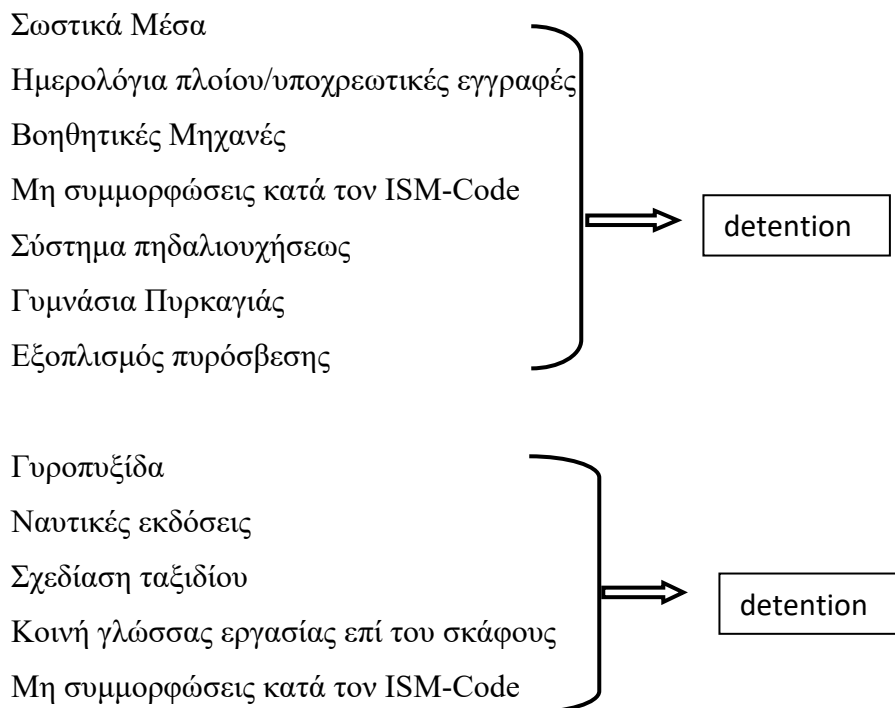
Released from detention - period : 1 - 2024					
<b>IMO</b> : 9486568	<b>Company</b>	Sigma Shipping Ltd-MAI , , , Marshall Islands			
<b>Name</b> : SIGMA TRADER	<b>Classification society</b>	Lloyd's Register			
<b>Insp.date</b> : 19-1-2024	<b>Charterer</b>	Cargill Ocean Transportation , Varna, Bulgaria , Varna , BG			
<b>Number of detentions last 36 months</b> : 2	<b>Type</b>	<b>Flag</b>	<b>Gross tonnage</b>	<b>Keeldate</b>	
	Bulk carrier	Marshall Islands	24118	2008	
	<b>Port of detention</b>	<b>Date of release</b>	<b>Duration of detentio</b>	<b>Total of deficiencies</b>	
	Varna	26-1-2024	8 day(s)	19	
<b>Recognised Organisation</b>	<b>Certificate</b>	<b>Issued</b>	<b>Expiry</b>	<b>Last Survey</b>	<b>Date</b>
Bureau Veritas	Safety Management Certificate	2-12-2023	2-5-2024		
Lloyd's Register	Cargo Ship Safety Equipment	8-6-2023	4-2-2025		
Lloyd's Register	Load Line	8-6-2023	4-2-2025		
<b>Deficiencies reason for detention</b>	<b>Action Taken</b>	<b>RO related</b>	<b>Class. (RO) related</b>		
Lifeboats	Rectified	no			
Log-books/compulsory entries	Rectified	no			
Auxiliary engine	Rectified	no			
ISM	Corrective action taken on the ISM system by the Company is required within 3 months	no			
Steering gear	Rectified	no			
Fire drills	Rectified	no			
Fire fighting equipment and appliances	Rectified	no			
Other (fire safety)	Rectified	no			

**Εικόνα 15 : Release from detention (Πηγή Paris MoU)**



Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»

Στις παραπάνω εικόνες, βλέπουμε ενδεικτικά δύο περιπτώσεις πλοίων στα οποία έγινε άρση κράτησής τους κατόπιν αποκατάστασης των παρατηρήσεων όπως φαίνεται στο πεδίο «action taken». Η συνύπαρξη των παρακάτω αιτιών οδήγησε στην κράτησή των πλοίων από τις αρχές μέχρι την αποκατάστασή τους. Οι κάτωθι ελλείψεις όταν συνυπάρχουν, κρίθηκε από τους PSCO ότι έχουν τέτοια δυναμική ώστε να αποτελούν κίνδυνο τόσο για το πλοίο όσο και για το πλήρωμα ή το περιβάλλον:



Επιπρόσθετα, βλέπουμε πως αναγράφεται και για κάθε παρατήρηση εάν υπάρχει και υπαιτιότητα της κλάσης ή του Αναγνωρισμένου Οργανισμού (R.O) όπως και τα Πιστοποιητικά με τις ημερομηνίες διάρκειάς τους.

Όλες αυτές οι πληροφορίες είναι προσβάσιμες στο ευρύ κοινό, γεγονός που ενισχύει την ανταγωνιστικότητα μεταξύ των σημαίων και των εταιρειών. Όσο περισσότερες παρατηρήσεις αναγράφονται για κάποιο πλοίο, τόσο επιβαρύνεται η φήμη και η αξιοπιστία της εταιρείας που το διαχειρίζεται.

## 10. Σύστημα πληροφοριών για τις επιθεωρήσεις

Για την υποστήριξη των αρχών στην επιλογή πλοίων προς επιθεώρηση στους λιμένες τους, είναι απαραίτητο να έχουν στη διάθεσή τους ένα πληροφοριακό σύστημα με



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τα στοιχεία, τις κλήσεις και επιθεωρήσεις μεμονωμένων πλοίων στην περιοχή ευθύνης του Μνημονίου.

Το πληροφοριακό αυτό σύστημα πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες λειτουργίες:

- ❖ Ενσωμάτωση δεδομένων επιθεώρησης PSC και πληροφοριών κατάπλου σε λιμένες των κρατών μελών.
- ❖ Παροχή δεδομένων σχετικά με το προφίλ κινδύνου του πλοίου, τον υπολογισμό αυτού καθώς και την προτεραιότητα επιθεώρησης.
- ❖ Παροχή δεδομένων για τον υπολογισμό της λευκής, της γκρι και μαύρης λίστας των κρατών σημαίας και τον πίνακα επιδόσεων των Αναγνωρισμένων Οργανισμών.
- ❖ Υπολογισμό της απόδοσης της εταιρείας (Company Performance).
- ❖ Προσδιορισμό των στοιχείων στις περιοχές κινδύνου που πρέπει να ελέγχονται σε κάθε επιθεώρηση.

## **10.1 Σύστημα πληροφοριών THETIS - Λειτουργίες**

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA: European Maritime Safety Agency) έχει αναπτύξει σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ένα σύστημα πληροφοριών με σκοπό την υποστήριξη των επιθεωρήσεων / ελέγχων πλοίων από το κράτος λιμένα. Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός αποτελεσματικού συστήματος επιθεώρησης είναι ζωτικής σημασίας, καθώς παρέχει σημαντική βοήθεια στα κράτη μέλη για την εναρμόνιση και το συντονισμό των διαδικασιών PSC, μέσω κεντρικής αποθήκευσης και παροχής εκθέσεων και απαιτούμενων πληροφοριών.

Σε ημερήσια βάση επιλέγεται ένας αριθμός πλοίων προς επιθεώρηση ελέγχου από το κράτος του λιμένα σε ολόκληρη την περιοχή. Υπάρχει ένα σύστημα πληροφοριών, το λεγόμενο «THETIS», το οποίο χρησιμοποιείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα. Αυτό το σύστημα ενημερώνει τις εθνικές αρχές του κράτους λιμένα, σχετικά με τα πλοία που πρόκειται να υποβληθούν σε έλεγχο/επιθεώρηση (PSC Inspection).

Πληροφορίες σχετικά με τα στοιχεία των πλοίων όπως Πιστοποιητικά, ελλειμνισμοί και εκθέσεις προηγούμενων επιθεωρήσεων που πραγματοποιήθηκαν εντός



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

της περιοχής (που καλύπτει το Paris MoU), παρέχονται μέσω της βάσης δεδομένων του εν λόγω συστήματος.

Το THETIS εφαρμόζει όλες τις διαδικασίες σύμφωνα με τον εν ισχύ κανονισμό 1406/2002 του EMSA και πιο συγκεκριμένα:

- ❖ Βοηθά τα κράτη μέλη στη στόχευση και την επιλογή των σκαφών προς επιθεώρηση μέσω της συνεχούς κατάρτισης προφίλ των ποντοπόρων πλοίων.
- ❖ Επικουρεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη παρέχοντας στατιστικά στοιχεία σχετικά με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και τις επιδόσεις.
- ❖ Παρακολουθεί τις επιδόσεις των κρατών μελών σε σχέση με τις υποχρεώσεις τους.
- ❖ Παρέχει ένα σύστημα για την υποστήριξη της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις επιθεωρήσεις από μη μέλη της ΕΕ που είναι συμβαλλόμενα μέρη του μνημονίου συνεννόησης του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα.

Ενδεικτικά οι βασικές λειτουργίες του THETIS παρουσιάζονται παρακάτω:

- α. Είναι σε θέση να χειριστεί τουλάχιστον 25.000 επιθεωρήσεις ετησίως.
- β. Συνδυάζει τις ειδοποιήσεις κατάπλου σε λιμένα που λαμβάνονται μέσω του κοινοτικού συστήματος Safe Sea Net με τα στοιχεία του πλοίου και τις λεπτομέρειες επιθεώρησης σε σχεδόν πραγματικό χρόνο.
- γ. Παρέχει στα κράτη μέλη σε καθημερινή βάση ένα ακριβές και επικαιροποιημένο «προφίλ κινδύνου πλοίου» για κάθε πλοίο στο σύστημα.
- δ. Παρέχει επίσης καθημερινή ενημέρωση σχετικά με τη συμμόρφωσή τους.
- ε. Υποστηρίζει την καθημερινή αναφορά, διαβούλευση και διόρθωση των εκθέσεων επιθεώρησης από όλους τους εξουσιοδοτημένους χρήστες.
- στ. Υποστηρίζει την αναφορά των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων on-line και εξ' αποστάσεως μέσω συγχρονισμού.

Σχετικά με τα τεχνικά χαρακτηριστικά του:

- α. Το σύστημα είναι διαθέσιμο σε 24ωρη βάση καθημερινά και διακρίνεται για τον υψηλό βαθμό αξιοπιστίας του.
- β. Είναι φιλικό προς το χρήστη.
- γ. Ο συνολικός χρόνος απόκρισης, η δομή του μενού και η γραφική διεπαφή είναι κρίσιμα στοιχεία.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

δ. Μπορεί να χειριστεί τουλάχιστον 3.000 πλήρως εξουσιοδοτημένους χρήστες με διαφορετικούς ρόλους.

ε. Διατηρεί τα δεδομένα αποθηκευμένα και άμεσα διαθέσιμα για τουλάχιστον 4 έτη, ώστε να διευκολύνεται η ορθή στόχευση και η παραγωγή κυλιόμενων στατιστικών. (Η χωρητικότητα αποθήκευσης δεδομένων εκτιμάται σε τουλάχιστον 30 GByte/έτος).

Οι κύριες ενότητες του THETIS είναι:

α. Πύλη ελέγχου από το κράτος λιμένα: υπεύθυνη για την παροχή βασικών λειτουργιών αποκλειστικά στην κοινότητα ελέγχου από το κράτος λιμένα

β. Μια εφαρμογή Mobile Client: που επιτρέπει στους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα να εργάζονται σε λειτουργία εκτός σύνδεσης.

γ. Δημόσια πύλη: υπεύθυνη για την παροχή πρόσβασης στα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων στο ευρύ κοινό.

Επιπλέον μέσα στις ενότητες του THETIS δημοσιεύονται με ευθύνη του EMSA, λίστες "διαχειριστών ISM" με χαμηλές επιδόσεις (το λεγόμενο Company Performance το οποίο επηρεάζει και το προφίλ κινδύνου πλοίου όπως προαναφέρθηκε). Αυτές ενημερώνονται σε καθημερινή βάση και περιλαμβάνουν εταιρείες οι οποίες κατά τους ελέγχους PSC των πλοίων για τα οποία είναι υπεύθυνες, εμφάνισαν χαμηλές επιδόσεις εφαρμογής των προτύπων ασφαλείας και απροθυμία ή μη συμμόρφωση με τις διεθνείς συμβάσεις για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος.

Πιο συγκεκριμένα συντάσσονται οι εξής λίστες :

α. Εταιρειών των οποίων οι επιδόσεις ήταν πολύ χαμηλές για συνεχή περίοδο 36 μηνών.

β. Εταιρειών των οποίων οι επιδόσεις ήταν χαμηλές ή πολύ χαμηλές, για συνεχή περίοδο 36 μηνών;

γ. Εταιρειών των οποίων οι επιδόσεις ήταν χαμηλές για συνεχή περίοδο 36 μηνών.

Στις παρακάτω Εικόνες οι οποίες προέρχονται μέσω του ιστότοπου του EMSA/THETIS (<https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/inspections>), παρέχεται η δυνατότητα στο χρήστη να έχει πρόσβαση στην ενότητα "Inspections" και η οποία περιλαμβάνει τις επιθεωρήσεις PSC που έλαβαν χώρα, καθώς επίσης και λεπτομέρειες σχετικά με την επιθεώρηση που υπεβλήθη κάποιο πλοίο.



Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»

Σπίτι Τρέχουσες κρατήσεις Πρόληψη λειτουργίας Άρνηση πρόσβασης **Επιθεωρήσεις** Αριθμομηχανές Απόδοση Εταιρείας

Μικροεφαρμογή πύλης επιθεώρησης δημόσιου χώρου(6.17.1@21.09.2023\_11:47)

Αναζήτηση

IMO	<input type="text"/>	Αριθμός εταιρείας ISM	<input type="text"/>	Είδος επιθεώρησης	<input type="text"/>
Όνομα	<input type="text"/>	Επωνυμία εταιρείας ISM	<input type="text"/>	Κράτος λιμένα	<input type="text" value="Greece"/>
Σημαία	<input type="text"/>	Νηογώνυμος	<input type="text"/>	Λιμένας επιθεώρησης	<input type="text"/>
Τύπος πλοίου	<input type="text"/>	RO Εκτέλεση θεσμοθετημένης εργασίας	<input type="text"/>	Αποτέλεσμα	<input type="text"/>
Ολική χωρητικότητα (GT)	<input type="text"/>	Περίοδος	<input type="text" value="01/01/2024"/> <input type="text" value="04/01/2024"/>	Αριθμός ελλείψεων	<input type="text"/>
Ηλικία	<input type="text"/>	Καθεστώς επιθεώρησης	<input type="text" value="Port State Control"/>	Περιοχή κινδύνου ανεπάρκειας	<input type="text"/>
				Διάρκεια κράτησης	<input type="text"/>

Αναζήτηση Επαναφορά

Πλοία	Επιθεωρήσεις	Κρατήσεις	Ελλείψεις ISM	Ελλείψεις εκτός ISM	Απαγορεύσεις
1	1	0	0	0	0

Ο αριθμός των ελλείψεων, στον παραπάνω πίνακα, αποκλείει τις ελλείψεις που εισημαίνονται ως τυχαίες ζημιές

	IMO	Όνομα	Σημαία	Διατυλογραφώ	Ηλικία	Ημερομηνία επιθεώρησης	Είδος επιθεώρησης	Λιμένας επιθεώρησης	Αριθμός ελλείψεων	Αποτέλεσμα
Λεπτομέρειες	9088299	ΒΕΡΑ ΣΤΑΡ	Μπαρμάντος	Γενικό φορτίο/πολλαπλών γοσέσεων	29	03/01/2024	Λεπτομερέστερη επιθεώρηση	Ελλάδα - Λαύριο (Laurium)	0	

Εικόνα 16 : Πίνακας Επιθεωρήσεων στο σύστημα EMSA / THETIS

(πηγή: <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/inspections>)

Όπως φαίνεται στην Εικόνα 16, με μία ενδεικτική αναζήτηση επιλέγοντας χώρα του κράτους λιμένα περίοδο επιθεώρησης και καθεστώς επιθεώρησης, μας εμφανίζεται ένα πλοίο το οποίο υπεβλήθη σε PSC Inspection και οι κάτωθι πληροφορίες με στοιχεία του πλοίου και των τυχόν ελλείψεων που καταγράφηκαν στον έλεγχο:

IMO, Όνομα, Σημαία (δηλαδή Flag State), Τύπος πλοίου, Ηλικία, Ημερομηνία επιθεώρησης, Είδος επιθεώρησης, Λιμένας, Αριθμός Ελλείψεων και Αποτέλεσμα.





Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»

Δημόσια επιθεώρηση						
Λεπτομέρειες πλοίου						
Αριθμός IMO	9088299	Όνομα	ΒΕΡΑ ΣΤΑΡ	Σημαία	Μπαρμπάντος	
Δακτυλογραφώ	Γενικό φορτίο/ πολλαπλών χρήσεων	Ολική χωρητικότητα (GT)	2735	Ημερομηνία τοποθέτησης καρίνας	1/2/1994	
Ηλικία	29					
Εταιρεία ISM						
Αριθμός IMO	6319399	Διεύθυνση		Χώρα	Τουρκία	
Όνομα	Kamer Marine Uluslararasi	Πόλη				
Πιστοποιητικά κλάσης						
Πιστοποιητικό κλάσης	Ημερομηνία Έκδοσης	Ημερομηνία λήξης				
PINΑΣ	3/5/2023	30/9/2024				
Θεσμοθετημένα πιστοποιητικά						
Νόμιμο πιστοποιητικό	Αρχή έκδοσης	Ημερομηνία Έκδοσης	Ημερομηνία λήξης	Τοπογραφική Αρχή	Ημερομηνία τελευταίας έρευνας	Τελευταία θέση έρευνας
Έγγραφο συμμόρφωσης	NKK	28/4/2023	27/4/2028			
Διεθνής Ασφάλεια Πλοίων	PINΑΣ	8/6/2023	8/6/2028			
Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας	PINΑΣ	8/6/2023	8/6/2028			
Πιστοποιητικό Διαχείρισης Ασφάλειας	PINΑΣ	8/6/2023	8/6/2028			
Ραδιόφωνο ασφαλείας φορτηγού πλοίου	PINΑΣ	12/5/2023	30/9/2024			
Εξοπλισμός ασφαλείας φορτηγών πλοίων	PINΑΣ	8/6/2023	30/9/2024			
Γραμμή φόρτωσης	PINΑΣ	3/5/2023	30/9/2024			
Διεθνής πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης	PINΑΣ	3/5/2023	30/9/2024			
Κατασκευή Ασφάλειας Φορτηγών Πλοίων	PINΑΣ	3/5/2023	30/9/2024			

**Εικόνα 17: Καρτέλα επιθεώρησης πλοίου μέσω του THETIS**

(πηγή: <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/inspections>)



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

Στην ανωτέρω Εικόνα του προγράμματος EMSA/THETIS, βλέπουμε την καρτέλα επιθεώρησης του πλοίου και συγκεκριμένα λεπτομέρειες σχετικά με τα χαρακτηριστικά του πλοίου, της υπεύθυνης εταιρείας (Διαχειρίστριας του ISM Code) καθώς και των Πιστοποιητικών που ελέγχθηκαν με την αναγραφόμενη ισχύ τους.

Συνεπώς είναι εμφανές ότι μέσω του THETIS παρέχονται σε πραγματικό χρόνο και με μικρό χρόνο απόκρισης στο χρήστη, πολλές πληροφορίες τόσο για τις καταγεγραμμένες επιθεωρήσεις των πλοίων από το κράτος του λιμένα όσο και για τις εταιρείες διαχείρισης των πλοίων οι οποίες κατηγοριοποιούνται ανάλογα με την απόδοσή τους κατά την εφαρμογή ή μη των προτύπων ασφαλείας από τα πλοία.

Ιδιαίτερα επιβοηθητικά εργαλεία εντός του εν λόγω συστήματος είναι ο Υπολογισμός του προφίλ κινδύνου πλοίου μέσω του «Ship Risk Calculator» και ο υπολογισμός της απόδοσης της εταιρείας μέσω του «Company Performance Calculator».

## **11. Flag State Inspection και Port State Control**

FSI: Η επιθεώρηση από το κράτος σημαίας, αναφέρεται σε επιθεωρήσεις που διενεργούνται σε συγκεκριμένες προβλεπόμενες περιόδους από την αρχή του κράτους σημαίας ενός πλοίου. Το κράτος σημαίας έχει την πρωταρχική ευθύνη να διασφαλίζει ότι τα πλοία που είναι νηολογημένα υπό τη σημαία του συμμορφώνονται με τους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς και πρότυπα. Οι επιθεωρήσεις του κράτους σημαίας διεξάγονται **προγραμματισμένα** (planned) από επιθεωρητές ή επιθεωρητές εξουσιοδοτημένους από την αρχή του κράτους σημαίας ώστε να αξιολογούν την κατάσταση του πλοίου, τον εξοπλισμό και το πλήρωμα. Επίσης ελέγχουν τη συμμόρφωσή του με τους σχετικούς κανονισμούς. Αυτές οι επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται συνήθως περιοδικά και βοηθούν να διασφαλιστεί ότι τα πλοία διατηρούν τα απαιτούμενα πρότυπα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος.

PSC : Η επιθεώρηση από το κράτος λιμένα από την άλλη πλευρά, αναφέρεται στο καθεστώς επιθεώρησης που εφαρμόζουν τα κράτη λιμένα για να διασφαλίσουν ότι τα πλοία ξένης σημαίας που τα επισκέπτονται ότι συμμορφώνονται με τους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς και πρότυπα. Οι επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα λαμβάνουν χώρα **απροειδοποίητα** (unannounced) και εξαρτώνται από πολλούς παράγοντες όπως αναλύθηκαν παραπάνω.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

Συνοπτικά, οι έλεγχοι FSI αναφέρονται σε επιθεωρήσεις που διενεργούνται από τη διοίκηση του κράτους σημαίας ενός πλοίου για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τους διεθνείς κανονισμούς, ενώ του PSC αναφέρονται σε επιθεωρήσεις που διενεργούνται από κράτη λιμένα όταν πλοία με ξένη σημαία εισέρχονται στους λιμένες τους για να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς. Τόσο οι επιθεωρήσεις FSI όσο και PSC διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στη διατήρηση της ασφάλειας στη θάλασσα, της προστασίας και της προστασίας του περιβάλλοντος και μάλιστα οι έλεγχοι PSC λειτουργούν συμπληρωματικά στο ρόλο της σημαίας, ειδικά όταν αρκετά έθνη δεν αποτυγχάνουν να εξασφαλίσουν την τήρηση των προβλεπόμενων μέτρων από τα πλοία υπό τη σημαία τους και τα οποία διαδραματίζουν κατά κόρον αρνητική απόδοση στη θαλάσσια ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος.

## **12. Στατιστικά στοιχεία επιθεωρήσεων PSC**

Ο αριθμός των επιθεωρήσεων που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο Μνημονίου Συνεργασία του Παρισίου το 2022 ήταν 17.289 αρκετά κοντά με τον αριθμό των επιθεωρήσεων που έλαβαν χώρα το 2019 (17.916). Ωστόσο μεταξύ των δύο αυτών των περιόδων το ποσοστό κρατήσεων (detentions) διαφέρει καθώς παρατηρήθηκε αύξηση στο 4,18 % , σε σχέση με το 2021 (3,49%) και το 2019 (2,98 %).

Τα ποσοστά αυτά φαίνονται με μία πρώτη ματιά μικρά παρόλα αυτά το ποσοστό κράτησης του 2022 είναι το υψηλότερο των τελευταίων δέκα ετών. Γεγονός που εγείρει ιδιαίτερη ανησυχία στα κράτη μέλη και υποδεικνύει τη σταδιακή χαλάρωση συμμόρφωσης με τα προβλεπόμενα μέτρα και κανονισμούς του IMO.

Όσον αφορά την άρνηση πρόσβασης στο λιμάνι, το έτος 2022 καταγράφηκαν δέκα εντολές άρνησης πρόσβασης (απαγορεύσεις). Ο αριθμός αυτός είναι μικρός σε σύγκριση με τις εικοσιπέντε απαγορεύσεις που του έτους 2019.

Στην τελευταία τριετία, έχει επιβληθεί άρνηση πρόσβασης σε εικοσιένα πλοία λόγω επαναλαμβανόμενων κρατήσεων. Σε οκτώ πλοία απαγορεύτηκε η πρόσβαση επειδή «δεν κατέπλευσαν σε υποδεικνυόμενο επισκευαστικό ναυπηγείο» και σε τέσσερα πλοία απαγορεύτηκε η πρόσβαση για δεύτερη φορά.

Κατά τη διάρκεια αυτής της τριετίας οι σημαίες της Ένωσης των Κομορών και της Δημοκρατίας της Μολδαβίας έχουν καταγραφεί τον μεγαλύτερο αριθμό απαγορεύσεων. Και οι δύο αυτές σημαίες ανήκουν στη λίστα «σημαιών ευκαιρίας» όπως



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

παρουσιάζονται και στο Κεφάλαιο 2 του παρόντος και συνεπεία της πληθώρας των μη συμμορφώσεων των εν λόγω σημαίων, επί της παρούσης συμπεριλαμβάνονται και οι δύο στην Black List.

Σχετικά με τις κατηγορίες πιο συνηθισμένων ελλείψεων, οι πέντε πιο συχνές καταγεγραμμένες ελλείψεις για το έτος 2022 ήταν:

- ❖ Μη συμμόρφωση κατά «ISM» με ποσοστό 4,8% ήτοι 2.248 καταγραφές (ISM).
- ❖ Κρίσιμες παρατηρήσεις σε ζητήματα πυρασφάλειας, πόρτες/καταπακτές σε με ποσοστό 2,9% ήτοι 1.373 καταγραφές (SOLAS).
- ❖ Παρατηρήσεις σχετικά με τις συμβάσεις «απασχόλησης των ναυτικών» με ποσοστό 1,6% ήτοι 765 καταγραφές. (STCW, ILO)
- ❖ Ελλιπής καθαριότητα ηλεκτροστασιών/μηχανοστασιών, όπως για παράδειγμα εναπομείναντα κύτη, ελαιοειδή κατάλοιπα με ποσοστό 1,5% ήτοι 707 καταγραφές (MARPOL).
- ❖ Παρατηρήσεις σχετικά με την κατάσταση και διαθεσιμότητα βοηθητικών μηχανών με ποσοστό 1.3% ήτοι 600 καταγραφές (MARPOL).

### **13. Συμπεράσματα - Προτάσεις**

Λαμβάνοντας υπόψη τις καταγεγραμμένες παρατηρήσεις και τα ποσοστά κρατήσεων των πλοίων ο οποίος παρουσιάζει αυξομειώσεις και δε δύναται εξαλειφθεί, αποδεικνύεται η σπουδαιότητα των ελέγχων από το κράτος του λιμένα. Δεδομένου ότι η καταγραφές των ελλείψεων και μη συμμορφώσεων υποδηλώνει επίσημα την αδυναμία ακόμη των κρατών σημαίας να αναλάβουν πλήρως τις ευθύνες που τους αναλογούν και να επιτευχθεί η πλήρης συμμόρφωση των πλοίων υπό τη σημαία τους.

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι το PSC εδραιώνει την αξία του με το πέρας του χρόνου καθώς λειτουργεί ως επιπρόσθετο μέτρο άμυνας διότι τόσο οι πλοιοκτήτες όσο τα κράτη σημαίας και οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί αποτυγχάνουν να εξασφαλίσουν την τήρηση των διεθνών κανονισμών και συμβάσεων.

Εάν αναλογιστούμε το ιδιαίτερα δύσκολο και συνεχές έργο μέσω της μακροπρόθεσμης στρατηγικής, της διεθνούς κοινότητας, για μετάβαση της παγκόσμιας ναυτιλίας στη «γαλάζια ανάπτυξη» με την εφαρμογή αυστηρότερων κανονισμών και περιορισμών για την πρόληψη της θαλάσσιας και ατμοσφαιρικής ρύπανσης, το PSC έχει



Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»

θετικό και επιβοηθητικό ρόλο μέσα από εναρμονισμένο σύστημα ελέγχου των εμπορικών πλοίων προσαρμοσμένο στη φύση και την ιδιαιτερότητά τους.

Ακόμη από τα καταγεγραμμένες λίστες του Μνημονίου Συνεννόησης, βλέπουμε πως έχουν ταξινομηθεί στη «γκρι» και στη «μαύρη» λίστα με χαμηλή απόδοση, χώρες που κατονομάζονται ως «σημαίες ευκαιρίας» στις οποίες το κράτος σημαίας δεν εφαρμόζει αυστηρή νομοθεσία σε σχέση με τους διεθνείς κανονισμούς για τη διεθνή ναυτιλία.

### GREY LIST

on Port State Control

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2020-2022	DETENTIONS 2020-2022	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
<b>GREY LIST</b>						
40	Croatia	64	1	8	1	0.05
41	Saudi Arabia	61	1	8	0	0.07
42	Korea, Republic of	89	3	11	2	0.14
43	Morocco	46	1	7	0	0.17
44	Saint Vincent and the Grenadines	266	14	26	11	0.19
45	India	41	1	6	0	0.21
46	Panama	5,472	366	415	351	0.23
47	Iran, Islamic Republic of	47	2	7	0	0.31
48	Lebanon	40	2	6	0	0.37
49	Switzerland	35	2	5	0	0.42
50	Philippines	126	9	14	4	0.52
51	Belize	195	16	20	7	0.68
52	Egypt	40	4	6	0	0.69
53	Cook Islands	122	11	14	3	0.74
54	Palau	216	19	22	8	0.79
55	Azerbaijan	41	5	6	0	0.83
56	Saint Kitts and Nevis	140	14	15	4	0.88
57	Ukraine	57	7	8	0	0.91

Εικόνα 18: Grey List (01/07/23 έως 30/06/24) (πηγή Paris MoU)

### BLACK LIST

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2020-2022	DETENTIONS 2020-2022	BLACK TO GREY LIMIT	RISK	EXCESS FACTOR
<b>BLACK LIST</b>						
58	Tanzania, United Republic of	125	14	14	Medium	1.01
59	Comoros	282	28	27		1.07
60	Sierra Leone	186	20	19		1.11
61	Vanuatu	290	30	28		1.21
62	Albania	55	8	7	Medium to High	1.24
63	Togo	325	44	31		2.19
64	Algeria	68	13	9		2.64
65	Moldova, Republic of	229	38	23	Very High Risk	2.92
66	Cameroon	93	22	11		4.25

Εικόνα 19: Black List (01/07/23 έως 30/06/24) (πηγή Paris MoU)



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

### **13.1 Μειονεκτήματα PSC**

Η διαδικασία ελέγχου από το κράτος λιμένα επιφέρουν σε ένα σημαντικό βαθμό ιδιαίτερο φόρτο στα πλοία που ελέγχονται καθώς αυτό σε αρκετές περιπτώσεις δεδομένου ότι μια επιθεώρηση μπορεί να διαρκέσει μερικές ώρες ή ακόμη εάν δεν εξελιχθεί καλά να επιφέρει την κράτηση του πλοίου και να ξεκινήσει μία χρονοβόρα διαδικασία ενημέρωσης εμπλεκόμενων αρχών και ταχείας αποκατάστασης των ελλείψεων ώστε να αποφευχθεί η ενδεχόμενη ζημία καθυστέρησης και μη τήρησης του χρονοδιαγράμματος του πλοίου και ιδίως να μην επηρεαστεί η αξιοπιστία της εταιρείας.

Σε περιπτώσεις που ένα πλοίο κρατηθεί με σκοπό την αποκατάσταση παρατηρήσεων, τότε επιβαρύνεται με κόστος η πλοιοκτήτρια εταιρεία τόσο για την χρονική καθυστέρηση έναντι των ναυλωτών της, όσο και για τα τέλη των πρόσθετων επιθεωρήσεων στις οποίες θα διέλθει το πλοίο προκειμένου να λάβει εκ νέου απαραίτητες πιστοποιήσεις και να πλεύσει ως αξιόπλοο.

Επιπλέον, η πληθώρα των απαιτούμενων Πιστοποιητικών που απαιτεί ο έλεγχος από τις αρχές του λιμένα, που όπως προαναφέρθηκε συνήθως είναι μεγαλύτερη από τα απαιτούμενα από κάποιες σημαίες, επιβαρύνει σημαντικά με φόρτο εργασίας το αρμόδιο τμήμα της εταιρείας αλλά και το πλήρωμα το οποίο καλείται να είναι σε θέση να γνωρίζει όλους τους τις εν ισχύ περιορισμούς ασφαλείας από τις διεθνείς συμβάσεις. Ακόμη και για μία εργασία επί του πλοίου η οποία γίνεται σε καθημερινή βάση, πρέπει το σύνολο του εμπλεκόμενου προσωπικού να γνωρίζει όχι μόνο τα μέτρα προστασίας που πρέπει να λάβει αλλά και τα μέτρα για την πρόληψη ενδεχόμενης ρύπανσης του περιβάλλοντος.

Η εκπαίδευση και εξοικείωση του προσωπικού με τις προβλεπόμενες διαδικασίες επί του πλοίου και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που μπορεί να προκύψουν, είναι ιδιαίτερα δύσκολη διαδικασία και απαιτεί χρόνο και συνεχή τριβή. Αφορά το σύνολο του πληρώματος, από τον αξιωματικό που θα δώσει μία εντολή έως τον κατώτερο χειριστή που θα την εκτελέσει και θα πρέπει να ενεργούν με βάσει τυποποιημένες διαδικασίες. Υπάρχουν αρκετές περιπτώσεις πλοίων, όπου από ένας λάθος χειρισμός στις διαδικασίες φόρτωσης εμπορευμάτων, ένας λάθος ναυτικός χειρισμός ή μία ανεξέλεγκτη πυρκαγιά στο πλοίο, μπορεί να οδηγήσει σε ναυτικό ατύχημα ή τεράστια πρόκληση θαλάσσιας ή ατμοσφαιρικής ρύπανσης.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

### **13.2 Πλεονεκτήματα PSC**

Δεδομένης της πληθώρας παρατηρήσεων οι οποίες καταγράφονται καθημερινά στους ελέγχους των πλοίων ανά τον κόσμο, οι οποίες λειτουργούν σε ρεαλιστική βάση διότι είναι απροειδοποίητες, αποφαίνεται πως το PSC λειτουργεί ως αποτρεπτικός παράγοντας εμφάνισης αποκλίσεων από τους διεθνείς κανονισμούς.

Το ιδιαίτερα ισχυρό και ανταγωνιστικό περιβάλλον της διεθνούς ναυτιλίας επιβάλλει στις εταιρείες και τα πλοία τους να είναι ανταγωνιστικές, εφαρμόζοντας πρακτικές λιγότερο επιζήμιες προς τον άνθρωπο αλλά και φιλικές προς το περιβάλλον, τηρώντας αυστηρά πρότυπα και εξασφαλίζοντας έτσι καλύτερη ποιότητα στους ναυλωτές τους.

Όπως παρουσιάστηκε παραπάνω, όλα τα στοιχεία επιδόσεων των πλοίων αλλά και των εταιρειών ή των σημαίων είναι εμφανή σε πληροφοριακά συστήματα και βάσεις δεδομένων που διαχειρίζονται τα μέλη των Μνημονίων Συνεργασίας και επομένως το PSC μπορεί να αναδείξει εταιρείες με υψηλή απόδοση και κατ' επέκταση αξιοπιστία ως προς την αποστολή τους.

Όσον αφορά σημαίες με λιγότερο αυστηρά εθνικά πρότυπα ή αδυναμία ελέγχου συμμόρφωσης, το PSC με τα εργαλεία (ελέγχου-κράτησης-απαγόρευσης προσέγγισης) και την εξουσία που διαθέτει, αντισταθμίζει σε μεγάλο βαθμό αυτά τα κενά και εξασφαλίζει ότι τα πλοία δε θα επιφέρουν μελλοντικούς κινδύνους εφόσον δραστηριοποιούνται στο διεθνές εμπόριο.

Με την πάροδο του χρόνου τις τελευταίες δεκαετίες, τόσο μέσω της τεχνολογικής ανάπτυξης όσο και μέσω της στοχευμένης δράσης των επιθεωρήσεων PSC από τις επικεντρωμένες ετήσιες εκστρατείες (Concentrated Inspection Campaign) έχει μειωθεί σε σημαντικό βαθμό ο αριθμός ελλείψεων και μη συμμορφώσεων στα πλοία. Επιβεβαιώνεται με τις ετήσιες αναφορές (annual reports) των εκάστοτε Μνημονίων Συνεργασίας ότι η δράση του PSC είναι καθοριστική και αποτελεσματική.

### **13.3 Προβληματισμοί**

Οι αρχές του κράτους λιμένα λειτουργούν σε ένα θεσμοθετημένο αυστηρό πλαίσιο και έχουν τη δύναμη μέσα από τις διεθνείς συμβάσεις του IMO να ασκήσουν έλεγχο και να επιβάλλουν συνέπειες στα πλοία ξένης σημαίας και κατ' επέκταση στα κράτη σημαίας. Παρατηρούνται παρόλα αυτά, μέσα από τις επιθεωρήσεις των πλοίων, διαφοροποιήσεις



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

ως προς την αυστηρότητα των αρχών ανά κράτος λιμένα. Αυτό μπορεί να οφείλεται σε θέματα **διαφορετικής κουλτούρας ενός κράτους** η οποία δύναται αποτυπωθεί μέσα από τους ελέγχους των αρχών του PSC. Ενδεικτικά, χωρίς να υπάρχει επίσημη καταγραφή, υπάρχουν παραδείγματα κρατών λιμένα, όπως αποτυπώνεται εμπειρικά από τα πλοία, τα οποία εφαρμόζουν τις διαδικασίες ελέγχου με άκρως αυστηρές και τυπικές διαδικασίες χωρίς αποκλίσεις, όπως το Βέλγιο και η Ακτοφυλακή Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής. Στον αντίποδα, υπάρχουν όμως και αρχές PSC που εμφανίζουν πιο επιεική συμπεριφορά κατά τους γενόμενους ελέγχους.

Ένα ακόμη σημείο προβληματισμού είναι η διατιθέμενη **επάρκεια των επιθεωρητών**. Κατά τους ελέγχους εφόσον επιβαίνει ένας αξιωματικός PSCO, τότε ο ίδιος θα διενεργήσει την πληθώρα ελέγχων πέραν της γραφειοκρατίας, τόσο στη γέφυρα και το κατάστρωμα, όσο και στους χώρους της μηχανής. Εάν διατίθενται δύο PSCOs, κατά κανόνα ο ένας θα εστιάσει στον έλεγχο της γέφυρας και ο έτερος στη μηχανή. Είναι εύλογο πως και ανάλογα την πρότερη εξειδίκευση του αξιωματικού PSCO (πτυχίο πλοίαρχου, μηχανικού, νομικές επιστήμες κλπ.) πέραν της εκπαίδευσης στο σχολείο ελεγκτών το οποίο διενεργεί ο EMSA κάθε χρόνο, θα επιδείξει περαιτέρω ευχέρεια και σχολαστικότητα στον εκάστοτε τομέα ελέγχου που του, καθόσον θα του είναι πιο οικείος. Επιπλέον μεγαλύτερος αριθμός ελεγκτών μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερο αριθμό παρατηρήσεων και περισσότερη σχολαστικότητα στον ίδιο χρόνο.

Ακόμη λαμβανομένου υπόψη ότι ο επιθεωρητής προ ελέγχου προβαίνει σε προετοιμασία και διενεργεί τους ελέγχους, πέραν από τα καθορισμένα πρότυπα και με βάση την επαγγελματική του κρίση, κατάρτιση και **εμπειρία**.

### **13.4 Προτάσεις**

Παρατηρούμε από τις γενόμενες ελλείψεις των πλοίων ότι ενώ φαίνονται απλές στην εφαρμογή και τήρηση, επαναλαμβάνονται. Για το σκοπό αυτό είναι σημαντικό τόσο το πλήρωμα όσο και οι αξιωματικοί να εκπαιδεύονται καθημερινά και ουσιαστικά ώστε να εξαλειφθούν ζητήματα που ελλοχεύουν κινδύνους για την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα αλλά και το ίδιο το περιβάλλον.

Είναι σημαντικό να υπάρχει ουσιαστική εξοικείωση των ναυτικών τόσο με την έντυπη αναγκαία Πιστοποίηση του εξοπλισμού ή των απαιτούμενων εγγράφων, αλλά κυρίως και σε πρακτικά ζητήματα, όπως είναι:





*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

Οι ασφαλείς διαδικασίες φόρτωσης εμπορευμάτων, η εξάσκηση του προσωπικού σε γυμνάσια πυρκαγιάς, διαρροής ή ακόμη και εγκατάλειψης πλοίου, διότι από τη φύση τους τα εμπορικά πλοία σε περίπτωση μιας κρίσιμης κατάστασης μπορεί να αποτελέσουν μεγάλη πηγή κινδύνου με τεράστιο κόστος όχι μόνο για τον άνθρωπο αλλά και για το ίδιο το περιβάλλον. Σε μία ιδανική κατάσταση δεν θα απαιτούνταν περαιτέρω έλεγχοι των αρχών του λιμένα, ωστόσο η ιστορία έχει αποδείξει ότι όλες οι τεράστιες οικολογικές καταστροφές από τη ναυτιλία, προήλθαν κυρίως από συνδυασμό μη τήρησης των απαιτούμενων μέτρων και ανέδειξαν την ανάγκη ύπαρξης του PSC το οποίο λειτουργεί στοχευμένα ανάλογα τη φύση του κάθε πλοίου.

Προκειμένου τα πλοία λειτουργούν ρεαλιστικά και να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του κράτους λιμένα, είναι σημαντικό να υπάρχει ήδη επί του πλοίου καλή οργάνωση, **επικοινωνία** και **σαφής ανάθεση καθηκόντων** ώστε το προσωπικό από τη μια να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή τις αρμοδιότητες και τις ευθύνες του και από την άλλη να γίνεται ο απαιτούμενος έλεγχος. Όταν εφαρμόζονται όλες οι διαδικασίες με τυποποίηση είναι γεγονός ότι μειώνονται σημαντικά οι απαιτούμενοι χρόνοι. Αυτό συνεπάγεται φυσικά με καθημερινή εκπαίδευση και εξοικείωση του πληρώματος, σε κοινή γλώσσα, και με σαφείς στόχους. Γεγονός που είναι αρκετά δύσκολο δεδομένου του φόρτου εργασίας που έχουν να αντιμετωπίσουν σε μικρό και πιεστικό χρονικό διάστημα.

Ωστόσο, από τη στιγμή που το πλοίο, οι αξιωματικοί και το πλήρωμα είναι αρωγοί της εφαρμογής των διεθνών κανονισμών, και λειτουργούν ομαδικά και συντονισμένα, τότε ένας έλεγχος PSC δε θα λειτουργεί επιβαρυντικά αλλά θα απαιτείται σίγουρα και μικρότερος χρόνος για αυτόν, καθόσον η πρώτη εικόνα του πλοίου είναι και από μόνη της σημαντική ένδειξη και αναδεικνύει τη δουλειά και τη συνεχή προσπάθεια του προσωπικού να το συντηρήσει σε άριστη κατάσταση.



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

### **Βιβλιογραφία**

1. Procedures For Port State Control 2021, Resolution A.1155(32), IMO
2. Paris MoU including 45th amendment, 19 May 2023
3. Overview of Deficiency Codes, 01 July 2023-Paris MoU
4. Guidance On Type Of Inspections, Port State Control Committee Instruction 54/2021/03
5. Guidelines For The Port State Control Officer On The Ism Code, Port State Control Committee Instruction 56/2023/05
6. Guidance On Detention And Action Taken-Paris MoU
7. Handbook for ISM Audits (16th Edition)

### **Ιστοσελίδες διαδικτύου**

1. <https://parismou.org/>
2. <https://parismou.org/PMoU-Procedures/Library/inspection-results>
3. [Port State Control \(imo.org\)](https://www.imo.org/)
4. <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis>
5. <https://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage>
6. [www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk)
7. [Paris MOU Annual Report 2022.pdf](#)
8. [Έλεγχος από το κράτος λιμένα \(amsa.gov.au\)](https://www.amsa.gov.au/)



## Παράρτημα Α

### «Απαιτούμενα Πιστοποιητικά Αρχικής Επιθεώρησης»

A/A	Πιστοποιητικό	Σχετική Αλληλογραφία	Παρατηρήσεις
1	International Tonnage Certificate (1969)	ITC, Art .7	Πιστοποιητικό καταμέτρησης χωρητικότητας (εκδίδεται από τον <b>νηογνώμονα</b> )
2	Certificate of Registry or other document of nationality (UNCLOS)		Υποδεικνύει την επίσημη εγγραφή του σκάφους στο νηολόγιο μιας σημαίας και περιλαμβάνει λεπτομέρειες σχετικά με αυτό. (εκδίδεται από τις εθνικές αρχές της χώρας νηολογίου)
3	Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations		εκδίδεται από τον εν λόγω νηογνώμονα
4	Reports of previous port State control inspections		Πρέπει να τηρείται επί πλοίου, αρχείο επιθεωρήσεων των τριών τελευταίων ετών.
5	Passenger Ship Safety Certificate	SOLAS 1988 Amend./CI/Reg.12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg.12	
6	Cargo Ship Safety Construction Certificate	SOLAS/CI/Reg.12, SOLAS Protocol	



		1988/CI/Reg.12	
7	Cargo Ship Safety Equipment Certificate	SOLAS/CI/Reg.12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg.12	
8	Cargo Ship Safety Radio Certificate	SOLAS/CI/Reg.12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg.12	
9	Cargo Ship Safety Certificate	SOLAS Protocol 1988/CI/Reg. 12	
10	Special Purpose Ship Safety Certificate	SPS Code, C1/Art.1.7.4, Res. A.791 (19)	
11	For Ro-Ro passenger ships, information on the A/A-max ratio	SOLAS 1995 Amend./CII-1/Reg.8-1	
12	Damage control plans and booklets	SOLAS 2006 Amend./CII-1/Reg.19, 20, 23	
13	Stability Booklet and information	SOLAS 2008 Amend/CII-1/Reg.5, SOLAS/CII-1/Reg.22, LLP88, Reg.10	
14	Manoeuvring Booklet and information	SOLAS 1981 Amend./CII- 1/Reg.28.2	
15	Unattended Machinery spaces (UMS) evidence	SOLAS 1981 Amend./CII- I/Reg.46.3	
16	Exemption Certificate and any list of cargoes	SOLAS/CII- 2/Reg.10.7.1.4	
17	Fire control plan	SOLAS 2000 Amend./CII-	



		2/Reg.15.2.4	
18	Fire safety operational booklet	SOLAS 2000 Amend./CII- 2/Reg.16.3.1	
19	Dangerous goods special list or manifest, or detailed stowage plan	SOLAS 2000 Amend./CII2/Reg.19	
20	Doc. of compliance Dangerous Goods	SOLAS 2001 Amend./CII- 2/Reg.19.4	
21	Ship's log book with respect to the records of drills, including security drills, and the log for records of inspection and maintenance of lifesaving appliances and arrangements and fire fighting appliances and arrangements	SOLAS 2006 Amend./CIII/Reg.37, 19.3, 19.4, 20	
22	Minimum Safe Manning Document	SOLAS 2000 Amend./CV/Reg.14.2	
23	SAR coordination plan for passenger ships trading on fixed routes	(SOLAS 1995 Amend./CV/Reg.15, 7.2	
24	LRIT Conformance Test Report	SOLAS/CV/Reg.19.1	
25	Copy of the Document of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards of VDR (voyage data recorder)	SOLAS/CV/Reg.18.8	
26	AIS test report	SOLAS 2010 Amend./CV/Reg.18.9	



27	For passenger ships, List of operational limitations	SOLAS 2001 Amend./CV/Reg.30.2	
28	Cargo Securing Manual	SOLAS 2002 Amend./CVI/Reg.5.6	
29	Bulk Carrier Booklet	(SOLAS 1996 Amend./CVI/Reg.7.3	
30	Loading/Unloading Plan for bulk carriers	SOLAS 1996 Amend./CVI/Reg.7.3	
31	Document of authorization for the carriage of grain	SOLAS 1991 Amend./CVI/Reg.9	
32	Material Safety Data Sheets (MSDs)	SOLAS 2009 Amend./CVI/Reg.5-1	
33	INF (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships) Certificate of Fitness	SOLAS 1999 Amend./CVII/Reg.16, INFC 1.3	
34	Copy of Document of Compliance issued in accordance with the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (DoC) ISM Code	SOLAS 1994 Amend./CIX/Reg.4.1	
35	Safety Management Certificate issued in accordance with the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (SMC)	SOLAS 1994 Amend./CIX/Reg.4.2, 4.3	



36	High Speed Craft Safety Certificate and Permit to Operate High Speed Craft	SOLAS 1994 Amend./CX/Reg.3.2, HSCC 1.8.1, 2	
37	Continuous Synopsis Record	SOLAS 2005 Amend./CXI-1/Reg.5	
38	International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, whichever is appropriate	GCC-4/CI/N1.6.4, IGCC/CI/N1.5.4	
39	International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, whichever is appropriate	BCC-10/CI/N1.6.3, IBCC/CI/N1.5.4, BCH /I/1.6.1	
40	International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate)	MARPOL/ANI/Reg.7.1	Επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο από το πλοίο.
41	Survey Report Files (in case of bulk carriers or oil tankers)	SOLAS XI-1 reg.2, 2011 ESP code	
42	Oil Record Book, parts I and II	MARPOL/ANI/R17, Reg.36	
43	Shipboard Marine pollution emergency plan for Noxious	MARPOL/ANII/Reg. 17	



	Liquid Substances		
44	(Interim) Statement of compliance Condition Assessment Scheme (CAS)	MARPOL/ANI/Reg.2 0.6, 21.6.1	
45	For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage	MARPOL/ANI/Reg.3 1.2	
46	Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP)	MARPOL/ANI/Reg.3 7.1	
47	STS Operation Plan and Records of STS Operations	MARPOL ANI/Reg.41	
48	International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS)	MARPOL/ANII/Reg. 9.1	
49	Cargo Record Book	MARPOL/ANII/Reg. 15, MARPOL/ANII- Appendix2	
50	Procedures and Arrangements Manual (chemical tankers and NLS tankers)	MARPOL/ANII/Reg. 14.1 + P&A manual	
51	International Sewage Pollution Prevention Certificate (ISPPC)	MARPOL/ANIV/Reg. 5.1	
52	Garbage Management Plan	MARPOL/ANV/Appendix I	
53	Garbage Record Book	MARPOL/ANV/Appendix II	
54	International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate)	MARPOL/ANVI/Reg. 6.1	Αποδεικνύει τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς που σχετίζονται με την





			ατμοσφαιρική ρύπανση από το πλοίο.
55	Logbook for fuel oil change-over	MARPOL/ANVI/Reg. 14.5	
56	Type approval certificate of incinerator	MARPOL/ANVI/Reg. 16.6.1 + Appendix IV(1)	
57	Bunker delivery notes	MARPOL/ANVI/Reg. 18.5+ Appendix V	Δελτία Παραλαβής Καυσίμου
58	International Energy Efficiency Certificate	MARPOL/ANVI/Reg. 6	
59	Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)	MARPOL/ANVI/Reg. 22	Στόχος του SEEMP είναι η καθιέρωση πλαισίου για τον φορέα εκμετάλλευσης και το πλήρωμα του πλοίου με σκοπό τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης της λειτουργίας του πλοίου.
60	EEDI Technical File	MARPOL/ANVI/Reg. 20	
61	Statement of Compliance – Fuel Oil Consumption Reporting	MARPOL/ANVI/Reg. 6	
62	Engine International Air Pollution Prevention Certificate (EIAPP)	NoxTC2008/ 2.1.1.1	Πιστοποιητικό που εκδίδεται μία φορά για τη μηχανή.
63	Technical files	NoxTC2008/2.3.6	
64	Record book of engine parameters	NoxTC2008/6.2.2.7.1	
65	International Load Line	LLP'88 Art.16.1	Πιστοποιητικό



	Certificate (1966)		γραμμής φόρτωσης (εκδίδεται από τον νηογνώμονα).
66	International Load Line Exemption Certificate	LLP'88 Art.16.2	
67	Certificates issued in accordance with STCW Convention	STCW95/Art. VI, RI/2, STCW code/ Sect. A-I/2	
68	Maritime Labour Certificate and Declaration of Maritime Labour Compliance part I and II	MLC and DMLC part I and II) (MLC, 2006/Reg.5.1/ standard A5.1.3	
69	Medical certificates	MLC, 2006/ Reg.2/Standard A1.2	
70	Records of hours of work or rest of seafarers	MLC, 2006/Reg. 2.3/standard A2.3, 12 and STCW95/A- VIII/1.5	
71	Annexes to Memorandum Paris Memorandum of Understanding on Port State Control	MLC, 2006/Reg. 2.3/standard A2.3, 12 and STCW95/A- VIII/1.5	
72	Certificate or documentary evidence of financial security for repatriation	MLC, 2006/Reg2.5/standard A2.5.2	
73	Certificate or documentary evidence of financial security relating to shipowners liability	MLC, 2006/Reg.4.2/standard A4.2.1	
74	Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate	MODU Code/I/Section 6	
75	Certificate of insurance or any other financial security in respect	CLC69P92/AVII.2	



	of civil liability for oil pollution damage		
76	Certificate of insurance or any other financial security in respect of civil liability for Bunker oil pollution damage	BUNKERS 2001/Art.7.2	
77	International Ship Security Certificate (ISSC)	ISPS/PA/19.2.1	
78	Record of AFS	AFS/Annex 4/Reg.2(1)	
79	International Anti-Fouling System Certificate (IAFS Certificate)	AFS/Annex 4/Reg.2(1)	
80	Declaration on AFS	AFS/Annex 4/Reg.5(1)	
81	Polar Ship Certificate		
82	Polar Water Operational Manual (PWOM)	Polar Code/P.I-A/C.2	
83	International Ballast Water Management Certificate (IBWMC)	BWMC Art 9.1(a)	
84	Ballast Water Record Book (BWRB)	BWMC Art 9.1 (b)	
85	Certificate of insurance or other financial security in respect of liability for the removal of wrecks	Nairobi WRC 2007 / Art. 12.2	



## **Παράρτημα Β**

### **«Deficiency Codes»**

#### **01 Certificates & Documentation**

##### **011 - Certificates & Documentation - Ship Certificates (01101-01199)**

- 01101 - Cargo Ship Safety Equipment (including exemption)
- 01102 - Cargo Ship Safety Construction (including exemption)
- 01103 - Passenger Ship Safety (including exemption)
- 01104 - Cargo Ship Safety Radio (including exemption)
- 01105 - Cargo Ship Safety (including exemption)
- 01106 - **Document of Compliance (DoC/ISM code)** (της εταιρείας, με ισχύ 5 έτη)
- 01107 - **Safety Management Certificate (SMC/ISM code)** (του πλοίου, με ισχύ 5 έτη)
- 01108 - **Load Lines (including exemption)** (Load Line Certificate, του Νηογνώμονα)
- 01109 - Decision support system for Masters on passenger ships
- 01110 - Authorization for grain carriage
- 01111 - Liquefied Gases in Bulk (CoF/GC code)
- 01112 - Liquefied Gases in Bulk (ICoF/IGC code)
- 01113 - Minimum Safe Manning Document
- 01114 - Dangerous Chemicals in Bulk (CoF/BCH Code)
- 01115 - Dangerous Chemicals in Bulk (ICoF/IBC Code)
- 01116 - Operational Limitations for Passenger ships
- 01117 - **Prevention of Pollution by Oil (IOPP)**
- 01118 - Prevention of Pollution by NLS in Bulk (NLS)
- 01119 - International Sewage Pollution Prevention certificate
- 01120 - Statement of Compliance (CAS)
- 01121 - Interim Statement of Compliance (CAS)
- 01122 - International Ship Security certificate
- 01123 - Continuous synopsis record
- 01124 - **International Air Pollution Prevention (IAPP) certificate**
- 01125 - **Engine International Air Pollution Prevention (EIAPP) certificate**
- 01126 - Document of Compliance Dangerous Goods
- 01127 - Special Purpose Ship Safety
- 01128 - High Speed Craft Safety and Permit to Operate
- 01129 - Mobile Offshore Drilling Unit Safety
- 01130 - INF certificate of fitness
- 01131 - International Anti-fouling-System certificate
- 01132 - **Tonnage certificate** (από τον Νηογνώμονα του πλοίου)
- 01133 - Civil Liability for Oil Pollution Certificate
- 01134 - Polar Ship Certificate
- 01135 - Documents for carriage of dangerous goods
- 01136 - International Ballast Water Management Certificate
- 01138 - **International Energy Efficiency Certificate**
- 01139 - **Maritime Labour Certificate**
- 01140 - Declaration of Maritime Labour Compliance (part I and II)
- 01142 - Liability for the removal of wrecks certificate
- 01199 - Other (certificates)

##### **012 - Certificates & Documentation - Crew Certificate (01201-01299)**



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

- 01201 - Certificates for master and officers
- 01202 - Certificate for rating for watchkeeping
- 01203 - Certificates for radio personnel
- 01204 - Certificate for personnel on tankers
- 01205 - Certificate for personnel on fast rescue boats
- 01206 - Certificate for advanced fire-fighting
- 01209 - Manning specified by the minimum safe manning doc
- 01210 - Certificate for medical first aid
- 01211 - Cert for personnel on survival craft & rescue boat
- 01212 - Certificate for medical care
- 01213 - Evidence of Basic Training
- 01214 - Endorsement by flag state
- 01215 - Application for Endorsement by flag state
- 01216 - Certificate for personnel on ships subject to the IGF Code
- 01217 - Ship Security Officer Certificate
- 01218 - Medical certificate
- 01219 - Training and qualification MLC - Personnel safety training
- 01220 - Seafarers' employment agreement (SEA)
- 01221 - Record of employment
- 01222 - Doc evidence for personnel on passenger ships
- 01223 - Security awareness training / designated security duties training
- 01224 - Certificate for rating able seafarer deck/engine and electro-technical
- 01299 - Other (STCW)

**013 - Certificates and Documentation – Document (01302-01342)**

- 01302 - SAR Co-operation plan for passenger ships trading on fixed routes
- 01303 - Unattended Machinery Spaces (UMS) Evidence
- 01304 - Declaration of AFS compliance
- 01305 - Log-books/compulsory entries
- 01306 - Shipboard working arrangements
- 01307 - Minimum hours of rest
- 01308 - Records of seafarers' daily hours of work or rest
- 01309 - Fire control plan - all
- 01310 - Signs, indications
- 01311 - Survey report file
- 01312 - Thickness measurement report
- 01313 - Booklet for bulk cargo loading/unloading/stowage
- 01314 - Shipboard oil pollution emergency plan (SOPEP)
- 01315 - Oil record book
- 01316 - Cargo information
- 01317 - Cargo record book
- 01318 - P&A manual
- 01319 - Shipboard marine pollution emergency plan for NLS
- 01320 - Garbage record book
- 01321 - Endorsement of cargo booklet
- 01322 - Conformance Test Report
- 01323 - Fire safety operational booklet
- 01324 - Material Safety Data Sheets (MSDS)
- 01325 - ACM statement of compliance (including exemption)



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

01326 - Stability Information Booklet

01327 - Energy Efficiency Design Index File

01328 - **Ship Energy Efficiency Management Plan**

(SEEMP: αποτελεί υποχρεωτική απαίτηση σύμφωνα με το παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL και έχει σχεδιαστεί για να βελτιώσει την ενεργειακή απόδοση των πλοίων και να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (GHG). Εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας 400 τόνων και άνω που εκτελούν διεθνή δρομολόγια, τόσο τα νεότευκτα όσο και τα ήδη υπάρχοντα σκάφη).

01329 - Report of inspection on MLC,2006

(Στο πλαίσιο του μηχανισμού επιβολής της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, τα κράτη μέλη διενεργούν επιθεωρήσεις για να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αυτής. Η έκθεση επιθεώρησης τεκμηριώνει συνήθως τα πορίσματα αυτών των επιθεωρήσεων).

01330 - Procedure for complaint under MLC,2006

01331 - Collective bargaining agreement

01332 - AIS test report

01333 - Ship specific plans for the recovery of persons from the water

01334 - STS Operation Plan and Records of STS Operations

(Ένα σχέδιο λειτουργίας Ship-to-Ship είναι ένα ολοκληρωμένο έγγραφο που αναπτύχθηκε για να εξασφαλίσει την ασφαλή μεταφορά φορτίου μεταξύ δύο πλοίων στη θάλασσα. Οι λειτουργίες STS είναι κοινές στη ναυτιλιακή βιομηχανία για δραστηριότητες όπως η μεταφορά πετρελαίου, υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) ή άλλων χύδην υγρών)

01335 - Polar Water Operational Manual

01336 - Certificate or documentary evidence of financial security for repatriation

01337 - Certificate or documentary evidence of financial security relating to shipowners liability

01338 - LNG bunker delivery note

(Το δελτίο παράδοσης καυσίμων LNG (LNG BDN) είναι ένα έγγραφο που χρησιμοποιείται στη διαδικασία ανεφοδιασμού κατά την προμήθεια υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) ως καύσιμο για πλοία)

01339 - Copy of IGF Code or national regulations

(για πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης).

01340 - **Statement of Compliance** (MARPOL Annex VI)

01342 - IGF Pre-bunkering verification document

(για πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης).

## **02-Structural conditions (02101–02199)**

02101 - Closing devices/watertight doors

02102 - Damage control plan

02103 - Stability/strength/loading information and instruments

02104 - Information on the A/A-max ratio (Ro-Ro/Passenger Ship only)

02105 - Steering gear (Μηχανισμός κινήσεως πηδαλιού)

02106 - Hull damage impairing seaworthiness

02107 - Ballast, fuel and other tanks

02108 - Electrical installations in general

02109 - Permanent means of access

02110 - Beams, frames, floors-operational damage

02111 - Beams, frames, floors-corrosion (δοκοί, κουφώματα, δάπεδα-διάβρωση)



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

- 02112 - Hull - corrosion
- 02113 - Hull - cracking
- 02114 - Bulkhead - corrosion (διαφράγματα - διάβρωση)
- 02115 - Bulkheads - operational damage
- 02116 - Bulkheads - cracking (διαφράγματα - ρωγμές)
- 02117 - Decks - corrosion
- 02118 - Decks - cracking
- 02119 - Enhanced survey programme (ESP)
- 02120 - Marking of IMO number
- 02121 - Cargo area segregation (Διαχωρισμός χώρου φορτίου)
- 02122 - Openings to cargo area, doors, scuttles
- 02123 - Wheelhouse - door - window
- 02124 - Cargo pumproom
- 02125 - Spaces in cargo areas
- 02126 - Cargo tank vent system (Σύστημα εξαερισμού δεξαμενών φορτίου)
- 02127 - Safe access to tanker bows
- 02129 - Bulkhead strength
- 02130 - Triangle mark
- 02132 - Water level detectors on single hold cargo ships
- 02133 - Asbestos-containing materials
- 02134 - Loading/Ballast condition
- 02135 - Beams, frames, floors - construction
- 02136 - Hull - construction
- 02137 - Bulkheads - construction
- 02138 - Decks - construction
- 02199 - Other (Structural conditions)

### **03-Water or weather-tight conditions (03101 – 03199)**

- 03101 - Overloading
- 03102 - Freeboard marks
- 03103 - Railing, gangway, walkway and means for safe passage
- 03104 - Cargo and other hatchways
- 03105 - Covers (hatchway, portable, tarpaulins, etc.)
- 03106 - Windows
- 03107 - Doors
- 03108 - Ventilators, air pipes
- 03109 - Machinery space openings
- 03110 - Manholes/flush scuttles
- 03111 - Cargo ports and other similar openings
- 03112 - Scuppers, inlets and discharges
- 03113 - Bulwarks and freeing ports
- 03114 - Stowage incl. uprights, lashing, etc (timber)
- 03199 - Other (load lines)

### **04-Emergency systems (04101 – 04124)**

- 04101 - Public address system (PAS) (Σύστημα ανακοινώσεων έκτακτης ανάγκης PAS)
- 04102 - Emergency fire pump and its pipes
- 04103 - Emergency, lighting, batteries and switches
- 04104 - Low level lighting in corridors



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

- 04105 - Location of emergency installations
- 04106 - Emergency steering position com./ compass reading
- 04107 - Emergency towing arrangements and procedures
- 04108 - **Muster list**

(Λίστα συγκέντρωσης, όπου περιλαμβάνει για διάφορες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης (πχ πυρκαγιά, εγκατάλειψη πλοίου κλπ.), ονομαστικό καθηκοντολόγιο (πχ αρχηγός ομάδας πυρόσβεσης, ομάδα πρώτων βοηθειών κλπ.) και ειδικές ενέργειες του προσωπικού ανά θέση) - Σύνηθες σημείο παρατήρησης PSC η ελλιπής επικαιροποίησή του.

- 04109 - **Fire drills**
- 04110 - Abandon ship drills
- 04111 - Damage control plan
- 04112 - Shipboard Marine Pollution emergency operations
- 04113 - Water level indicator
- 04114 - **Emergency source of power - Emergency generator**
- 04115 - Safe areas
- 04116 - **Means of communication between safety centre and other control stations**
- 04117 - **Functionality of Safety Systems**
- 04118 - Enclosed space entry and rescue drills
- 04119 - IGF Code drills and emergency exercises
- 04120 - Damage control drill for passenger ships
- 04121 - Crew familiarization with emergency systems
- 04122 - Information on passenger counting
- 04123 - IGF Equipment in general
- 04124 - Purging/Inerting of bunkering lines discharge in atmosphere

#### **05-Radio Communications (05101 – 05199)**

- 05101 - Distress messages: obligations and procedures
- 05102 - Functional requirements
- 05103 - Main installation
- 05104 - MF Radio installation
- 05105 - MF/HF Radio installation
- 05106 - INMARSAT ship earth station
- 05107 - Maintenance/duplication of equipment
- 05108 - Performance standards for radio equipment
- 05109 - VHF radio installation
- 05110 - Facilities for reception of marine safety information
- 05111 - Satellite EPIRB 406 MHz/1.6 GHz
- 05112 - VHF EPIRB
- 05113 - SART/AIS-SART
- 05114 - Reserve source of energy
- 05115 - Radio log (diary)
- 05116 - Operation/maintenance
- 05118 - Operation of GMDSS equipment
- 05199 - Other (radio communication)

#### **06-Cargo operations including equipment (06101 – 06199)**

- 06101 - Cargo Securing Manual
- 06102 - Grain





- 06103 - Other cargo/timber/deck/construction
- 06104 - Lashing material
- 06105 - Atmosphere testing instruments
- 06106 - Cargo transfer - Tankers
- 06107 - Cargo operation
- 06108 - Cargo density declaration
- 06109 - Loading instrument
- 06199 - Other (cargo)

**07-Fire safety (07101 – 07199)**

- 07101 - Fire prevention structural integrity
- 07102 - Inert gas system
- 07103 - Division - decks, bulkheads and penetrations
- 07104 - Main Vertical zone
- 07105 - Fire doors/openings in fire-resisting divisions
- 07106 - Fire detection and alarm system
- 07107 - Fire patrol
- 07108 - Ready availability of fire fighting equipment
- 07109 - Fixed fire extinguishing installation
- 07110 - Fire fighting equipment and appliances
- 07111 - Personal equipment for fire safety
- 07112 - Emergency Escape Breathing Device and disposition
- 07113 - Fire pumps and its pipes
- 07114 - Remote Means of control (opening,pumps,ventilation,etc.) Machinery spaces
- 07115 - Fire-dampers
- 07116 - Ventilation
- 07117 - Jacketed high pressure lines
- 07118 - International shore-connection
- 07119 - IGF bunkering station, manifold and couplings
- 07120 - Means of escape
- 07121 - Crew alarm
- 07122 - Fire control plan
- 07123 - Operation of Fire protection systems
- 07124 - Maintenance of Fire protection systems
- 07125 - Evaluation of crew performance (fire drills)
- 07126 - Oil accumulation in engine room
- 07199 - Other (fire safety)

**08-Alarms (08101–08199)**

- 08101 - General alarm
- 08102 - Emergency signal
- 08103 - Fire alarm
- 08104 - Steering gear alarm (Βλάβης μηχανισμού πηδαλιουχίσεως)
- 08105 - Engineers' alarm
- 08106 - Inert gas alarm

(Συναγερμός αδρανούς αερίου. Ο πρωταρχικός σκοπός ενός συναγερμού αδρανούς αερίου είναι να παρακολουθεί τη συγκέντρωση οξυγόνου στις δεξαμενές φορτίου ή έρματος για να διασφαλίσει ότι παραμένει εντός ασφαλών ορίων. Το αδρανές αέριο



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

εισάγεται για να εκτοπίσει το οξυγόνο και να δημιουργήσει μια ατμόσφαιρα όπου η καύση δεν είναι δυνατή, αποτρέποντας τον κίνδυνο πυρκαγιάς ή έκρηξης.)

08107 - Machinery controls alarm

08108 - UMS - alarms

(Unattended Machinery Space. Τα UMS περιλαμβάνουν κρίσιμους συναγερμούς που σηματοδοτούν πιθανά προβλήματα ή δυσλειτουργίες στα μη επανδρωμένα μηχανοστάσια. Αυτοί οι συναγερμοί καλύπτουν μια σειρά παραμέτρων, όπως είναι η θερμοκρασία, η πίεση, οι κραδασμοί, τα επίπεδα καυσίμου και άλλες βασικοί παράμετροι που σχετίζονται με τη λειτουργία των μηχανημάτων.)

08109 - Boiler alarm

08110 - Closing water-tight doors alarm

08199 - Other (alarms)

### **10-Safety of navigation (10101–10199)**

10101 - **Pilot ladders and hoist/pilot transfer arrangements**

10102 - Type approval equipment

10103 - Radar (Ναυτιλιακό ραντάρ)

10104 - Gyro compass (Γυροπυξίδα)

10105 - Magnetic compass (Μαγνητική πυξίδα)

10106 - Compass correction log

10107 - Automatic radar plotting aid (ARPA)

10109 - Lights, shapes, sound-signals

10110 - Signaling lamp

10111 - **Charts** (Ναυτιλιακοί χάρτες, με περασμένες εν ισχύ διορθώσεις χαρτών)

10112 - **Electronic charts (ECDIS)**

10113 - **Automatic Identification System (AIS)**

10114 - Voyage data recorder (VDR)/Simplified Voyage data recorder (S-VDR)

10115 - GNSS receiver/terrestrial radio navigation system

10116 - Nautical publications

10117 - Echo sounder (Ηχοβολιστικό για τη μέτρηση του βάθους)

10118 - Speed and distance indicator

(Δρομόμετρο-GPS, ένδειξη ταχύτητας και διανυόμενης απόστασης, σε κόμβους : ναυτικά μίλια ανά ώρα)

10119 - Rudder angle indicator (Ένδεικτης γωνίας πηδαλίου)

10120 - Revolution counter

10121 - Variable pitch indicator

10122 - Rate-of-turn indicator

10123 - International code of signals-SOLAS

10124 - Life-saving signals

10125 - Use of the automatic pilot

10126 - Record of drills and testing steering gear

10127 - Voyage or passage plan

10128 - Navigation bridge visibility

10129 - Navigation records

10132 - Communication-SOLAS chap. 5

10133 - Bridge operation

10134 - HSC operation

10135 - Monitoring of voyage or passage plan

10136 - Establishment of working language on board



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

- 10137 - Long-range identification and tracking system (LRIT)
- 10138 - Bridge Navigation Watch Alarm System (BNWAS)
- 10199 - Other (navigation)

### **11-Life-saving appliances (11101-11199)**

- 11101 - **Lifeboats**
- 11102 - Lifeboat inventory
- 11103 - Stowage and provision of lifeboats
- 11104 - **Rescue boats**
- 11105 - Rescue boat inventory
- 11106 - **Fast Rescue Boats**
- 11107 - Stowage of rescue boats
- 11108 - Inflatable liferafts
- 11109 - Rigid liferafts
- 11110 - Stowage and provision of liferafts
- 11111 - Marine Evacuation System
- 11112 - Launching arrangements for survival craft
- 11113 - Launching arrangements for rescue boats
- 11114 - Helicopter landing and pick-up area
- 11115 - Means of rescue
- 11116 - Distress flares
- 11117 - Lifebuoys including provision and disposition
- 11118 - Life jackets including provision and disposition
- 11119 - Immersion suits
- 11120 - Anti-exposure suits
- 11121 - Thermal Protective Aids
- 11122 - Radio life-saving appliances
- 11123 - Emergency equipment for 2-way communication
- 11124 - Embarkation arrangement survival craft
- 11125 - Embarkation arrangements rescue boats
- 11126 - Means of recovery of life-saving appliances
- 11127 - Buoyant apparatus
- 11128 - Line-throwing appliance
- 11129 - **Operational readiness of life-saving appliances**
- 11130 - Evaluation, testing and approval
- 11131 - On board training and instructions
- 11132 - Maintenance and inspections
- 11133 - Personal and group survival equipment
- 11134 - Operation of life-saving appliances
- 11135 - **Maintenance of life-saving appliances**
- 11199 - Other (life saving)

### **12-Dangerous Goods (12101–12199)**

- 12101 - Stowage/segregation/packaging dangerous goods
- 12104 - Dangerous Goods Code
- 12105 - Temperature control
- 12106 - Instrumentation
- 12107 - Fire protection cargo deck area
- 12108 - Personal protection



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

- 12109 - Special requirement
- 12110 - Tank entry
- 12112 - Dangerous goods / harmful substances in packaged form
- 12199 - Other (tankers)

### **13-Propulsion and Auxiliary Machinery (13101–13199)**

- 13101 - Propulsion main engine
- 13102 - Auxiliary engine
- 13103 - Gauges, thermometers, etc
- 13104 - Bilge pumping arrangements
- 13105 - UMS - Ship
- 13106 - Insulation wetted through (oil)
- 13107 - Maintenance procedures for all gas related installations
- 13108 - Operation of machinery
- 13199 - Other (machinery)

### **14-Pollution prevention (14101 – 14899)**

**MARPOL Annex I** (Αφορά την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο από πλοία)

- 14101 - Control of discharge
- 14102 - Retention of oil on board
- 14103 - Segregation of oil and water ballast
- 14104 - Oil filtering equipment
- 14105 - Pumping, piping and discharge arrangements
- 14106 - Pump-room bottom protection
- 14107 - **Oil discharge monitoring and control system** (Το σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου (ODME) είναι ένα κρίσιμο στοιχείο στα πετρελαιοφόρα και τα πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο ή ουσίες που μοιάζουν με πετρέλαιο. Ο πρωταρχικός σκοπός του συστήματος ODME είναι η παρακολούθηση και ο έλεγχος της απόρριψης ελαιώδους νερού από το σκάφος για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τους διεθνείς κανονισμούς)
- 14108 - **15 PPM alarm arrangements** (Το σύστημα συναγερμού 15 PPM έχει σχεδιαστεί για να ανιχνεύει και να ειδοποιεί το πλήρωμα του πλοίου όταν η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο στο απορριπτόμενο νερό υπερβαίνει το επιτρεπόμενο όριο των 15 ppm, όπως καθορίζεται στο παράρτημα I της MARPOL.)
- 14109 - Oil/water interface detector
- 14110 - Standard discharge connection
- 14111 - SBT, CBT, COW
- 14112 - Cow operations and equipment manual
- 14113 - Double hull construction
- 14114 - Hydrostatically balanced loading
- 14115 - Condition assessment scheme
- 14116 - Pollution report-MARPOL Annex I
- 14117 - Ship type designation
- 14119 - Oil and oily mixtures from machinery spaces
- 14120 - Loading, unloading and cleaning procedures for cargo spaces of tankers
- 14121 - Suspected discharge violation
- 14122 - Oil fuel tank protection
- 14123 - Accidental oil outflow performance



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

14124 - Arctic Region - Prohibited type of fuel carried or used

14199 - Other (MARPOL Annex I)

**MARPOL Annex II** (Πρωταρχικός στόχος του παραρτήματος II της σύμβασης MARPOL είναι η ρύθμιση της απόρριψης επιβλαβών ουσιών που μεταφέρονται χύδην με χημικά δεξαμενόπλοια και άλλα πλοία.)

14201 - Efficient stripping

14202 - Residue discharge systems

14203 - Tank-washing equipment

14204 - Prohibited discharge of NLS slops

14205 - Cargo heating systems - cat Y substances (Ο πρωταρχικός σκοπός της θέρμανσης φορτίου είναι να αποτρέψει τη στερεοποίηση, την κρυστάλλωση του φορτίου ή την εμφάνιση άλλων ανεπιθύμητων αλλαγών που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την ποιότητα ή τα χαρακτηριστικά ροής του.-Οι ουσίες κατηγορίας Y είναι ουσίες που παρουσιάζουν χαμηλό κίνδυνο κατά τη μεταφορά. Θεωρούνται ουσίες που, ακόμη και σε περίπτωση διαρροής, δεν θα οδηγήσουν σε τραυματισμό ανθρώπων, δεν θα θέσουν σε κίνδυνο το πλοίο ή δεν θα οδηγήσουν σε σημαντική μόλυνση του περιβάλλοντος)

14206 - Ventilation procedures/equipment

14207 - **Pollution report-MARPOL Annex II**

14208 - Ship type designation

14299 - Other (MARPOL Annex II)

**MARPOL Annex III** (Το παράρτημα III αφορά ειδικά την πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται διά θαλάσσης σε συσκευασμένη μορφή. Πρωταρχικός στόχος είναι η ρύθμιση του χειρισμού, της στοιβασίας και της μεταφοράς συσκευασμένων εμπορευμάτων που είναι επικίνδυνα για το θαλάσσιο περιβάλλον)

14301 - Packaging

14302 - Marking and labelling

14303 - Documentation (MARPOL Annex III)

14304 - Stowage

14399 - Other (MARPOL Annex III)

**MARPOL annex IV** (Το παράρτημα IV αφορά ειδικά την πρόληψη της ρύπανσης από λύματα πλοίων. Πρωταρχικός στόχος είναι η ρύθμιση της απόρριψης λυμάτων από τα πλοία για την πρόληψη της μόλυνσης των θαλάσσιων υδάτων)

14402 - Sewage treatment plant

14403 - Sewage comminuting and disinfecting system

14404 - Sewage discharge connection

14405 - **Crew training and familiarization**

14499 - Other (MARPOL Annex IV)

**MARPOL annex V** (Το παράρτημα V της σύμβασης MARPOL αφορά την πρόληψη της ρύπανσης από απορρίμματα πλοίων)

14501 - Garbage

14502 - Placards

14503 - Garbage management plan

14599 - Other (MARPOL Annex V)

**MARPOL annex VI** (Το παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL αφορά την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία ρυθμίζοντας τις εκπομπές επιβλαβών ουσιών στην ατμόσφαιρα. Καθορίζει πρότυπα για τον έλεγχο των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NOx), οξειδίων του θείου (SOx), αιωρούμενων σωματιδίων (PM), ουσιών που καταστρέφουν το όζον και πτητικών οργανικών ενώσεων από πλοία)

14601 - Technical files and if applicable, monitoring manual



**14602 - Record book of engine parameters**

**14603 - Approval for Exhaust Gas Cleaning System**

(approval EGCS, από ανεξάρτητο επαληθευτή- Το σύστημα καθαρισμού καυσαερίων (EGCS), κοινώς γνωστό ως πλυντρίδα, είναι μια τεχνολογία που χρησιμοποιείται στη ναυτιλιακή βιομηχανία για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τους κινητήρες των πλοίων. Ο πρωταρχικός σκοπός ενός EGCS είναι να απομακρύνει τους ρύπους, ιδιαίτερα τα οξείδια του θείου (SO<sub>x</sub>), από τα καυσαέρια που εκπέμπονται από τις μηχανές των πλοίων. Οι πιο συνήθεις είναι οι ένυδρες πλυντρίδες, ανοικτού κυκλώματος με θαλασσινό νερό, κλειστού κυκλώματος με γλυκό νερό με αλκαλικό μέσο ΝΑΟΗ καθώς και οι υβριδικές.)

**14604 - Bunker delivery notes** (Δελτία παραλαβής καυσίμου)

**14605 - Type approval certificate of incinerator**

**14606 - Diesel engine relating to air pollution control**

**14607 - Quality of fuel oil**

**14608 - Incinerator incl. operations and operating manual**

**14609 - Volatile organic compounds in tankers**

**14610 - Operational procedures for engines or equipment**

**14611 - Ozone-depleting substances**

**14612 - SO<sub>x</sub> records**

(SO<sub>x</sub> Emissions Compliance Certificate **SECC** - Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης με τις εκπομπές SO<sub>x</sub> είναι ένα κρίσιμο έγγραφο που σχετίζεται με τα συστήματα καθαρισμού καυσαερίων (EGCS Exhaust Gas Cleaning system (Scrubbers)). Το πιστοποιητικό αυτό (εκδίδεται μόνο για scheme A, όχι scheme B) διασφαλίζει ότι τα πλοία συμμορφώνονται με τους κανονισμούς εκπομπών οξειδίου του θείου (SO<sub>x</sub>), συμβάλλοντας σε καθαρότερο θαλάσσιο περιβάλλον. Το πιστοποιητικό υπάγεται στην εξουσία της κυβέρνησης της σχετικής χώρας και παραμένει σε ισχύ καθ' όλη τη διάρκεια ζωής της μονάδας συστήματος EGC. Αντίγραφο αυτού του πιστοποιητικού, μαζί με το τεχνικό εγχειρίδιο του συστήματος EGC, πρέπει να βρίσκεται επί του πλοίου ανά πάσα στιγμή)

(SO<sub>x</sub> Emissions Compliance Plan **SECP**- Κάθε πλοίο που προτίθεται να χρησιμοποιήσει μονάδα EGC (εν μέρει ή εξ ολοκλήρου) για να συμμορφωθεί με τους κανονισμούς 14.1 και 14.4 του παραρτήματος VI της MARPOL πρέπει να διαθέτει εγκεκριμένο SECP. Η αρχή του κράτους σημαίας εγκρίνει αυτό το σχέδιο)

**14613- Approved method** (Παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου, εκπομπών CO<sub>2</sub> , διαδικασιών μέτρησης της δεξαμενής καυσίμου, περιγραφή εξοπλισμού μέτρησης για τον προσδιορισμό πυκνότητας του καυσίμου. Συνολικά υπάρχουν 4 μέθοδοι Α,Β,Γ,Δ.)

**14614 - Sulphur oxides**

**14615 - Fuel change-over procedure**

**14616 - Alternative arrangements (SO<sub>x</sub>)**

**14617 - Sulphur content of fuel used** (0.5% m/m από 01/01/2020 εκτός SECAS, 0.1% εντός SECAS από 01/01/2015 “ Sulphur Emission Control Areas”)

**14699 - Other (MARPOL Annex VI)**

**Anti fouling**

**14701 - AFS supporting documentation**

**14702 - Logbook entries referring AFS**

**14703 - Paint condition**

**14799 - Other (AFS)**



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

### **Ballast Water**

- 14801 - Ballast Water Management Plan
- 14802 - Ballast Water Record Book
  
- 14803 - Construction dates applicable for BWM
- 14804 - Ballast Water Exchange
- 14805 - Sediment removal and disposal
- 14806 - Crew Training and familiarization
- 14807 - Performance standard not met
- 14808 - Prototype ballast water treatment
- 14809 - Conditions for exemptions
- 14810 - [Suspected] Ballast Water Discharge violation in port
- 14811 - Ballast Water Management System
- 14899 - Other (Ballast Water Management)

### **15-ISM (15101–16101)**

- 15101 - **Safety and environment policy**
- 15102 - Company responsibility and authority
- 15103 - Designated person(s)
- 15104 - Masters responsibility and authority
- 15105 - Resources and personnel
- 15106 - Shipboard operations
- 15107 - Emergency preparedness (Ετοιμότητα για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης)
- 15108 - **Reports of non-conformities, accidents and hazardous occurrences**
- 15109 - Maintenance of the ship and equipment
- 15110 - **Documentation-ISM**
- 15111 - **Company verification, review and evaluation**
- 15112 - **Certification, verification and control**
- 15150 - Multiple Elements of the ISM code
- 15199 - Other (ISM)

16100-**ISPS** (Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων. Πρόκειται για ένα διεθνές πλαίσιο που αναπτύχθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Ο κώδικας ISPS εγκρίθηκε ως απάντηση στις αυξανόμενες απειλές θαλάσσιας τρομοκρατίας και εγκληματικών δραστηριοτήτων κατά πλοίων και λιμένων)

- 16101 - Security-related defects

### **18-Labour conditions (18101–18499)**

#### **Minimum requirements for seafarers**

- 18101 - Minimum age
- 18102 - Night working
- 18103 - Medical fitness
- 18104 - Recruitment and placement service
- 18199 - Other (minimum requirements)

#### **Conditions of employment**

- 18201 - Fitness for duty - work and rest hours



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

- 18202 - Legal documentation on work and rest hours
- 18203 - Wages
- 18204 - Calculation and payment of wages
- 18205 - Measures to ensure transmission to seafarer's family
- 18299 - Other (conditions of employment)

### **Accommodation, recreational facilities, food and catering**

- 18301 - Noise, vibration and other ambient factors
- 18302 - Sanitary Facilities
- 18303 - Drainage
- 18304 - Lighting (Accommodation)
- 18305 - Hospital accommodation (Sickbay)
- 18306 - Sleeping room, additional spaces
- 18307 - No direct openings into sleeping rooms cargo/mach
- 18308 - Furnishings
- 18309 - Berth dimensions, etc.
- 18310 - Minimum headroom
- 18311 - Messroom and recreational facilities
- 18312 - Galley, handling room (maintenance)
- 18313 - Cleanliness
- 18314 - Provisions quantity
- 18315 - Provisions quality and nutritional value
- 18316 - Water, pipes, tanks
- 18317 - Food personal hygiene
- 18318 - Food temperature
- 18319 - Food segregation
- 18320 - Record of inspection (food and catering)
- 18321 - Heating, air conditioning and ventilation
- 18322 - Insulation
- 18323 - Office
- 18324 - Cold room, cold room cleanliness, cold room temperature
- 18325 - Training and qualification of ship's cook
- 18326 - Laundry, Adequate Locker
- 18327 - Ventilation (Working spaces)
- 18328 - Record of inspection
- 18399 - Other (accommodation, recreational facilities)

### **Health protection, medical care, social security**

- 18401 - Medical Equipment, medical chest, medical guide
- 18402 - Access to on shore medical doctor or dentist
- 18403 - Standard medical report form
- 18404 - Medical doctor or person in charge of medical care
- 18405 - Medical advice by radio or satellite
- 18406 - Medical care on board or ashore free of charge
- 18407 - Lighting (Working spaces)
- 18408 - Electrical
- 18409 - Dangerous areas
- 18410 - Gas instruments





*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

- 18411 - Emergency cleaning devices
- 18412 - Personal equipment
- 18413 - Warning notices
- 18414 - Protection machines/parts
- 18415 - Entry dangerous spaces
- 18416 - Ropes and wires
- 18417 - Anchoring devices
- 18418 - Winches & capstans
- 18419 - Adequate lighting - mooring arrangements
- 18420 - Cleanliness of engine room
- 18421 - Guards - fencing around dangerous machinery parts
- 18422 - Asbestos fibres
- 18423 - Preventative information
- 18424 - Steam pipes, pressure pipes, wires (insulation)
- 18425 - Access / structural features (ship)
- 18426 - Exposure to harmful levels of ambient factors
- 18427 - Ship's occupational safety and health policies and programmes
- 18428 - On board programme for the prevention of occupational injuries and diseases
- 18429 - Procedure for inspection, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents
- 18430 - Ship's safety committee
- 18431 - Investigation after accident
- 18432 - Risk evaluation, training and instruction to seafarers
- 18499 - Other (health protection, medical care)
- 99- Other (99101– 99103)**
- 99101 - Other (safety in general)
- 99102 - Other (SOLAS operational)
- 99103 - Other (MARPOL operational)



## Παράρτημα Γ

### «ACTION TAKEN CODES»

#### ❖ **CODE 10**

Ορισμός: **Αποκατάσταση ανεπάρκειας.**

Εφαρμογή: Χρησιμοποιείται όταν μια διαπιστωμένη ανεπάρκεια έχει επιβεβαιωθεί ότι έχει διορθωθεί

#### ❖ **CODE 12**

Ορισμός: **Όλες οι ελλείψεις έχουν διορθωθεί.**

Εφαρμογή: Χρησιμοποιείται όταν όλες οι ελλείψεις που αναφέρονται στο έντυπο Β της έκθεσης επιθεώρησης έχουν ελεγχθεί και έχουν διορθωθεί.

#### ❖ **CODE 15**

Ορισμός: **Διορθώστε την ανεπάρκεια στον επόμενο λιμένα** (next Port of Call). Εφαρμογή: Χρησιμοποιείται όταν μια ανεπάρκεια δεν μπορεί να αποκατασταθεί στον λιμένα που λαμβάνει χώρα η επιθεώρηση.

Συνδυασμός κωδικών:

Εάν ο PSCO αποφασίσει να επιτρέψει την αποκατάσταση μιας ανεπάρκειας στον επόμενο λιμένα, τότε αυτός ενημερώνεται άμεσα (κωδικός 15 + κωδικός 40).

Ωστόσο στην περίπτωση που η ανεπάρκεια επιφέρει κράτηση για το πλοίο (κωδικός 30 + κωδικός 15) και δεν μπορεί να αποκατασταθεί στον λιμένα απαγόρευσης απόπλου, ο κωδικός 45 (ο επόμενος λιμένας που ενημερώνεται για την εκ νέου κράτηση) χρησιμοποιείται στο τέλος της έκθεσης.

#### ❖ **CODE 16**

Ορισμός: **Διορθώστε την ανεπάρκεια εντός 14 ημερών.**

Εφαρμογή: μολονότι, κατ' αρχήν, όλες οι ελλείψεις πρέπει να διορθώνονται πριν την αναχώρηση, ο κωδικός 16 μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση μικρής ανεπάρκειας η οποία, κατά την επαγγελματική κρίση της PSCO, δεν είναι επισφαλής για την υγεία ή το περιβάλλον. (Η ανεπάρκεια παραμένει ενεργή στη βάση δεδομένων του SIRENAC έως την αποκατάσταση).

#### ❖ **CODE 17**



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

**Ορισμός: Ο πλοίαρχος έχει εντολή να διορθώσει την ανεπάρκεια πριν από την αναχώρηση.**

**Εφαρμογή:** Χρησιμοποιείται σε περίπτωση που η φύση μιας ανεπάρκειας απαιτεί επισκευή πριν από τον απόπλου του πλοίου. (**Προσοχή:** εξαρτάται από την επαγγελματική κρίση του PSCO εάν θα επιστρέψει στο πλοίο για να ελέγξει προσωπικά εάν η συγκεκριμένη η ανεπάρκεια έχει αποκατασταθεί) και απαιτεί προ συνεννόηση με τον Κυβερνήτη).

Εάν κατά τη διάρκεια μιας δεύτερης επιθεώρησης διαπιστωθεί ότι η ανεπάρκεια έχει αποκατασταθεί, θα σημειωθεί στην έκθεση ως ακολούθως:

Κωδικός 17 (/) Κωδικός 10 (η έλλειψη διορθώθηκε).

Εάν ο PSCO δεν επιθυμεί να επιστρέψει για επανεπιθεώρηση αποκατάστασης:

Κωδικός 17 χωρίς δεύτερη επιθεώρηση για επανεξέταση.

#### ❖ **CODE 18**

**Ορισμός: Αποκατάσταση της μη συμμόρφωσης εντός 3 μηνών.**

**Εφαρμογή:** Χρησιμοποιείται για μη συμμορφώσεις ISM που σχετίζονται με τον κώδικα ISM. Η μη συμμόρφωση εξακολουθεί να υφίσταται στη βάση δεδομένων SIRENAC. (\*Στην περίπτωση μείζονος μη συμμόρφωσης ISM (major non-conformity), χρησιμοποιείται ο κωδικός 19).

#### ❖ **CODE 19**

**Ορισμός: Επανόρθωση σοβαρής μη συμμόρφωσης πριν από την αναχώρηση.**

**Εφαρμογή:** Χρησιμοποιείται για τη σημαντική μη συμμόρφωση ISM. Οι μείζονες μη συμμορφώσεις πρέπει να διορθώνονται πριν από την αναχώρηση. Ως μείζονος σημασίας περίπτωση μη συμμόρφωσης νοείται μια εντοπισθείσα απόκλιση η δυναμική της οποίας συνιστά σοβαρή απειλή για την ασφάλεια του προσωπικού ή των πλοίου ή για το περιβάλλον και απαιτεί άμεση ανάληψη ενεργειών. Η έλλειψη αποτελεσματικής εφαρμογής του κώδικα ISM θεωρείται επίσης major nonconformity.

#### ❖ **CODE 30**

**Ορισμός: Λόγος για κράτηση (detention).**

**Εφαρμογή:** Χρησιμοποιείται για να υποδείξει την ανεπάρκεια που είναι συνεπάγεται με απαγόρευση απόπλου του πλοίου.

Συνδυασμός κωδικών:



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

Η ανεπάρκεια του κωδικού 30 θα πρέπει να ακολουθείται από τον κωδικό 10 (αποκατασταθείσα έλλειψη).

Εάν μια έλλειψη που μπορεί να κρατηθεί έχει αποκατασταθεί με προσωρινή επισκευή ή αντικατάσταση εξοπλισμού: κωδικός 30/80. Στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να αναφέρεται τότε είναι η οριστική αποκατάσταση.

❖ **CODE 35**

Ορισμός: **Πλοίο που επιτρέπεται να αποπλεύσει μετά την απαγόρευση απόπλου (κράτηση, βλέπε κώδικα 36).**

Εφαρμογή: Χρησιμοποιείται όταν ο PSCO κάνει άρση της κράτησης.

❖ **CODE 36**

Ορισμός: **Πλοίο που επιτρέπεται να αποπλεύσει μετά από επακόλουθη απαγόρευση.**

Εφαρμογή: όταν εγείρεται συμπληρωματική κράτηση, ο κωδικός 36 πρέπει να συμπληρωθεί το έντυπο επιθεώρησης. Δηλαδή όταν αίρεται η επακόλουθη κράτηση από ένα δεύτερο λιμένα κατάπλου, αυτός δύναται να χρησιμοποιήσει των Κωδικό 36 αντί του 35.

❖ **CODE 40**

Ορισμός: **Ο επόμενος λιμένας κατάπλου ενημερώνεται.**

Εφαρμογή: Η αρχή PSC του επόμενου λιμένα κατάπλου επιβιβάζεται στο πλοίο για να ελέγξει την αποκατάσταση των ελλείψεων. Σε αυτήν την περίπτωση ανάλογα την επαγγελματική κρίση του PSCO, μπορεί να διενεργήσει εκ νέου επιθεώρηση.

❖ **CODE 45**

Ορισμός: **Ο επόμενος λιμένας ενημερώνεται για την εκ νέου κράτηση.**

Εφαρμογή: Χρησιμοποιείται σε περίπτωση που ένας δεύτερη λιμενική αρχή εμπλέκεται στη συνέχιση ή παρακολούθηση κράτησης.

❖ **CODE 50**

Ορισμός: **Ενημέρωση Κράτους σημαίας/ πρόξενου.**

Εφαρμογή: Όταν έχει απαγορευθεί ο απόπλους ενός πλοίου, το αντίστοιχο κράτος λιμένα ενημερώνει σχετικά το κράτος σημαίας/τον πρόξενο. Το κράτος σημαίας πρέπει να ενημερώνεται για κάθε μεμονωμένη κράτηση.

❖ **CODE 55**

Ορισμός: **Ζητείται η γνώμη από το Κράτος σημαίας.**



*Ευφροσύνη-Μαρία Ντιγκου,  
«Έλεγχος των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα»*

Εφαρμογή: Χρησιμοποιείται κάθε φορά που ζητείται η γνώμη του κράτους σημαίας όσον αφορά τη σχετικές παρατηρήσεις.

❖ **CODE 70**

Ορισμός: **Ενημέρωση Νηογνώμονα.**

Εφαρμογή: Ο νηογνώμονας επικοινωνήσε / ενημερώθηκε για μια σχετική ανεπάρκεια.

❖ **CODE 80**

Ορισμός: **Προσωρινή αντικατάσταση ή επισκευή εξοπλισμού.**

Εάν μια βλάβη έχει αποκατασταθεί με προσωρινά, η καταληκτική ημερομηνία για την οριστική επισκευή πρέπει να είναι καθορίζεται εξ' αρχής.

❖ **CODE 85**

Ορισμός: **Έρευνα κατά παράβαση των διατάξεων περί απόρριψης αποβλήτων συμφώνως σύμβασης MARPOL 73/78.**

❖ **CODE 95**

Ορισμός: **Έκδοση Προειδοποιητικής επιστολής.**

❖ **CODE 96**

Ορισμός: **Απόσυρση προειδοποιητικής επιστολής.**

❖ **CODE 99**

Ορισμός: **Άλλο.**

Εφαρμογή: Ο κωδικός 99 χρησιμοποιείται εάν δεν είναι εφικτή η κωδικοποίηση μιας ενέργειας που πραγματοποιήθηκε με τους προαναφερθέντες κωδικούς.