

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Ελλείψεις των πλοίων μέσα από τις επιθεωρήσεις
των κρατικών λιμενικών αρχών του Paris MoU
και Tokyo MoU**

Χριστιάννα Βαλαντάση

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Ιανουάριος 2010

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.

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- κ. Κ.Γκιζιάκης, Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς (Επιβλέπων)
- κ. Ε.Τζαννάτος, Αν. Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς
- κ. Κ. Χλωμούδης, Αν. Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς

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

РАНЕЕЗНАМО ТЕРПАА

Περίληψη

Η μελέτη αυτή έχει σκοπό την διερεύνηση των κρατήσεων πλοίων (detentions) και παρατηρήσεων/ελλείψεων (deficiencies) που βρέθηκαν μετά από επιθεωρήσεις του Paris και Tokyo MOU κατά τα έτη 2007 και 2008.

Η μελέτη αναφέρει τις κυριότερες παρατηρήσεις και προβλήματα που εντοπίστηκαν στις επιθεωρήσεις αυτές μέσα από τα μηνιαία στοιχεία που διατίθενται στις επίσημες ιστοσελίδες των εν λόγω λιμενικών αρχών.

Η εργασία χωρίζεται σε τρία μέρη, των οποίων το περιεχόμενο συνοψίζεται παρακάτω:

Στα πρώτα κεφάλαια της εργασίας, τα οποία είναι και θεωρητικής φύσεως, αναφέρονται συνοπτικά το νομικό πλαίσιο των διεθνών συμβάσεων, οι λόγοι ανάπτυξης των περιφερειακών συμφωνιών, στοιχεία για την επιθεώρηση των πλοίων από τους επιθεωρητές των Αρχών λιμένων καθώς και γενικές πληροφορίες για τις παρατηρήσεις (deficiencies) και τις διαδικασίες κράτησης (detention) πλοίων.

Στο έκτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε και αποτελέσματα της έρευνας. Η διερεύνηση βασίστηκε κυρίως στην, όσο το δυνατόν, συλλογή διαθέσιμων εκθέσεων επιθεωρήσεων των Αρχών λιμένων. Στο τελευταίο κεφάλαιο αναπτύσσονται τα συμπεράσματα της έρευνας, όπου παρατηρείται φθίνουσα πορεία των κρατήσεων πλοίων για το Paris MoU, ενώ οι έλεγχοι επιθεωρήσεων αυξάνονται. Παρά το αρνητικό αντίκτυπο που μπορεί να έχει η παγκόσμια οικονομική κρίση στη ναυτιλία, η θετική είδηση του αριθμού των κρατήσεων σημαίνει ότι τα περισσότερα πλοία πληρούν τους κανονισμούς και ότι οι σημαίες ευκαιρίας, αργά αλλά σταθερά, χάνουν έδαφος στις προτιμήσεις των πλοιοκτητών.

Abstract

This study aims to investigate the detentions and deficiencies found after inspections of the Paris and Tokyo MoU Port State Control in 2007 and 2008. The study says the main comments and issues identified in inspections through monthly data which can be accessed through the official website of the port authorities.

The study is divided into three parts, whose content is summarized below:

The first chapters, which are of theoretical character, summarize the legal framework of international conventions, the reasons of development and existence of regional agreements, data on ship inspections by inspectors of the Authorities and general information about the deficiencies and procedures for the detention of ships.

The sixth chapter is a reference to the methodology used and the results of research. The investigation was mainly based on as much as possible collection of inspection reports available from port authorities. The last chapter elaborates on the findings of the investigation, where there is a decline of detentions for the Paris MoU, while the inspection controls are increased. Despite the negative impact that could have the global economic crisis in shipping, the good news of the number of deductions means that most vessels comply with regulations and that the flags are slowly, but steadily, losing ground to the preferences of shipowners.

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	v
Περιεχόμενα	vi
Πίνακες.....	viii
Σχεδιαγράμματα	viii

Κεφάλαιο 1

Εισαγωγικά

1.1 Πρόλογος.....	1
1.2 Σκοπός εργασίας.....	1

Κεφάλαιο 2

Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

2.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO).....	2
2.2 Ανάγκη επιπρόσθετων ελέγχων εφαρμογής των διεθνών κανονισμών.....	3

Κεφάλαιο 3

Περιφερειακές συμφωνίες κρατικού ελέγχου

3.1 Ανάπτυξη Περιφερειακών συμφωνιών κρατικού ελέγχου.....	6
3.2 Ίδρυση Περιφερειακών Συμφωνιών Κρατικού Ελέγχου Λιμένων	8
3.2.1 Paris MoU.....	18
3.2.2 Tokyo MoU	19

Κεφάλαιο 4

Γενικά στοιχεία επιθεώρησης

4.1 Εισαγωγικά στοιχεία επιθεώρησης	22
4.2 Δικαιώματα λιμενικών αρχών	22
4.3 Σκάφη προς επιθεώρηση	24
4.4 Βάσεις δεδομένων	25
4.4.1 Sirenac (Thetis)	26
4.4.2 Equasis.....	26
4.4.3 Arcis.....	27
4.5 Μέθοδοι βαθμολόγησης	28
4.6 Μαύρη λίστα.....	32
4.7 Τρόπος διαμόρφωσης της μαύρης λίστας.....	32

Κεφάλαιο 5

Διαδικασίες επιθεώρησης

5.1 Η Αρχική επιθεώρηση και οι πρώτες εντυπώσεις	35
5.2 Σάφεις λόγοι για την καθυστέρηση ενός πλοίου	36
5.3 Αδικαιολόγητη καθυστέρηση.....	37
5.4 Το αντίκτυπο των καθυστερήσεων.....	38

Κεφάλαιο 6

Μεθοδολογία κι αποτελέσματα

6.1 Εισαγωγικά.....	39
6.2 Ανεπάρκειες και κρατήσεις για το έτος 2007.....	41
6.3 Ανεπάρκειες και κρατήσεις για το έτος 2008.....	48
6.4 Κρατήσεις ανά κράτους.....	52

6.5 Κρατήσεις ανά τύπο πλοίου	54
6.6 Απόδοση ανά μέγεθος πλοίου	55

Κεφάλαιο 7

Συμπεράσματα.....	58
-------------------	----

Παραρτήματα	62
Βιβλιογραφία.....	76

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ

Σχήματα

Σχήμα 1: Περιφερειακές Συμφωνίες κρατικού ελέγχου ανά τον κόσμο	10
Σχήμα 2: Paris Agreement	11
Σχήμα 3: Vina del Mar Agreement.....	11
Σχήμα 4: Tokyo Agreement	12
Σχήμα 5: Carribbean Agreement	13
Σχήμα 6: Mediterranean Agreement.....	13
Σχήμα 7: Indian Ocean Agreement	14
Σχήμα 8: Black Sea Agreement.....	15
Σχήμα 9: Abuja Agreement	16
Σχήμα 10: US Coast Guard	17
Σχήμα 11: Χάρτης Περιφερειακών Συμφωνιών.....	17
Σχήμα 12: Excess factor, Paris MoU.....	34
Σχήμα 13: Σύνολο επιθεώρησης μεμονωμένων πλοίων.....	40
Σχήμα 14: Σύνολο ελλείψεων/παρατηρήσεων εκ των επιθεωρήσεων	41
Σχήμα 15: Σύνολο επιθεωρήσεων	46
Σχήμα 16: Σύνολο κρατήσεων	47
Σχήμα 17: Ποσοστό κρατήσεων.....	47
Σχήμα 18: Συναρτήσεις πυκνότητας-πιθανότητας της χωρητικότητας των υπό κράτηση πλοίων για το Paris MoU, 2007-2008	56
Σχήμα 19: Συναρτήσεις πυκνότητας-πιθανότητας της χωρητικότητας των υπό κράτηση πλοίων για το Tokyo MoU, 2007-2008.....	57

Διαγράμματα

Διάγραμμα 1 – Ελλείψεις πλοίων Paris & Tokyo MoU, 2007.....	43
Διάγραμμα 2 – Ποσοστά Ελλείψεων Paris & Tokyo MoU, 2007.....	45
Διάγραμμα 3 – Ελλείψεις πλοίων, Paris MoU & Tokyo MoU, 2008	49
Διάγραμμα 4 – Ποσοστά Ελλείψεων, Paris MoU & Tokyo MoU, 2008.....	50
Διάγραμμα 5 – Κρατήσεις ανά τύπο πλοίου	54

Πίνακες

Πίνακας 1 – Κατηγορίες Ελλείψεων/Παρατηρήσεων Paris & Tokyo MoU, ... 2007-2008.....	44
Πίνακας 2 - Συγκεντρωτικός πίνακας Paris & Tokyo MoU, 2007-2008	46
Πίνακας 3 – Ποσοστά κρατήσεων για κράτη σημαίας, 2007.....	53
Πίνακας 4 – Ποσοστά κρατήσεων για κράτη σημαίας, 2008.....	53
Πίνακας 5 – Επιθεωρήσεις και Κρατήσεις του Paris MoU, 2007.....	55
Πίνακας 6 - Κρατήσεις ανά μέγεθος πλοίου, 2007-2008	56

Παράρτημα

Παράρτημα Α – Certificates and documents to be carried on board.....	63
Παράρτημα Β – Typical checklist	68
Παράρτημα Γ – Δείγμα από τις λίστες παρατηρήσεων του Paris MoU.....	74
Παράρτημα Δ – Δείγμα από τις λίστες παρατηρήσεων του Tokyo MoU.....	75

РАНЕЕЗНАМО ТЕРРА

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

1.1 ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ένας από τους βασικότερους στόχους της ναυτιλίας υπήρξε πάντοτε η βελτίωση της ασφάλειας, η οποία άλλωστε ήταν και η θεμελιώδης αιτία ίδρυσης του ΙΜΟ, ενός οργανισμού του οποίου η δραστηριότητα προσαρμόζεται στις εκάστοτε ανάγκες και στη ‘ζωντανή’ φύση της ναυτιλίας αφιερώνοντας μεγάλο μέρος της στην προετοιμασία Κωδίκων, Κανόνων, Κανονισμών και Συμβάσεων.

Έπειτα από σοβαρά περιστατικά ρύπανσης, απώλειας ανθρώπινων ζωών και καταστροφή περιουσιών, τα οποία ταρακούνησαν την κοινή γνώμη, έχει γίνει κατανοητό ότι η ίδια η φύση της ναυτιλίας απαιτεί συνεργασία σε διεθνές επίπεδο αντί να εφαρμόζονται σπασμωδικές κινήσεις και να ασκείται ανεξάρτητη πολιτική από τα διάφορα κράτη, ειδικότερα σε θέματα βελτίωσης της ασφάλειας στη θάλασσα.

1.2 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ – ΠΡΟΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Ο βασικός σκοπός της εργασίας αυτής είναι η μελέτη των ανεπαρκειών που εμφανίζουν τα πλοία που ελέγχονται από τους επιθεωρητές λιμένων μέσα από τα στοιχεία που δημοσιεύονται από το Paris MoU και το Tokyo MoU. Κύριο θέμα της εργασίας είναι η εξέταση, με τη βοήθεια της στατιστικής ανάλυσης, της πιθανής συσχέτισης της ηλικίας, του μεγέθους και της σημαίας του πλοίου με την εμφάνιση ανεπαρκειών και την επερχόμενη κράτησή του από τις Αρχές.

Μέσα από τη διαδικασία αυτή γίνεται προσπάθεια άντλησης σημαντικών συμπερασμάτων και συσχετισμών των δεδομένων του Paris και Tokyo MoU, καθώς και παρατηρήσεων της κατάστασης της ελληνικής σημαίας μέσα από τα δεδομένα αυτά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (ΙΜΟ)

2.1 ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (ΙΜΟ)

Η ναυτιλία, ως κατ' εξοχήν διεθνής δραστηριότητα, απαιτεί διεθνείς κανόνες με παγκόσμια αναγνώριση και ομοιόμορφη εφαρμογή.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), είναι και ο μόνος αρμόδιος Διεθνής Οργανισμός για θέματα που αφορούν κυρίως τη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και τη λήψη μέτρων έναντι έκνομων ενεργειών στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Για την υλοποίηση των ανωτέρω στρατηγικών στόχων ο ΙΜΟ προβαίνει στην υιοθέτηση Διεθνών Συμβάσεων και Κωδίκων και στη συνέχεια παρακινεί και ενθαρρύνει τα Κράτη Μέλη αυτού να προβούν με την σειρά τους στην επικύρωση - ενσωμάτωση τους στην έννομη τάξη τους και στη συνακόλουθη εφαρμογή τους.

Ο ΙΜΟ (International Maritime Organization)¹, στον οποίο συμμετέχουν όλοι οι ενδιαφερόμενες χώρες και φορείς, επιφορτίζεται με την κατάρτιση των βασικών αρχών ασφαλείας. Οι κύριες συμβάσεις² που υιοθετήθηκαν με την ίδρυση του ΙΜΟ το 1959, σε συνεργασία με τον ΙΛΟ (Διεθνής Οργανισμός Εργασίας)³ αναφέρονται παρακάτω:

- i. SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974)
- ii. MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution)
- iii. COLREG (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972)
- iv. LOADLINE (International Convention on Loadlines, 1966)
- v. ISPS (The International Ship and Port Facility Security Code, 2002)
- vi. ISM (The International Safety Management Code, 1993)

¹ <http://www.imo.org/>

² http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=148

³ <http://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>

- vii. STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978/1995)
- viii. ILO 147 (The ILO Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976).

Υπεύθυνοι για την επιβολή και τήρηση των ανωτέρω συμβάσεων, τίθενται πλέον τα κράτη σημαίες, δεσμευόμενα να εφαρμόσουν τις διατάξεις αυτές στην εθνική τους νομοθεσία, και να προνοήσουν την εφαρμογή τους για όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους.

2.2 ΑΝΑΓΚΗ ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

Μετά τον β' παγκόσμιο πόλεμο, παρατηρείται μια σταθερή κλίση του στόλου της ΕΕ προς "τις σημαίες ευκαιρίας", χώρες που είναι πολύ ελκυστικότερες στους πλοιοκτήτες από τις Ευρωπαϊκές από την άποψη της φορολογίας, κοινωνικής νομοθεσίας και ασφάλειας ή περιβαλλοντικών προτύπων⁴. Τα αποτελέσματα στην ΕΕ είναι σκληρά, ειδικά στον τομέα των εργασιών. Ο αριθμός των ναυτικών της ΕΕ που απασχολήθηκαν στα σκάφη με σημαία χώρας της ΕΕ μειώθηκε αισθητά, ενώ ο αριθμός ναυτικών από τις εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης χώρες αυξήθηκε. Επίσης υπολογίζεται ότι το 51% των απωλειών εργασίας οφείλονται στο φαινόμενο αυτό.

Το γεγονός αυτό κυρίως, αλλά και το ότι δεν ενεργούν όλα τα κράτη σημαίας υπεύθυνα όπως ορίζουν οι διεθνείς κανονισμοί - δεν ελέγχουν όλα τα πλοία τους ή κάνουν ελλιπή ελέγχους – ανάγκασε πολλά κράτη να επιβάλλουν πρόσθετες επιθεωρήσεις στα πλοία που μπαίνουν στα λιμάνια τους πριν τα αφήσουν να αποπλεύσουν. Οι επιθεωρήσεις αυτές ονομάζονται «Επιθεωρήσεις των Λιμενικών Αρχών» (Port State Control) και ο αριθμός των κρατών που τις εφαρμόζουν συνεχώς αυξάνεται. Τα κράτη αυτά κυρίως βάση της γεωγραφικής τους θέσης σχημάτισαν Τοπικές Συμφωνίες (Regional agreements) όπως το Paris MOU, το Tokyo MOU, το Black Sea MOU κ.α. οι

⁴ Γουλανδρής Θ. (2003), *Επιθεωρήσεις Πλοίων από τις Κρατικές Αρχές*, Διπλωματική Εργασία ΕΜΠ, (Ελληνικά)

οποίες ορίζουν τους ελέγχους που θα γίνονται στις επιθεωρήσεις και δίνουν τις κατάλληλες οδηγίες στους επιθεωρητές τους. Έχουν λίστες με όλα τα πιθανά ελαττώματα που μπορεί να συναντούν οι επιθεωρητές πάνω στο πλοίο και με τα μέτρα που πρέπει να πάρουν. Επίσης δημοσιεύουν τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων ώστε να γνωρίζουν όλα τα λιμάνια αλλά και οι πλοιοκτήτες, το ιστορικό του κάθε πλοίου. Όταν είναι αναγκαίο προχωρούν σε κρατήσεις των πλοίων που δεν συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς και συχνά προχωρούν ακόμα περισσότερο με το να εξορίσουν τα πλοία που επανειλημμένως έχουν κρατηθεί από όλα τα λιμάνια της Τοπικής Συμφωνίας.

Το ποσοστό των μεταφορών δια θαλάσσης, που στην Ευρώπη καταλαμβάνει την πρώτη θέση⁵, συνεχώς αυξάνεται και μαζί του αυξάνονται και οι ανησυχίες των κρατών για το ενδεχόμενο νέων ατυχημάτων που θα διαταράξουν για μια ακόμη φορά την ισορροπία τόσο του περιβάλλοντος όσο και της οικονομίας τους. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ένα μεγάλο αριθμό προγραμμάτων τα οποία σχετίζονται με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αλλά και πολλές συμβάσεις για την πρόληψη και αντιμετώπιση των ναυτικών ατυχημάτων. Ο ρόλος της στην αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης είναι νομικά κατοχυρωμένος με την Απόφαση 2850 (20/12/2000) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου του Συμβουλίου, που θέτει ένα κοινοτικό πλαίσιο συνεργασίας για την αντιμετώπιση της ατυχηματικής ή εκούσιας θαλάσσιας ρύπανσης.

Το πολύκροτο ναυάγιο του ERIKA⁶, 25χρονου δεξαμενόπλοιου με Μαλτέζικη σημαία, το 1999 επέδρασε ως καταλύτης στην Ευρωπαϊκή Ένωση για τη θέσπιση μιας σειράς δραστηκών μέτρων, με την μορφή Οδηγιών και Κανονισμών για την πρόληψη των θαλάσσιων πετρελαϊκών ατυχημάτων. Και ενώ οι παραπάνω κανονισμοί δεν είχαν προλάβει να εφαρμοστούν στις χώρες μέλη, ένα άλλο σοβαρό περιστατικό ρύπανσης, το ναυάγιο του PRESTIGE⁷ στη Γαλικία της Ισπανίας ήρθε να ταρακουνήσει την κοινή γνώμη και την Κοινότητα, με αποτέλεσμα σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα από το ατύχημα, 7 μήνες, να εγκριθούν πιο αυστηρά νομοθετικά μέτρα, σημαντικά για την πρόληψη περιστατικών ρύπανσης γεγονός αρκετά σπάνιο για τη διαδικασία λήψης αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης Τα ναυάγια τόσο του ERIKA όσο και του

⁵ Γουλανδρής Θ. (2003), *Επιθεωρήσεις Πλοίων από τις Κρατικές Αρχές*, Διπλωματική Εργασία ΕΜΠ, (Ελληνικά)

⁶ http://www.imo.org/newsroom/mainframe.asp?topic_id=68&doc_id=550

⁷ http://www.imo.org/newsroom/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2583

PRESTIGE όπως και το γεγονός⁸ ότι το 80% των θαλασσίων ατυχημάτων οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα και μόνο το 20% σε άλλα αίτια, αποτελούν σημαντικό επιχείρημα για πολλά κράτη που αποφάσισαν να δημιουργήσουν τις περιφερειακές συμφωνίες γνωρίζοντας ότι πολλά Κράτη Σημαίας αλλά και Νηογνώμονες δεν είναι σε θέση ή δεν επιθυμούν να επιθεωρούν ακολουθώντας τις διεθνείς συμβάσεις όλα τα σκάφη τους. Σκοπός τους είναι να διασφαλίσουν ότι τα σκάφη ξένης σημαίας που εισέρχονται στα χωρικά τους ύδατα δεν θα προκαλέσουν κάποιο ατύχημα. Για το σκοπό αυτό δημιούργησαν βάσεις δεδομένων οι οποίες λαμβάνουν υπ' όψιν στοιχεία όπως η ιστορία του σκάφους, η ηλικία, ο τύπος, ο ιδιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο Νηογνώμονας κ.α. Οι γνωστότερες είναι η SIRENAC, η APCIS και η EQUASIS⁹ και βάση αυτών η κάθε περιφερειακή συμφωνία έχει αναπτύξει τη δικιά της κλίμακα βαθμολόγησης του κάθε σκάφους. Ο βαθμός που αντιστοιχεί στο σκάφος είναι ο κυριότερος παράγοντας επιλογής του για επιθεώρηση από τις Κρατικές Λιμενικές Αρχές.

Οι περιφερειακές συμφωνίες που έχουν τεθεί σε ισχύ είναι το Paris MoU, το Tokyo MoU, το Mediterranean MoU, το Abuja MoU, το Indian Ocean MoU, το Vina Del Mar MoU, το Caribbean MoU, το Black Sea MoU, το Riyadh MoU και τέλος οι USCG (ΗΠΑ) που έχουν επιλέξει τα μείνουν έξω από τις παραπάνω περιφερειακές συμφωνίες.

Από τις παραπάνω η εργασία εστιάζεται στην λεπτομερή ανάλυση των ελλείψεων / ανεπαρκειών των πλοίων μέσα από τα μηνιαία στοιχεία που κοινοποιούν το PARIS MoU και TOKYO MoU για τα έτη 2007 και 2008.

⁸ Γουλανδρής Θ. (2003) *Επιθεωρήσεις Πλοίων από τις Κρατικές Αρχές*, Διπλωματική Εργασία ΕΜΠ.

⁹ Βλ. Κεφάλαιο 4, § 4.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΛΙΜΕΝΩΝ

3.1 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΛΙΜΕΝΩΝ

Η απάντηση στο φαινόμενο των ελλিপών ελέγχων από τα κράτη σημαίας έρχεται με τη σύσταση περιφερειακών συμφωνιών, τα λεγόμενα MoU (Memorandum of Understanding), τα οποία έχουν ως σκοπό να εξασφαλίσουν ότι τα σκάφη ξένης σημαίας, που εισέρχονται στα χωρικά τους ύδατα, πληρούν τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας.

Ο κρατικός έλεγχος λιμένων (PSC-Port State Control), λειτουργεί σαν συμπληρωματική στην επιθεώρηση του κράτους σημαίας, όμως το PSC διατηρεί το δικαίωμα κατακράτησης (detention) του σκάφους, όταν αυτό βρεθεί σε κάτω του μετρίου επιπέδου ασφαλείας. Οι επιθεωρήσεις PSC διευθύνονται για να εξασφαλίσουν ότι τα ξένα σκάφη είναι πλοία που δεν θέτουν κίνδυνο ρύπανσης, παρέχουν ένα υγιές και ασφαλές εργασιακό περιβάλλον και συμμορφώνονται με τη σχετική διεθνή Συνθήκη.

Στις περισσότερες συμβάσεις υπάρχει μια προειδοποίηση ότι η επιθεώρηση δεν πρέπει να καθυστερήσει αδικαιολόγητα το σκάφος. Επιπλέον, τα σκάφη που επιλέγονται για τις επιθεωρήσεις δεν πρέπει να επιλεγτούν κατά τρόπο μεροληπτικό, αλλά η επιλογή πρέπει να είναι ομοιόμορφη.

Όλες οι επισκέψεις κρατικού ελέγχου λιμένων σε ένα σκάφος πρέπει να αρχίσουν με τον Επιθεωρητή του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων (PSCO – Port State Control Officer) να διεξάγει μια αρχική επιθεώρηση, εκτός αν υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις που θα τον αναγκάσουν να προχωρήσει άμεσα σε μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση. Εάν κατά τη διάρκεια της αρχικής επιθεώρησης ο PSCO βρει στοιχεία σημαντικών ελαττωμάτων (ανεπαρκειών) στο σκάφος, στο πλήρωμά του ή στη λειτουργία του, τότε θα έχει σαφείς λόγους για να προβεί σε μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση του σκάφους με σκοπό την εξακρίβωση της πραγματικής του κατάστασης. Η πιο λεπτομερής επιθεώρηση καλύπτει σε βάθος την μεταλλική κατασκευή του σκάφους, τον εξοπλισμό, την επάνδρωση, τις

συνθήκες διαβίωσης και εργασίας και τη συμμόρφωση με τις επί του σκάφους λειτουργικές διαδικασίες. Άλλοι τύποι επιθεωρήσεων είναι οι Εκτεταμένες Επιθεωρήσεις, οι Ειδικές Επιθεωρήσεις και οι Επιθεωρήσεις Προτεραιότητας. Οι λιμενικές αρχές δεν πρέπει να χρεώσουν το σκάφος για οποιαδήποτε γενική επιθεώρηση. Οι δαπάνες των λιμενικών αρχών μπορούν εντούτοις να αναμένονται από τον πλοιοκτήτη εάν η κατάσταση του σκάφους απαιτήσει μια επιθεώρηση, ή εάν το σκάφος τεθεί υπό κράτηση και ο PSCO πρέπει να επιστρέψει στο σκάφος για μια επανεπιθεώρηση. Ένα σκάφος που έχει επιθεωρηθεί από τις λιμενικές αρχές και κατά την επιθεώρηση δεν έχουν αναφερθεί σημαντικά ελαττώματα, τότε δεν θα πρέπει να περιμένει νέα επιθεώρηση μέσα στους επόμενους έξι μήνες. Μια ανεπάρκεια υπάρχει όταν βρίσκεται μια κατάσταση στο σκάφος που δεν είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις μιας σύμβασης. Ο αριθμός και η φύση των ανεπαρκειών που βρίσκονται από τον PSCO καθορίζουν τα διορθωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν στο σκάφος και εάν το σκάφος πρόκειται ή όχι να τεθεί υπό κράτηση. Ο ανώτερος υπάλληλος κρατικού ελέγχου λιμένων πρέπει να απαριθμήσει τις ανεπάρκειες που βρίσκει, μαζί με τις λεπτομέρειες του αντίστοιχου πιστοποιητικού συμβάσεων σε κάθε περίπτωση, συμπεριλαμβανομένου του ονόματος του εκδότη, και η ημερομηνία της τελευταίας έρευνας. Οι πληροφορίες αυτές καταγράφονται στις βάσεις δεδομένων για να τις λάβει υπ' όψιν του ο επόμενος επιθεωρητής. Ένα σκάφος τίθεται υπό κράτηση όταν ο PSCO αποφασίσει ότι δεν είναι ασφαλές να βγει από το λιμάνι ή επειδή οι ανεπάρκειες (ελαττώματα) είναι τόσο σοβαρές που πρέπει να αποκατασταθούν άμεσα. Η κράτηση είναι το μέτρο που λαμβάνουν οι λιμενικές αρχές όταν η κατάσταση του σκάφους ή του πληρώματός του δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά με τις εφαρμόσιμες συμβάσεις και αποτελεί κίνδυνο για το πλήρωμα του και το θαλάσσιο περιβάλλον. Όταν οι ανεπάρκειες δεν αποτελούν λογική απειλή για το περιβάλλον και δεν έχουν σοβαρές επιπτώσεις στην ασφάλεια του σκάφους ή του πληρώματός του, τότε το σκάφος δεν πρέπει να τεθεί υπό κράτηση. Εάν ένα σκάφος αφήσει ένα λιμάνι επιθεώρησης με ανεπάρκειες και έχει διαταγή να ταξιδέψει σε συγκεκριμένο λιμάνι για να τις επισκευάσει, και είτε αποτύχει να συμμορφωθεί με την διαταγή αυτή, είτε αποτύχει να φθάσει στο λιμάνι, θα του επιβληθεί διαταγή εξορίας από τα λιμάνια της περιοχής.

Αξιολογώντας τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων τα διάφορα MOU έχουν καθιερώσει την έκδοση της “Black List” της “Grey List” και της “White List”. Πρόκειται για πίνακες που συντάσσονται ετησίως και είναι βασισμένοι στην απόδοση

κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων ετών και παρουσιάζουν το πλήρες φάσμα μεταξύ των ποιοτικών σημαιών και των σημαιών με κακή απόδοση που θεωρούνται υψηλού ή πολύ υψηλού κίνδυνου. Τέλος κάθε χρόνο παρουσιάζει τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων στο Annual Report που είναι στην διάθεση οποιουδήποτε ενδιαφερομένου.

3.2 ΎΔΡΥΣΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΛΙΜΕΝΩΝ

Το 1978 στην Ευρώπη οκτώ κράτη της Βόρειας Θάλασσας οδηγήθηκαν σε συμφωνία ανταλλαγής πληροφοριών για τα ξένα σκάφη που έμπαιναν στα λιμάνια τους αφού ο αριθμός τους συνεχώς αυξανόταν δυσχεραίνοντας έτσι την διαδικασία ελέγχου τους. Τον Ιανουάριο του 1982 δεκατέσσερα ευρωπαϊκά κράτη, συμπεριλαμβανομένων των παραπάνω, συμφώνησαν να καθιερώσουν ένα εναρμονισμένο σύστημα ελέγχου υπογράφοντας το υπόμνημα συμφωνίας του Παρισιού (πρωτόκολλο σύμβασης) για τον κρατικό έλεγχο λιμένων (MOU), συχνά και απλά αναφερόμενος ως "πρωτόκολλο 10 σύμβασης του Παρισιού" (Paris MOU). Από εκείνη την ημερομηνία, ο αριθμός κρατών στο πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού έχει αυξηθεί. Αυτό οφείλεται κυρίως στην αύξηση στον αριθμό κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU), και στην οδηγία 95/21/EK της ΕΕ που τοποθετεί τη νομική απαίτηση σε όλα τα "κράτη μέλη της ΕΕ να πραγματοποιηθούν επιθεωρήσεις κρατικού ελέγχου λιμένων. Ο Καναδάς στη δύση και η ρωσική ομοσπονδία στην ανατολή συμμετέχουν επίσης ως μέλη του πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού.

Στις αρχές της δεκαετίας του '90 περίπου δέκα έτη αφότου διαμορφώθηκε το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού, δημιουργήθηκε στην Άπω Ανατολή μια άλλη μεγάλη περιφερειακή ομαδοποίηση κρατών γνωστή ως Ειρηνικό-Ασιατικό πρωτόκολλο σύμβασης ή Tokyo MOU¹⁰. Μέλη του σχεδόν όλες οι ασιατικές χώρες που βρέχονται από τον Ειρηνικό Ωκεανό, η Αυστραλία, η Νέα Ζηλανδία όπως και ο Καναδάς και η Ρωσική Ομοσπονδία.

¹⁰ <http://www.tokyo-mou.org/>

Σχεδόν τον ίδιο χρόνο τα νότια Αμερικανικά Κράτη, μαζί με το Μεξικό και την Κούβα, διαμόρφωσαν στις 5 Νοεμβρίου 1992 τη Vina Del Mar Agreement¹¹ (Λατινοαμερικανική συμφωνία). Από τον Ιούλιο του 1997 έχει δημιουργηθεί το πρωτόκολλο σύμβασης της Μεσογείου¹² (Mediterranean MOU) από τα κράτη που βρέχονται από την Νότια Μεσόγειο και την Κύπρο. Στη συνέχεια, στις 9 Φεβρουαρίου 1996 υπογράφεται το πρωτόκολλο σύμβασης από 12 χώρες γύρω στην Καραϊβική δημιουργώντας το Caribbean MOU¹³. Ακολούθησε το πρωτόκολλο σύμβασης του Ινδικού Ωκεανού¹⁴ (Indian Ocean MOU) τον Ιανουάριο του 1999, που είναι μια τοπική ομαδοποίηση των κρατών που εκτείνονται δυτικά από την Ινδία στη Νότια Αφρική, συμπεριλαμβανομένης της Αυστραλίας. Το Δυτικό και Κεντρικό Αφρικανικό πρωτόκολλο σύμβασης¹⁵ (West and Central Africa or Abuja) που έχει καθιερωθεί τον Οκτώβριο του 1999 έχοντας στη Νιγηρία την γραμματεία του, καθώς και το πρωτόκολλο σύμβασης της Μαύρης Θάλασσας¹⁶ (Black Sea MOU) με γραμματεία που εδραιώθηκε στην Κωνσταντινούπολη της Τουρκίας το 2000, είναι οι δύο πρόσφατες συμβάσεις.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες¹⁷ (US Coast Guard) έχουν επιλέξει να παραμείνουν έξω από οποιονδήποτε τοπικό MOU στο πλαίσιο του προγράμματος κρατικού ελέγχου αμερικανικών λιμένων που λαμβάνει μέτρα ελέγχου σε μονομερή βάση.

Στην ακόλουθη σελίδα παρουσιάζεται σχηματικά πίνακας με τα όρια των περιοχών στα οποία που δρουν οι ανά τον κόσμο λιμενικές αρχές.

¹¹ <http://www.acuerdolatino.int.ar/>

¹² http://www.medmou.org/Introduction_MoU.htm

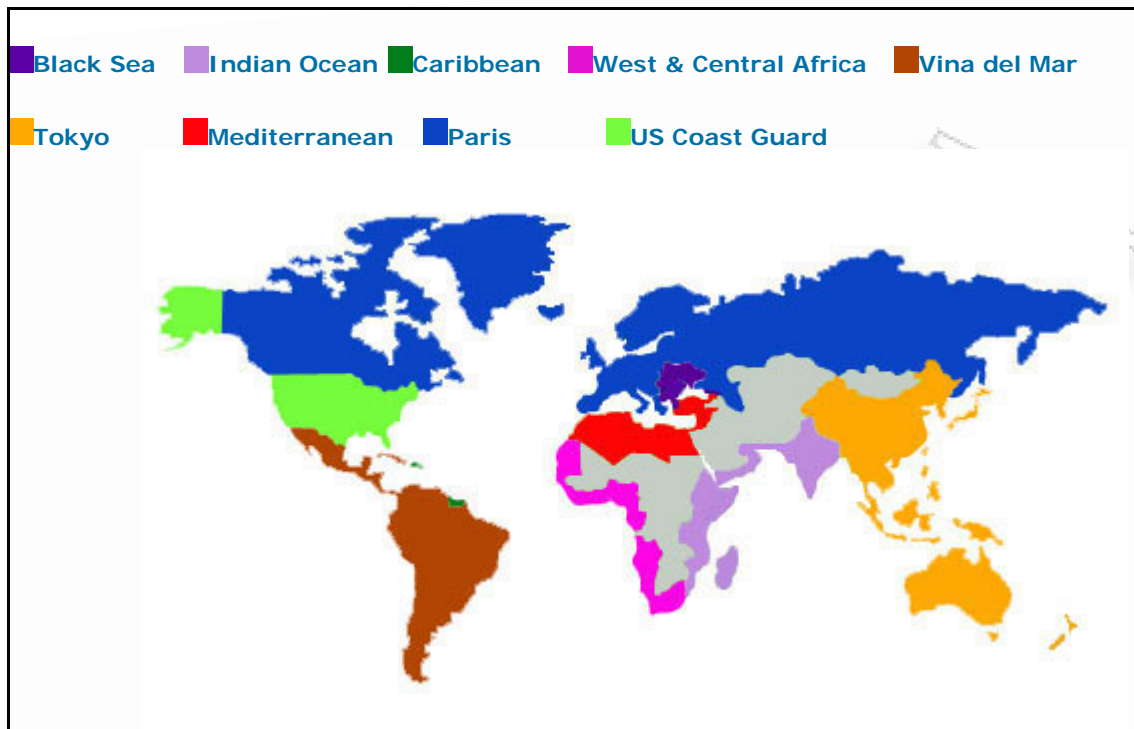
¹³ <http://www.medmou.org/caribbean.html>

¹⁴ <http://www.iomou.org/>

¹⁵ http://www.medmou.org/west_africa.html

¹⁶ <http://www.bsmou.org/>

¹⁷ www.uscg.mil/hq/g-m/pscweb/index.htm



Σχήμα 1: Περιφερειακές Συμφωνίες κρατικού ελέγχου ανά τον κόσμο.

Πηγή: http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/html/LP_Init_PSCControl

Αναλυτικότερα οι υπάρχουσες και οι μελλοντικές Συμφωνίες είναι :

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

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

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

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



Σχήμα 2: Paris Agreement

Πηγή: www.parismou.org

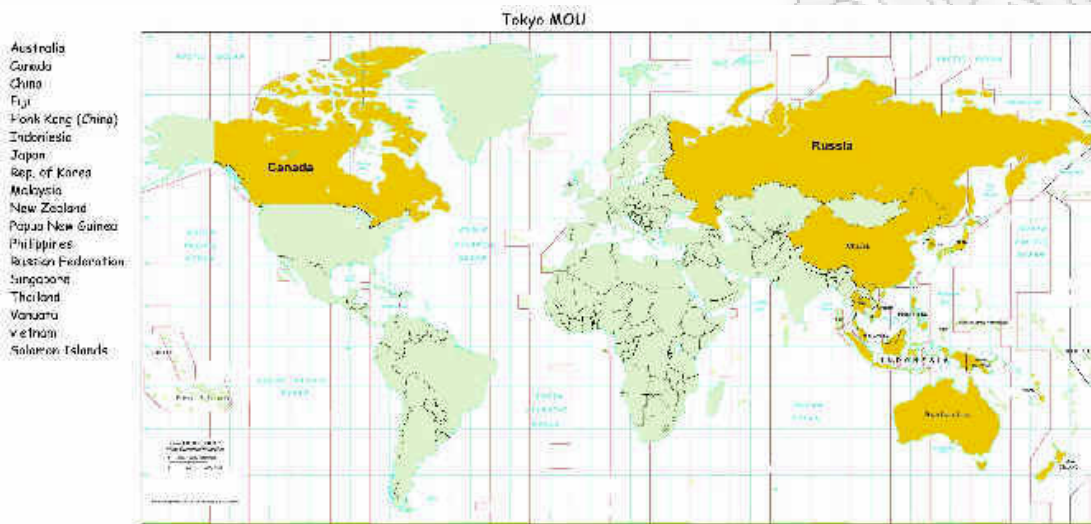


Σχήμα 3: Vina del Mar (Latin-America) Agreement

Πηγή: www.acuerdolatino.int.ar

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

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



Σχήμα 4:Tokyo Agreement

Πηγή: <http://www.tokyo-mou.org/>

-Memorandum of Understanding on Port State Control in the Caribbean Region (Caribbean MOU), signed in Christchurch (Barbados) on 9 February 1996

Anguilla, Antigua & Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbados, Bermuda, British Virgin Islds, Cayman Islds, Cuba, Dominica, Dominican Republic, Grenada, Guyana Haiti, Jamaica, Montserrat, Netherlands Antilles, Saint Kitts & Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent & the Grenadines, Suriname, Trinidad & Tobago, Turks and Caicos Islds.



Σχήμα 5: Caribbean Agreement

Πηγή: www.medmou.org/caribbean.html

-Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region (Mediterranean MOU), signed in Valetta (Malta) on 11 July 1997

Algeria, Cyprus, Egypt, Israel, Jordan, Malta, Lebanon, Morocco, Tunisia, Turkey and the Palestinian Authority.

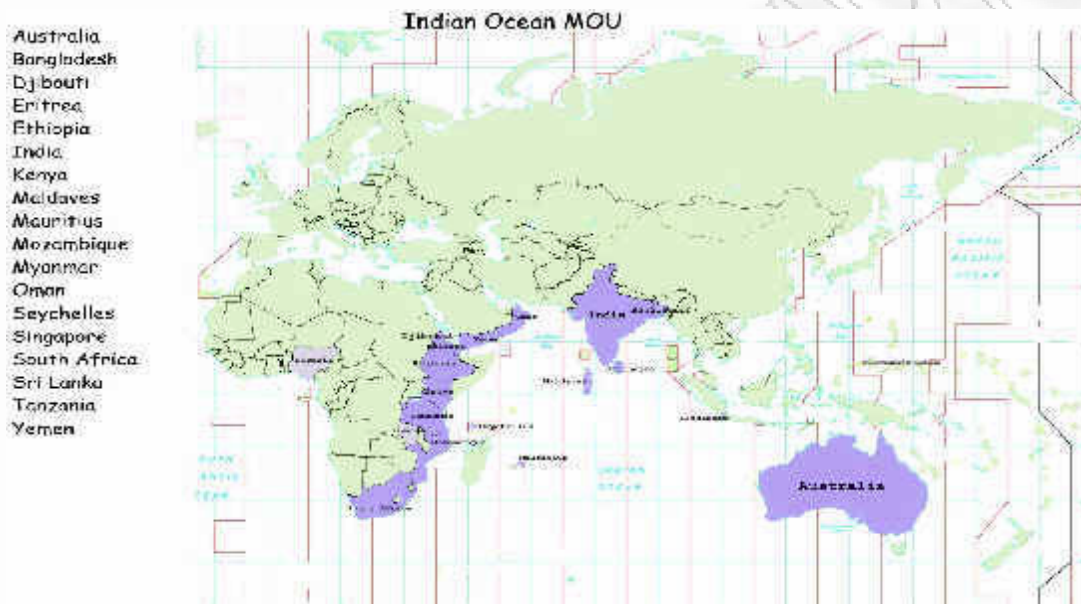


Σχήμα 6: Mediterranean Agreement

Πηγή: www.medmou.org

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

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



Σχήμα 7: Indian Ocean MoU Agreement

Πηγή: www.iomou.org

- Black Sea MOU, signed in Istanbul (Turkey) on 1 April 2000.

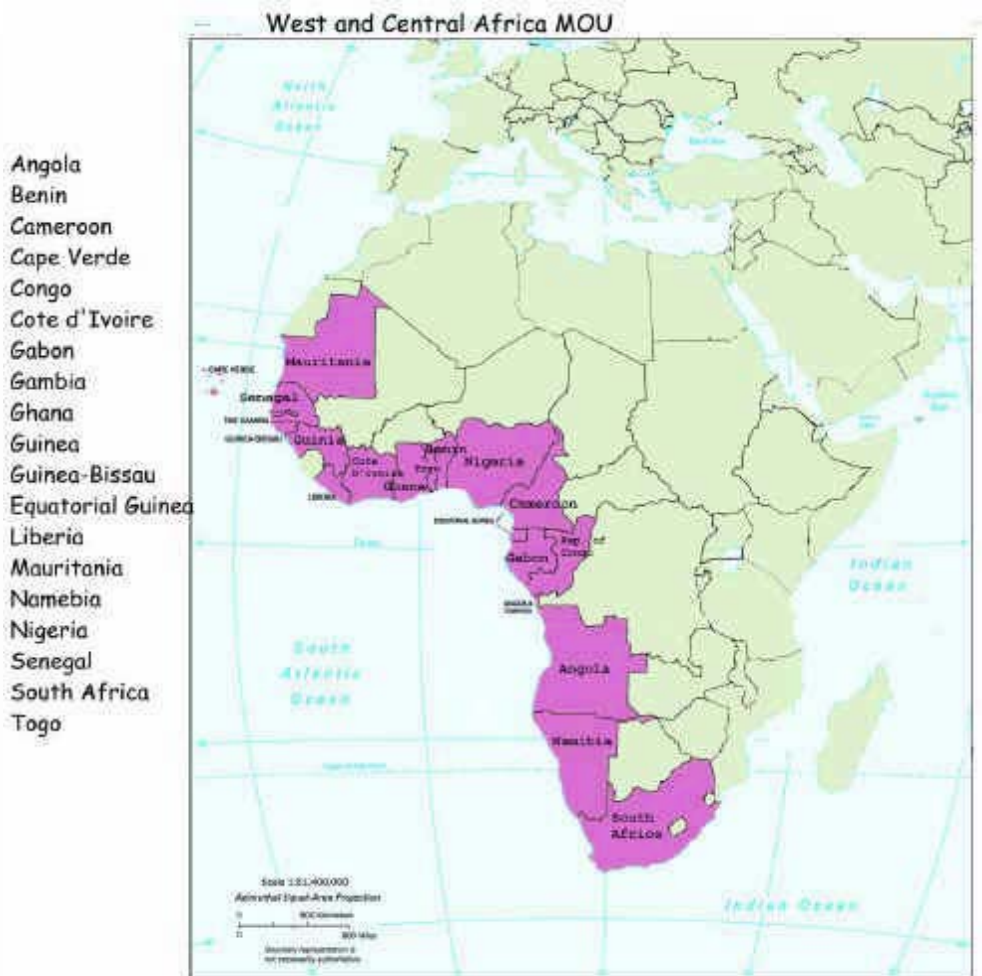
Bulgaria, Georgia, Romania, Russian Federation, Turkey, Ukraine



Σχήμα 8: Black Sea MoU Agreement

Πηγή: www.bsmou.org

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



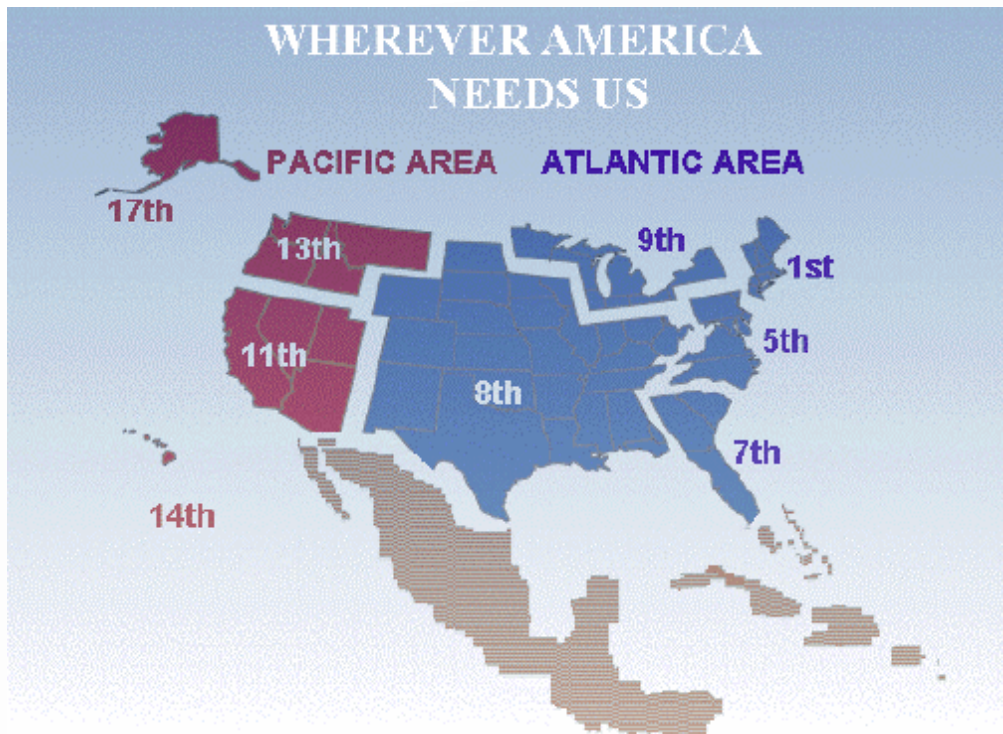
Σχήμα 9: Abuja MoU Agreement

Πηγή: www.medmou.org/west_africa.html

- USCG (USA Coast Guard)¹⁸.

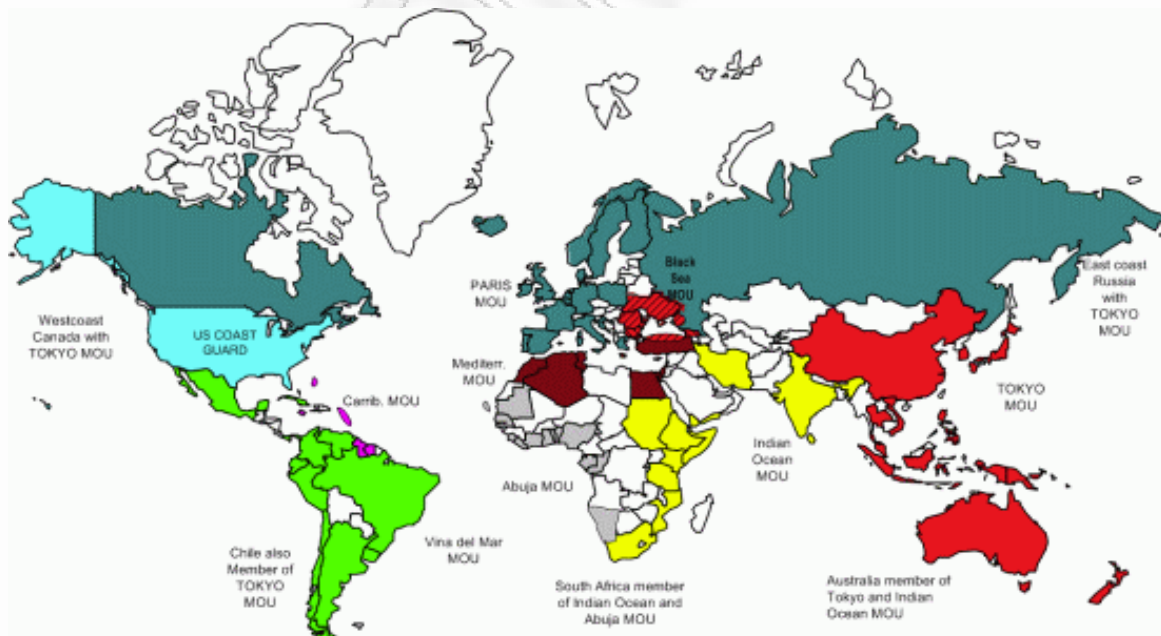
Η νομική βάση για το Λιμενικό Σώμα έχει τον τίτλο 14 του κώδικα των Ηνωμένων Πολιτειών, η οποία αναφέρει: «Το Λιμενικό Σώμα, όπως ορίζεται στις 28 Ιανουαρίου του 1915, είναι μια στρατιωτική υπηρεσία και ένα υποκατάστημα των ενόπλων δυνάμεων των Ηνωμένων Πολιτειών ανά πάσα στιγμή». Μετά την κήρυξη πολέμου ή όταν ο Πρόεδρος διευθύνει, το Λιμενικό Σώμα λειτουργεί υπό την εποπτεία του Τμήματος του Πολεμικού Ναυτικού.

¹⁸ <http://www.uscg.mil/top/about/>



Σχήμα 10: USCG

Πηγή: <http://www.uscg.mil/top/about/>



Σχήμα 11: Χάρτης Περιφερειακών Συμφωνιών

Πηγή: <http://www.ukpandi.com/UKPandi/Infopool.nsf/html/ClubPublicationsHome>

3.2.1 ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ (PARIS MOU)

Το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού¹⁹ (Paris MoU) αποτελείται από 27 ναυτικές Αρχές και καλύπτει τα ύδατα των ευρωπαϊκών παράκτιων κρατών και τη λεκάνη Βόρειου Ατλαντικού από τη Βόρεια Αμερική έως την Ευρώπη.

Σκοπός του οργανισμού είναι να περιοριστεί η διαχείριση substandard πλοίων μέσα από ένα σύστημα εναρμονισμένων ελέγχων των κρατικών λιμενικών αρχών των χωρών-μελών του Paris MoU.

Ετησίως λαμβάνουν χώρα περίπου 20.000 έλεγχοι πλοίων υπό ξένη σημαία που έρχονται στα λιμάνια των μελών του Paris MoU. Σκοπός των ελέγχων αυτών είναι να εξασφαλίσουν ότι αυτά τα σκάφη ανταποκρίνονται στη διεθνή ασφάλεια, την προστασία και τα περιβαλλοντικά πρότυπα και ότι η επάνδρωση του πλοίου είναι κατάλληλη και σύμφωνη με τους κανονισμούς του ILO και IMO.

Οι αρχές αναγνωρίζουν την τελική Διακήρυξη που υιοθετήθηκε στις 2 Δεκεμβρίου του 1980 από την Περιφερειακή Ευρωπαϊκή Διάσκεψη σχετικά με την Ασφάλεια στη Ναυτιλία που υπογράμμισε την ανάγκη να αυξηθεί η ασφάλεια στη ναυτιλία και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και να δοθεί σημασία στις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας στο σκάφος. Επίσης αναγνωρίζουν ότι απαιτείται αποτελεσματική δράση των λιμενικών αρχών για να αποτρέψουν τη λειτουργία των κάτω του μετρίου σκαφών και πως η κύρια ευθύνη για την αποτελεσματική εφαρμογή των προτύπων που καθόρισαν τα διεθνή όργανα στηρίζεται επάνω στις αρχές του κράτους με του οποίου τη σημαία πλέει ένα σκάφος.

Εκτιμούν επίσης τη συμβολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων υπογραμμίζοντας την ανάγκη να αποφευχθεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμανιών και την ανάγκη από ένα βελτιωμένο και εναρμονισμένο σύστημα κρατικού ελέγχου λιμένων και της ενίσχυσης της συνεργασίας και της ανταλλαγής πληροφοριών. Τέλος παρατηρούν με εκτίμηση την πρόοδο που επιτυγχάνεται σε αυτούς τους τομείς από το διεθνή θαλάσσιο οργανισμό (IMO) και το διεθνή οργανισμό εργασίας (ILO). Τα συμβαλλόμενα κράτη συμφώνησαν να επιθεωρούν το 25% των σκαφών ξένης σημαίας που επισκέπτονται τους λιμένες τους

¹⁹ www.paris-mou.org

κάθε έτος. Καθιέρωσαν μια μόνιμη γραμματεία για να συντονίζει τις διάφορες εθνικές δραστηριότητες και να παρέχει μια περιφερειακή βάση δεδομένων. Εάν ένα σκάφος επιθεωρείται σε μια χώρα και βρίσκεται σε πλήρη συμμόρφωση με όλες τις Συνθήκες που καλύπτονται από το PARIS MOU, κατόπιν δεν υπάρχει καμία ανάγκη για το ίδιο σκάφος να επιθεωρηθεί πάλι στην επόμενη χώρα. Το PSCO μπορεί να κατευθύνει την προσοχή του σε ένα σκάφος που μέχρι τώρα δεν έχει επιθεωρηθεί. Η αξία της περιφερειακής συνεργασίας έχει αναγνωριστεί και το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού έχει υπογραφεί και από άλλες χώρες που δείχνουν ενδιαφέρον για την ποιοτική αναβάθμιση των σκαφών και της μεγαλύτερης ασφάλειας στη θάλασσα.

3.2.2 ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΤΟΚΥΟ (ΤΟΚΥΟ ΜΟΥ)

Το Τόκιο ΜΟΥ²⁰ ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 1993 και τέθηκε σε λειτουργία τον Απρίλιο του 1994. Επί του παρόντος, το Τόκιο ΜΟΥ αποτελείται από 18 μέλη Αρχών, ήτοι: Αυστραλία, Καναδάς, Χιλή, Κίνα, Φίτζι, Χονγκ Κονγκ (Κίνα), Ινδονησία, Ιαπωνία, Δημοκρατία της Κορέας, Μαλαισία, Νέα Ζηλανδία, Παπούα Νέα Γουινέα, τις Φιλιππίνες, Ρωσική Ομοσπονδία, Σιγκαπούρη, Ταϊλάνδη, το Βανουάτου και το Βιετνάμ. Οι αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κορέας, το Μακάο (Κίνα), Solomon Islands, οι Ηνωμένες Πολιτείες Λιμενικό Σώμα, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ILO) και τις Γραμματείες του Παρισιού, του Ινδικού Ωκεανού και της Μαύρης Θάλασσας μνημόνια συμφωνίας για έλεγχο του κράτους λιμένα και τα *Vinã del Mar* συμφωνίας είναι συνδεδεμένες με το Μνημόνιο του Τόκιο ως παρατηρητές.

Η επιτροπή ενέκρινε την τροποποίηση του μνημονίου για τη συμπερίληψη της διεθνούς σύμβασης για τον έλεγχο των επιβλαβών αντιρρυπαντικών συστημάτων στα πλοία (AFS 2001) ως μία από τις σχετικές πράξεις. Η τροπολογία τίθεται σε ισχύ στις 18 Νοεμβρίου 2008. Η επιτροπή ενέκρινε επίσης τις ενδιάμεσες κατευθυντήριες γραμμές για την επιθεώρηση των προστατευτικό σύστημα υφαλοχρωματισμού (σε πλοία. Η Επιτροπή υιοθέτησε μια άλλη τροπολογία του Μνημονίου για την προσαρμογή των

²⁰ <http://www.tokyo-mou.org/>

περιφερειακών επιθεωρήσεων σε ποσοστό από 75% σε 80%. Η τροπολογία αυτή τέθηκε σε ισχύ τον Ιούλιο του 2009²¹.

Η επιτροπή εξέτασε τα αποτελέσματα της κοινής στοχοθετημένης εκστρατείας επιθεώρησης (Concentrated Inspection Campaign, or CIC) σχετικά με τον κώδικα ISM που πραγματοποιήθηκε από τον Σεπτέμβριο μέχρι τον περασμένο Νοέμβριο του 2008. Επιπλέον, η επιτροπή εξέτασε και ενέκρινε καταρχήν το ερωτηματολόγιο και κατευθυντήριες γραμμές για την από κοινού CIC με το Μνημόνιο του Παρισιού στις σωσίβιες λέμβους το 2009. Η επιτροπή αποφάσισε να πραγματοποιήσει την εκστρατεία με στόχο την επιθεώρηση στις σωσίβιες λέμβους από 1η Σεπτεμβρίου έως 30 Νοεμβρίου 2009 και συμφώνησε να εξακολουθήσει να συντονίζεται με τις Αρχές του Παρισιού για μελλοντικές κοινές στοχευμένες επιθεωρήσεις CICs.

Η Επιτροπή σημείωσε την πρόοδο που σημειώθηκε από την κοινή ομάδα εργασίας του Τόκιο και του Παρισιού μνημονίων για καθορισμό κοινά αποδεκτής προσέγγισης για τη βελτίωση και εναρμόνιση σχετικά με την κωδικοποίηση των PSC.

Για να επιτευχθούν σαφέστεροι στόχοι και να υπάρξουν κατευθυντήριες γραμμές σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο επίπεδο, η Επιτροπή αποφάσισε να αναπτύξει ένα κοινό στρατηγικό σχέδιο με τα υπόλοιπα MOY. Η ανάπτυξη του στρατηγικού σχεδίου θα επιτρέψει στο Τόκιο MOY να αντιδράσει ενεργά, σε καλύτερη θέση, σε εσωτερικές και εξωτερικές προκλήσεις και να διατηρηθεί η συνεχής ανάπτυξη και βελτίωση τα επόμενα χρόνια.

Σύμφωνα με άρθρο το οποίο εμφανίστηκε σε ιστοσελίδα της Intertanko²² το 2006, το Μνημόνιο του Τόκιο αποφάσισε να αυξήσει το στόχο τους για την περιφερειακή επιθεώρηση σε ποσοστό από 50% σε 75%, με ισχύ από την 1η Οκτωβρίου 2000. Η απόφαση παρουσιάστηκε από την Intertanko ως μια ανησυχητική εξέλιξη, καθώς θα προσέθετε μεγάλο φόρτο εργασίας στις επιθεωρήσεις των λιμενικών αρχών κι επιπλέον θα βάραινε τους περιορισμένους πόρους των κρατών-μελών με επιπλέον επιθεωρητές. Η Γραμματεία του Τόκιο ανακοίνωσε ότι δεν είναι σε θέση να ασκήσει πίεση στις αρχές των κρατών ισχυριζόμενη ότι δεν διαθέτει τα μέσα για την

²¹ <http://www.ship.gr/news5/tokyomou.htm>

²² Angelo, J. (2006) 'Tokyo MoU'

<http://www.intertanko.com/templates/intertanko/issue.aspx?id=18780>

απασχόληση επιπλέον επιθεωρητών. Αυτό σημαίνει ότι οι αρχές που πρέπει να ενισχύσουν το καθεστώς επιθεώρησής τους πιθανόν να υποχρεωθούν σε οριακή επιπλέον δέσμευση, ενώ εκείνοι που διαθέτουν ήδη ένα καλό σύστημα επιθεώρησης που πιθανότατα να κληθούν να αναλάβουν περισσότερες από τις απαιτούμενες πρόσθετες επιθεωρήσεις.

Η Intertanko προτείνει τότε, τη χρήση του συστήματος με στόχο τα πλοία μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων που θα κάνουν πιο αποτελεσματική χρήση των διαθέσιμων πόρων και κατά πάσα πιθανότητα θα προλάβουν την ανάγκη για αύξηση του ποσοστού των πλοίων που επιθεωρούνται.

Γενικά η Intertanko μέσα από συνεχή διάλογο με τη Γραμματεία του Τόκιο MoU, υποστηρίζει τις επιθεωρήσεις των λιμενικών αρχών. Επίσης, θεωρεί φρόνιμο να αναφέρονται οι φορτωτές μαζί με τα ονόματα των πλοίων που κρατούνται, να υπάρχει μια επίσημη διαδικασία προσφυγής κατά εσφαλμένων κρατήσεων, να διεξάγονται οι επιθεωρήσεις των δεξαμενών του πλοίου μόνο από επιθεωρητές της αρμόδιας κλάσης, να υπάρχει μια κοινή βάση δεδομένων που χρησιμοποιείται για τη στόχευση των πλοίων. Τέλος, προτείνει οι ποιοτικοί χειριστές πλοίων να ανταμείβονται με λιγότερες επιθεωρήσεις, επιτρέποντας μεγαλύτερη προσοχή σε πλοία κάτω του μετρίου επιπέδου ασφαλείας (substandard ships).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

Ο κρατικός έλεγχος λιμένων²³ είναι ένας έλεγχος-επίσκεψη των ξένων σκαφών που βλέπουν ότι συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανόνες συνθήκες για την ασφάλεια, την πρόληψη ρύπανσης και διαβίωσης και εργασίας ναυτικών. Είναι ένας τρόπος τη συμμόρφωση όπου ο πλοιοκτήτης και το κράτος σημαίας (flag state) έχουν αποτύχει στην ευθύνη τους να εφαρμόσουν ή να εξασφαλίσουν συμμόρφωση. Οι λιμενικές αρχές μπορούν να απαιτήσουν την διόρθωση των ελλείψεων του σκάφους και να το θέσουν υπό κράτηση, εάν είναι απαραίτητο. Είναι επομένως επίσης η υπεράσπιση λιμενικών αρχών ενάντια στην κάτω του μετρίου ναυσιπλοΐα.

Τουλάχιστον μία φορά το χρόνο οι επιθεωρήσεις εστιάζουν σε ένα ορισμένο ανησυχητικό ή όταν τίθενται οι νέες απαιτήσεις σε ισχύ. Για παράδειγμα, το 2005 τις συγκεντρωμένες επιθεωρήσεις στόχευσαν στον εξοπλισμό επικοινωνίας εν πλω, και ιδιαίτερα όσον αφορά τα συστήματα GMDSS. Το φθινόπωρο του 2007 η εκστρατεία επιθεώρησης στοχεύει στην επαλήθευση της συμμόρφωσης με τον κώδικα ISM (είναι πέντε έτη από την εισαγωγή του κώδικα ISM, ο οποίος απαιτεί μια πλήρη ανανέωση όλων των πιστοποιητικών εν πλω).

4.2 ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

Τα παράκτια κράτη ασκούν ορισμένα συγκεκριμένα δικαιώματα στα σκάφη μέσα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη των 200 ναυτικών μιλίων τους, ειδικά για την αλιεία και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Μέσα σε αυτήν την περιοχή, τα παράκτια κράτη έχουν τα κυρίαρχα δικαιώματα με σκοπό την εξερεύνηση και εκμετάλλευση, τη συντήρηση και τη διαχείριση των πόρων διαβίωσης και μη διαβίωσης της θάλασσας και του βυθού.

²³ <http://www.parisMoU.org/upload/pdf/DetList200809.pdf>

Όταν ένα σκάφος είναι μέσα στην αρμοδιότητα ενός άλλου κράτους, η αρμοδιότητα κράτους σημαίας είναι ταυτόχρονη με αυτήν των παράκτιων ή λιμενικών αρχών. Σύμφωνα με το σύνηθες διεθνές θαλάσσιο δίκαιο, καθώς επίσης και με τη Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το νόμο της θάλασσας, 1982 (UNCLOS), ένα κράτος έχει το δικαίωμα να ασκήσει κάποιο βαθμό ελέγχου σε πλοία ξένων σημαίων που βρίσκονται μέσα στην αρμοδιότητά του. Εντούτοις, κάτω από UNCLOS, τα παράκτια κράτη εξουσιοδοτούνται μόνο για να επέμβουν στη λειτουργία ενός σκάφους όπου έχει, ή είναι πιθανό να έχει, επίδραση στην προστασία και την συντήρηση του θαλασσίου περιβάλλοντος. Οποιαδήποτε τέτοια επέμβαση πρόκειται να διευθυνθεί με τον οφειλόμενο σεβασμό στα δικαιώματα και τα καθήκοντα άλλων κρατών.

Εκτός από την εδαφική αρμοδιότητα, ο διεθνής θαλάσσιος οργανισμός (IMO) και οι συμβάσεις διεθνούς οργανισμού εργασίας (ILO) παρέχουν στα κράτη τη δυνατότητα να διευθυνθούν οι επιθεωρήσεις PSC των ξένων σκαφών μέσα στους λιμένες τους. Η αρχική ευθύνη για το νόμο και την τάξη, την επί του σκάφους πειθαρχία, την κατάλληλη ναυσιπλοΐα και τη ναυτική τέχνη, την ασφάλεια των σκαφών και των προσώπων εν πλω και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης εναπόκειται στο κράτος σημαίας, όπου το σκάφος είναι καταχωρημένο. Η ευθύνη για ότι ένα σκάφος είναι εξοπλισμένο, λειτουργημένο, διατηρημένο και επανδρωμένο σύμφωνα με τις διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις ανήκει επίσης στο κράτος σημαίας.

Παγκοσμίως αναγνωρίζεται ότι τα ξένα εμπορικά σκάφη υπόκεινται στην αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους όταν είναι στα εσωτερικά του ύδατα. Τα κράτη έχουν χρησιμοποιήσει δύο επιχειρήματα για να δικαιολογήσουν την άσκηση του PSC:

1. το δικαίωμα self-protection για τους πολίτες του και το περιβάλλον ενάντια στους κινδύνους που παρουσιάζονται με τα κάτω του μετρίου σκάφη.
2. διεθνής επιβολή των συμβάσεων που εξετάζουν την ασφάλεια εν πλω, με την παρεμπόδιση των υποβαθμισμένων σκαφών από την πλεύση τους στη θάλασσα.

Παρά αυτή την αιτιολόγηση, ο UNCLOS έχει προσπαθήσει να περιορίσει την έκταση του PSC προς τα ξένα σκάφη και να καθορίσει μερικές πολύ ακριβείς διαδικασίες. Οι δυνάμεις που χορηγούνται στις λιμενικές αρχές κάτω από τον UNCLOS περιορίζονται στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και σε μη γενικούς κανονισμούς για την ασφάλεια, οι οποίοι βρίσκονται στις μεμονωμένες συμβάσεις IMO και ILO. Αρχικά, το

PSC περιορίστηκε κυρίως να εξασφαλίσει συμμόρφωση με τις τεχνικές πτυχές των συμβάσεων IMO. Εντούτοις, οι πρόσφατες αλλαγές SOLAS 1974 καθιστούν πιθανό για τους ανώτερους υπαλλήλους PSC να ελέγξουν τις λειτουργικές απαιτήσεις «όταν υπάρχουν σαφείς λόγοι για να θεωρήσουν ότι ο καπετάνιος ή το πλήρωμα δεν εξοικειώνεται με τις ουσιαστικές διαδικασίες καταστρώματος σχετικά με την ασφάλεια του σκάφους». Παρόμοιες αλλαγές έχουν γίνει και στα MARPOL 73/78 και STCW το 1978, όπως τροποποιούνται το 1995.

Οι επιθεωρήσεις PSC διευθύνονται για να εξασφαλίσουν ότι τα ξένα σκάφη είναι πλοία που δεν θέτουν κίνδυνο ρύπανσης, παρέχουν ένα υγιές και ασφαλές εργασιακό περιβάλλον και συμμορφώνονται με τη σχετική διεθνή Συνθήκη. Στις περισσότερες συμβάσεις υπάρχει μια προειδοποίηση ότι η επιθεώρηση δεν πρέπει να καθυστερεί αδικαιολόγητα το σκάφος. Επιπλέον, τα σκάφη που επιλέγονται για τις επιθεωρήσεις δεν πρέπει να επιλεγούν κατά τρόπο μεροληπτικό αλλά η επιλογή πρέπει να είναι ομοιόμορφη.

Οι λιμενικές αρχές εφαρμόζουν τις συμβάσεις που έχουν τεθεί σε ισχύ και που έχουν εφαρμοσθεί, όχι μόνο στα σκάφη της χώρας τους αλλά και στα σκάφη που φέρουν τη σημαία κρατών που δεν έχουν επικυρώσει μια σύμβαση, αφού πλέον δεν θα υπάρχει ευνοϊκή αντιμετώπιση. Ένα κράτος μπορεί επίσης να θεσπίσει εσωτερικούς νόμους και να επιβάλει πρόσθετους εθνικούς κανόνες και κανονισμούς σχετικά με τα ξένα σκάφη που εισέρχονται στα ύδατά του. Οι Ηνωμένες Πολιτείες, παραδείγματος χάριν, έχουν θεσπίσει το νόμο ρύπανσης πετρελαίου, 1990 (OPA).

4.3 ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΚΑΦΩΝ ΠΡΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Οι λιμενικές αρχές αναγνωρίζουν ότι η επιθεώρηση όλων των ξένων σκαφών που εισέρχονται στα λιμάνια τους θα ήταν ασύμφορη οικονομικά αλλά και περιττή αφού δεν είναι όλα τα σκάφη σε κατάσταση κάτω του μετρίου. Η γενική μέθοδος που υιοθετείται από τις τοπικές λιμενικές αρχές είναι να τεθούν γενικά ποσοστά επιθεώρησης για να εξασφαλιστεί ότι ένας ελάχιστος αριθμός σκαφών επιθεωρείται, και να χρησιμοποιηθεί ένα σύστημα αξιολόγησης έτσι ώστε να επιθεωρούνται τα σκάφη που είναι πιθανότατα κάτω του μετρίου.

Η επιλογή για επιθεώρηση γίνεται σε κάθε MOU ανεξάρτητα, ακολουθώντας ένα σύστημα βαθμολόγησης, έτσι ώστε να αναγνωρίζονται εκ των προτέρων τα πιθανώς κάτω του μετρίου πλοία. Επιπλέον, τα σκάφη μιας ορισμένης ηλικίας και ενός τύπου επιλέγονται συγκεκριμένα με σκοπό τη διεξαγωγή των εκτεταμένων επιθεωρήσεων, και των ειδικών εκστρατειών επιθεώρησης που επικεντρώνονται στον έλεγχο ειδικών θεμάτων και τομέων των σκαφών.

Σε γενικές γραμμές το κάθε σκάφος προβλέπεται από το καταστατικό να επιθεωρείται μια φορά κάθε έξι μήνες. Τα ποσοστά των σκαφών που επιθεωρούνται δεν είναι ίδια για όλες τις τοπικές συμφωνίες και έχουν ως σκοπό να εξασφαλίσουν ότι ένας σεβαστός αριθμός διαφορετικών ξένων σκαφών επιθεωρείται κάθε έτος. Επειδή μερικά λιμάνια ή κράτη έχουν περισσότερους επιθεωρητές από άλλα, το ποσοστό επιθεώρησης ποικίλει συχνά από λιμάνι σε λιμάνι ακόμα και μέσα στο ίδιο MOU. Εντούτοις ένα ετήσιο ποσοστό επιθεώρησης τίθεται για ολόκληρη την περιοχή. Το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού, παραδείγματος χάριν, έχει ετήσιο ποσοστό επιθεώρησης ξένης σημαίας 25%.

4.4 ΒΑΣΕΙΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Για να είναι σε θέση οι λιμενικές αρχές να προσδιορίσουν τα κατάλληλα σκάφη για επιθεώρηση, συνεργάζονται μεταξύ τους και χρησιμοποιούν βάσεις δεδομένων όπως οι SIRENAC και APCIS διοικούμενες από το Παρίσι και το Τόκιο MOU αντίστοιχα. Αυτές τους παρέχουν στοιχεία όπως λίστες άφιξης σε λιμάνια, προγράμματα ναυτιλίας, εκθέσεις θέσης σκαφών, εκθέσεις προηγούμενων επιθεωρητών. Υπάρχουν επίσης οι διεθνείς βάσεις δεδομένων που παρέχουν στοιχεία όχι μόνο για επιθεωρήσεις που έγιναν σε κάποια συγκεκριμένη περιοχή αλλά από όλο τον κόσμο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και διάφορες άλλες θαλάσσιες υπηρεσίες (Γαλλία, Ιαπωνία, Σιγκαπούρη, Ισπανία, Αγγλία και οι ΗΠΑ) καθιέρωσαν το 2000 το EQUASIS.

Η επιλογή των σκαφών που θα επιθεωρηθούν βασισμένη καθαρά στους αριθμούς δεν μπορεί φυσικά να διαχωρίσει τα σκάφη που είναι σε καλή κατάσταση από αυτά που δεν είναι. Οι λιμενικές αρχές έχουν αρχίσει να σκέπτονται σοβαρά το ενδεχόμενο

δημιουργίας μιας κλίμακας βαθμολόγησης των σκαφών ανάλογα με την ιστορία τους στις επιθεωρήσεις που έχουν περάσει. Έτσι τα σκάφη με υψηλή βαθμολογία θα έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες να επιθεωρηθούν από αυτά με χαμηλή βαθμολογία. Το συμφωνηθέν ποσοστό επιθεωρήσεις για την κάθε περιοχή θα επιτευχθεί πιο εύκολα και οι επιθεωρήσεις θα είναι πιο αποτελεσματικές.

4.4.1 SIRENAC²⁴ - ("THETIS")

Είναι μία βάση δεδομένων που τηρεί το PARIS MOU. Σύμφωνα με αυτή ορισμένα κριτήρια επιλογής όπως η σημαία του σκάφους, η ηλικία και ο τύπος, θεωρείται ότι επηρεάζουν άμεσα την κατάσταση που θα βρεθεί το πλοίο κατά την επιθεώρηση. Κατανέμοντας βαθμούς σε κάθε κριτήριο θα δημιουργηθεί μια βαθμολογία και κάθε σκάφος θα έχει τον βαθμό του. Τα σκάφη με συντελεστή-στόχο μεγαλύτερο του πρέπει να επιθεωρούνται. Ο συντελεστής-στόχος του 50 ή μεγαλύτερος θεωρείται ως υψηλός κίνδυνος. Είτε βρίσκονται ανεπάρκειες είτε όχι, όλες οι λεπτομέρειες από κάθε έκθεση επιθεώρησης εισάγονται σε μια προηγμένη βάση δεδομένων κεντρικών υπολογιστών. Αυτή η βάση δεδομένων μπορεί να προσεγγιστεί από όλους τους λιμένες στην περιοχή πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού για να συμβουλευτεί τα αρχεία επιθεώρησης, για να παρεμβάλει τις νέες εκθέσεις επιθεώρησης ή για να χρησιμοποιήσουν τη δυνατότητα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

Στη συνεδρίαση της επιτροπής που πραγματοποιήθηκε στην Ισλανδία στις 22 Μαΐου 2009, το Μνημόνιο του Παρισιού ενέκρινε το "Νέο καθεστώς επιθεώρησης" (New Inspection Regime), η οποία είναι μια πρωτοποριακή εξέλιξη στο Port State Control. Το Νέο καθεστώς επιθεώρησης θα τεθεί σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2011 και θα αντικαταστήσει την υφιστάμενη επιθεώρηση. Το Νέο καθεστώς αναπτύχθηκε μετά από διαδικασία της αναθεώρησης του υπάρχοντος μηχανισμού ελέγχου. Αποτελεί μια σημαντική απόκλιση, δεδομένου ότι είναι με βάση τους κινδύνους που μπορεί να φέρει το πλοίο, το οποίο και θα ανταμείβεται για την ποιοτική ναυτιλία με λιγότερες επιθεωρήσεις. Το Νέο καθεστώς θα επικεντρωθεί στα πλοία υψηλού κινδύνου, τα οποία θα υπόκεινται σε πιο συχνές και εις βάθος επιθεωρήσεις. Βασίζεται στις τελευταίες εξελίξεις του IMO, ελέγχει τις επιδόσεις τις διαχειρίστριας εταιρείας και τις αναφορές του IMO για τον προσδιορισμό του προφίλ των επικινδύνων πλοίων, μαζί με τις

²⁴ http://icol.solidor.org/icol/html/S2k_bandeau.html

επιδόσεις του κράτους της σημαίας και του αναγνωρισμένου νηογνώμονα. Το παρελθόν επιθεωρήσεων του πλοίου, καθώς και η ηλικία και ο τύπος του πλοίου θα επηρεάσει τις πιθανότητες των μελλοντικών του επιθεωρήσεων. Η πλήρης εφαρμογή του συστήματος θα βασίζονται στην είσπραξη των λιμενικών πληροφοριών. Το Νέο καθεστώς θα συνοδεύεται από ένα νέο σύστημα πληροφοριών με το όνομα «ΘΕΤΙΣ» (“THETIS”) το οποίο θα αντικαταστήσει το σημερινό σύστημα Sirenac.

4.4.2 EQUASIS²⁵

Ενώ πολλές σχετικές πληροφορίες συλλέγονται και είναι διαθέσιμες, είναι διεσπαρμένες και συχνά έχουν δύσκολη πρόσβαση. Ένα από τα κύρια συμπεράσματα της διάσκεψης στη Λισσαβόνα τον Ιούνιο του 1998, ήταν η ομόφωνη απαίτηση των χωρών που συμμετείχαν από όλους τους φορείς της θαλάσσιας βιομηχανίας (πλοιοκτήτες, ιδιοκτήτες φορτίου, ασφαλιστές, μεσίτες, εταιρείες ταξινόμησης, πράκτορες, λιμένες και τερματικά), να καταστήσουν αυτές τις πληροφορίες πιο προσιτές αφού ένα από τα μέγιστα εμπόδια σε έναν γνήσιο ποιοτικό πολιτισμό στη ναυτιλία, είναι η έλλειψη διαφάνειας στις πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα των σκαφών και των χειριστών τους. Σε απάντηση σε αυτήν την απαίτηση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Γαλλική κυβέρνηση αποφάσισαν να συνεργαστούν στην ανάπτυξη ενός συστήματος πληροφοριών που αντιπαραβάλλει τις υπάρχουσες σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες για τα σκάφη και από τις δημόσιες και ιδιωτικές πηγές και που τις καθιστά διαθέσιμες στο διαδίκτυο. Προκειμένου να εξασφαλιστεί μια κατάλληλη γεωγραφική διάδοση συμμετέχουν οι θαλάσσιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Γαλλίας καθώς επίσης και εκείνες της Σιγκαπούρης, Ισπανίας, το Ηνωμένου Βασιλείου, η Αμερικανική ακτοφυλακή και η Ιαπωνία.

4.4.3 APCIS²⁶

Το Asia Pacific Computerized Information System (APCIS) καθιερώνεται σε εκτέλεση της απόφασης της Επιτροπής του υπομνήματος συμφωνίας στον κρατικό έλεγχο λιμένων στην περιοχή της Ασίας (πρωτόκολλο σύμβασης του Τόκιο). Το σύστημα πληροφοριών του πρωτοκόλλου σύμβασης του Τόκιο εκπληρώνει τις ακόλουθες λειτουργίες:

²⁵ <http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage>

²⁶ <http://www.tokyo-mou.org/database.htm>

- Την συλλογή και κράτηση των πληροφοριών για τα σκάφη και τις επιθεωρήσεις.
- Την λήψη της πλήρους ιστορίας του σκάφους που επιθεωρείται και αλλαγή σε στοιχεία.
- Την προετοιμασία των εκθέσεων στατιστικής.
- Το σύστημα περιλαμβάνει το ειδικά αναπτυγμένο υποσύστημα των ανακοινώσεων.
- Την παροχή στους χρήστες την δυνατότητα να παραληφθούν οι πληροφορίες από την κεντρική βάση δεδομένων APSIC μέσω των διαφορετικών διαδικασιών.
- Το σύστημα πληροφοριών περιλαμβάνει την εταιρική υπηρεσία ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που εφοδιάζει τους χρήστες με τις γενικές δυνατότητες επικοινωνίας.
- Το σύστημα έχει μερικά επίπεδα ασφάλειας και αναρμόδιας άρνησης πρόσβασης.

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

- Να εναρμονίσει τις διαδικασίες επιθεωρήσεων.
- Να βοηθήσει στον εντοπισμό των κάτω του μετρίου σκαφών.
- Να βοηθήσει τις αρχές στην επιλογή των σκαφών για τις επιθεωρήσεις.
- Να αποκλείσει τις επαναλαμβανόμενες ή αδικαιολόγητες επιθεωρήσεις.
- Να αναλύσει τις δραστηριότητες του κρατικού ελέγχου λιμένων.
- Να ανταλλάξει πληροφορίες επιθεώρησης μεταξύ των κρατών μελών.
- Να καταγράψει όλες τις σχετικές λεπτομέρειες των επιθεωρήσεων PSC.

4.5 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ

Στη συνέχεια παρατίθενται τα κριτήρια επιλογής πλοίων για επιθεώρηση, για το Paris MOU. Αναφέρεται ότι και τα άλλα μεγάλα MOU (Tokyo, USCG), βασίζονται για την επιθεώρηση σε κάποιο σύστημα βαθμολόγησης παρόμοιο με το Paris.

Ο υπολογισμός της βαθμολογίας του κάθε σκάφους χωρίζεται σε δύο μέρη :

1. Γενικός Παράγοντας - Βασισμένος σε στοιχεία και χαρακτηριστικά του σκάφους.
2. Ιστορικός Παράγοντας - Βασισμένος στην προϊστορία των επιθεωρήσεων στα λιμάνια του Paris MOU.

A). Γενικός Παράγοντας:

Ο γενικός παράγοντας για ένα μεμονωμένο σκάφος υπολογίζεται προσθέτοντας τα εφαρμόσιμα στοιχεία του χαρακτήρα του σύμφωνα με τα πιο κάτω στοιχεία :

Σημαία:

Μια σημαία της οποίας ο αριθμός των κρατήσεων τα τελευταία τρία χρόνια υπερβαίνει το επιτρεπόμενο όριο που βασίζεται σε ένα σταθερό κριτήριο (= 7%). Βαθμολογημένος από το αυξανόμενο κριτήριο σε βήματα του 3%. Παραδείγματος χάριν "το μέσο προς υψηλό κίνδυνο" σημαίνει ότι οι κρατήσεις υπερέβησαν το επιτρεπόμενο όριο χρησιμοποιώντας ένα κριτήριο 10%. (Για ποσοστιαία κράτηση αναφερόμενη στην ετήσια έκθεση του PARIS MOU)

Μεσαίος κίνδυνος	(κριτήριο + 3%)	TF + 4
Μεσαίος προς υψηλό κίνδυνο	(κριτήριο + 6%)	TF + 8
Υψηλός κίνδυνος	(κριτήριο + 9%)	TF + 14
Πολύ υψηλός κίνδυνος	(κριτήριο + 12%)	TF + 20

Τύπος πλοίου:

TF +5

- i) Bulk carrier μεγαλύτερο των 12 ετών
- ii) Gas Carrier μεγαλύτερο των 10 ετών
- iii) Chemical Tanker μεγαλύτερο των 10 ετών
- iv) Oil Tanker GT>3000 και μεγαλύτερο των 15 ετών
- v) Passenger ship/ro-ro ferry μεγαλύτερο των 15 ετών

Μη αναγνωρισμένος από την Ευρωπαϊκή Ένωση Νηογνώμονας:

TF +3

Νηογνώμονας που δεν εμφανίζεται στον κατάλογο των αναγνωρισμένων Νηογνώμωνων που δημοσιεύεται από την Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εάν κανένας Νηογνώμονας δεν καταγράφεται στη βάση δεδομένων (εκτός από την απόσυρση/

αναστολή της κλάσης για λόγους ασφάλειας) το σκάφος θα υποτίθεται ότι ταξινομήθηκε με μια αναγνωρισμένη από την ΕΕ κλάση.

Σκάφη μεγαλύτερα των 12 ετών:

Βαθμολογημένος για τους μη-απευθυνόμενους τύπους σκαφών (Βλέπε πιο πάνω) και επιβατηγά πλοία.

Ηλικία : >25 years TF +3

Ηλικία : 21-24 TF +2

Ηλικία : 13-20 TF +1

Το κράτος σημαίας δεν έχει επικυρώσει όλες τις συνθήκες: TF +1

Κράτη σημαίας που δεν έχουν επικυρώσει όλες τις κύριες συμβάσεις.

Στοχοθετημένος Νηογνώμονας:

Νηογνώμονας με ένα μέσο αρχείο τριών συνεχόμενων ετών κρατήσεων επάνω από το μέσο όρο κράτησης της κατηγορίας. Νηογνώμονας του οποίου ο αριθμός των κρατήσεων τα τελευταία τρία χρόνια που αφορούσε ανεπάρκειες σχετικές με την κλάση, υπερβαίνει το μέσο ποσοστό κράτησης κατηγορίας. Βαθμολογημένος με την αύξηση της "υπερβολής του μέσου όρου" σε βήματα 2%. Το γενικό ποσοστό κράτησης κατηγορίας είναι 2,1% και το ποσοστό κράτησης ενός Νηογνώμονα είναι 4,1%, η "υπερβολή της μέσης" αξίας είναι 2%.

(Για ποσοστιαίες κρατήσεις αναφερόμενες στην ετήσια έκθεση του PARIS MOU)

≤ 0% TF 0

0% - 2% TF +1

> 2% - 4% TF +2

> 4% TF +3

Ο γενικός παράγοντας ενημερώνεται όταν αλλάζουν τα χαρακτηριστικά του σκάφους ή η κατάσταση της υπάρχουσας σημαίας του ή του Νηογνώμονα.

B). Ιστορικός Παράγοντας

Ο ιστορικός παράγοντας εφαρμόζεται στο γενικό παράγοντα για να απεικονίσει την

πραγματική κατάσταση του σκάφους που βρίσκεται από την επιθεώρηση. Ο ιστορικός παράγοντας υπολογίζεται με την εφαρμογή των κατωτέρω στοιχείων κάθε επιθεώρησης του σκάφους που πραγματοποιείται στους προηγούμενους 12 μήνες.

Μπαίνει σε λιμάνι της περιοχής για πρώτη φορά τους τελευταίους 12 μήνες : TF +20

Δεν έχει καταγραφεί επιθεώρηση στην βάση δεδομένων τους τελευταίους 12 μήνες.

Δεν έχει επιθεωρηθεί τους τελευταίους 6 μήνες: TF +10

Δεν έχει καταγραφεί επιθεώρηση στην βάση δεδομένων τους τελευταίους 6 μήνες.

Έχει κρατηθεί: TF +15

Αριθμός ελαττωμάτων:

0	TF -15
1 to 5	TF 0
6 to 10	TF +5
11 to 20	TF +10
21+	TF +15

Σημαντικά ελαττώματα από την τελευταία επιθεώρηση:

Η αξία για τα σημαντικά ελαττώματα εφαρμόζεται μόνο για την πιο πρόσφατη επιθεώρηση.

- για κάθε καταγεγραμμένη ενέργεια που λαμβάνεται "αποκαταστήστε το ελάττωμα στο επόμενο λιμάνι" ή "ο καπετάνιος έχει πάρει οδηγίες για να αποκατασταθεί την ανεπάρκεια πριν αναχωρήσει" και για κάθε δύο απαριθμημένο ληφθέν ενέργειες "αποκατάσταση της ανεπάρκειας εντός 14 ημερών"/ ή "άλλος (διευκρινίσεις σε κενό κείμενο)" TF+1

- σε περίπτωση που "όλες οι ανεπάρκειες αποκαταστήθηκαν" σημειώνονται στην έκθεση TF -2

Ο παράγοντας ιστορίας ενημερώνεται στο τέλος κάθε ημέρας.

Συνολική Βαθμολογία :

Η συνολική βαθμολογία υπολογίζεται προσθέτοντας τους βαθμούς του γενικού και του ιστορικού παράγοντα, αλλά δεν μπορεί να είναι μικρότερος του γενικού παράγοντα.

4.6 Η ΜΑΥΡΗ ΛΙΣΤΑ

Σε μια προσπάθεια υποβοήθησης των PSC στην επιλογή πλοίων για επιθεώρηση, τα MOU αξιολογώντας τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων των τελευταίων χρόνων, εκδίδουν ετήσια τις “Black, Grey, White Lists”, οι οποίες παρουσιάζουν την απόδοση του κάθε κράτους σημαίας όσον αφορά στις κρατήσεις που επιβλήθηκαν στα πλοία τους από ξένα PSC. Οι λίστες παρουσιάζουν το πλήρες φάσμα μεταξύ των ποιοτικών σημαιών και των σημαιών με κακή απόδοση που θεωρούνται υψηλού ή πολύ υψηλού κίνδυνου.

Οι λίστες αυτές λαμβάνονται υπόψη για το εάν ένα πλοίο κρίνεται υποψήφιο για επιθεώρηση. Είναι προφανές ότι αν ένα πλοίο φέρει σημαία που βρίσκεται σε μαύρη περιοχή, υπόκειται σε περισσότερες επιθεωρήσεις και άρα καθυστερήσεις από κάποιο άλλο. Γι’αυτό χώρες που βρίσκονται στη λευκή λίστα είναι πιο ελκυστικές όσο αφορά στις καθυστερήσεις των πλοίων τους.

4.6.1 Ο ΤΡΟΠΟΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΛΙΣΤΑΣ²⁷

Η απόδοση κάθε κράτους σημαίας υπολογίζεται χρησιμοποιώντας έναν τυποποιημένο τύπο για τους στατιστικούς υπολογισμούς στους οποίους ορισμένες τιμές έχουν καθοριστεί σύμφωνα με τη συμφωνηθείσα πολιτική του πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού. Δύο όρια έχουν περιληφθεί στο νέο σύστημα, το μαύρο προς γκρι και το γκρι προς άσπρο όριο, κάθε ένα με τον συγκεκριμένο τύπο του :

$$\text{Black-to-grey } u = N \times p + 0.5 + z \times N \times p \times (1 - p)$$

$$\text{White-to-grey } u = N \times p - 0.5 - z \times N \times p \times (1 - p)$$

²⁷ <http://www.parismou.org/upload/anrep/Annual%20Report%202008.pdf>

όπου:

N = ο αριθμός επιθεωρήσεων

P = το επιτρεπόμενο όριο κράτησης (κριτήριο).

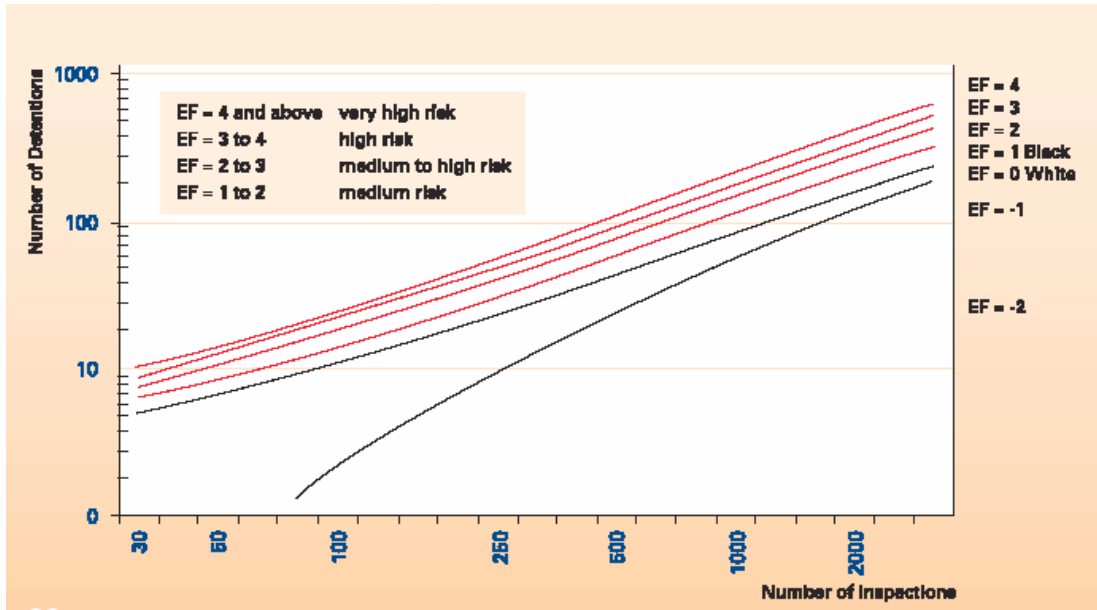
Η Επιτροπή κρατικού ελέγχου λιμένων του πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού το έχει θέσει 7%.

z = η ζητούμενη σημασία μονόπλευρου ελέγχου ($z = 1.645$ για ένα στατιστικά αποδεκτό επίπεδο βεβαιότητας 95%)

u = ο αριθμός των κρατήσεων για είτε τη μαύρη είτε άσπρη λίστα. Ο τύπος ισχύει για τα μεγέθη δειγμάτων 30 ή περισσότερων επιθεωρήσεων κατά τη διάρκεια μιας τριών ετών περιόδου.

Για να ταξινομηθούν τα αποτελέσματα για τη μαύρη ή άσπρη λίστα, απλά αλλάζουμε το στόχο και επαναλαμβάνουμε τον υπολογισμό. Σημαίες που είναι ακόμα σημαντικά επάνω από αυτόν τον δεύτερο στόχο, είναι χειρότερες από τις σημαίες που δεν είναι. Αυτή η διαδικασία μπορεί να επαναληφθεί με μέγιστο ποσοστό κράτησης να παραμένει το 100%. Για να κατασταθεί η απόδοση των σημαιών συγκρίσιμη, εισάγεται ο υπερβολικός παράγοντας (EF). Κάθε επαυξητικό ή μειωτικό βήμα αντιστοιχεί με ένα ολόκληρο EF βαθμό της διαφοράς. Κατά συνέπεια ο υπερβολικός παράγοντας EF είναι μια ένδειξη για τον αριθμό των φορών που το κριτήριο πρέπει να αλλάξει και να υπολογιστεί εκ νέου. Μόλις καθοριστεί ο υπερβολικός παράγοντας για όλες τις σημαίες, οι σημαίες μπορούν να διαταχτούν από το EF. Ο υπερβολικός παράγοντας μπορεί να βρεθεί στην τελευταία στήλη του Μαύρου, γκριζού ή άσπρου καταλόγου. Ο στόχος (κριτήριο) έχει τεθεί στο 7% και το μέγεθος της αύξησης και της μείωσης σε 3%. Οι μαύρος, γκρι και άσπρος κατάλογοι έχουν υπολογιστεί σύμφωνα με τις ανωτέρω αρχές.

Η γραφική αναπαράσταση του συστήματος παρακάτω, δείχνει τις άμεσες σχέσεις ανάμεσα στον αριθμό των σκαφών που έχουν επιθεωρηθεί και του αριθμού των κρατήσεων. Και οι δύο άξονες είναι λογαριθμικού χαρακτήρα όπως και το μαύρο προς γκρι και γκρι προς άσπρο όριο.



Σχήμα 12: Excess factor του Paris MOU
 Πηγή: www.paris-mou.org

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ

ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

5.1 Η ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ

Ο PSCO θα εξετάσει τη γενική κατάσταση του σκάφους και των αγκύρων και στη συνέχεια θα επιβιβαστεί στο σκάφος όπου ελεύθερα περιπλανώμενος θα πάρει μια πρώτη ιδέα για την κατάσταση του σκάφους.

Υπό την προϋπόθεση ότι οι πρώτες εντυπώσεις είναι ευνοϊκές, η αρχική επιθεώρηση πρέπει κατά ένα μεγάλο μέρος να περιοριστεί στον έλεγχο των πιστοποιητικών του σκάφους και της σωστής επάνδρωσης του. Εάν τα πιστοποιητικά ισχύουν και η γενική εντύπωση και οι οπτικές παρατηρήσεις του PSCO πάνω στο πλοίο επιβεβαιώνουν καλά πρότυπα συντήρησης, ο PSCO πρέπει γενικά να περιορίσει την επιθεώρηση στις αναφερόμενες ή παρατηρηθείσες ανεπάρκειες, αν υπάρχουν.

Εντούτοις, εάν ο PSCO έχει σαφείς λόγους για την πραγματοποίηση μιας πιο λεπτομερούς επιθεώρησης, το ψήφισμα A.787(19) παρέχει τις σχετικές γενικές διαδικαστικές οδηγίες. Επίσης είναι πολύ πιθανό πολλές φορές να θελήσει ο PSCO να αποκτήσει μια γενικότερη εικόνα του σκάφους επισκεπτόμενος κάποια μέρη που θεωρεί αντιπροσωπευτικά χωρίς αυτό να σημαίνει ότι έχει σαφείς λόγους γι' αυτό. Εάν προχωρήσει σε πιο λεπτομερή επιθεώρηση, τότε ο καπετάνιος πρέπει να ενημερωθεί, που μπορεί στη συνέχεια, να ζητήσει από τη διοίκηση ή την αναγνωρισμένη οργάνωση αρμόδια για την έκδοση του πιστοποιητικού να προσκαλέσει την παρουσία τους εν πλω. Το ψήφισμα υπενθυμίζει σε PSCO ότι ο κύριος σκοπός του PSC είναι να αποτραπεί ένα σκάφος από την πλεύση στη θάλασσα σε μια επισφαλή κατάσταση ή εάν παρουσιάζει μια αδικαιολόγητη απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον. Εάν αυτό κρίνεται ότι ενδέχεται να συμβεί, μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση μπορεί να πραγματοποιηθεί και οι γενικές αρχές για αυτήν την λεπτομερή επιθεώρηση καταγράφουν τον τύπο ανεπαρκειών που προσδιορίζονται σε σχέση με τις διάφορες συμβάσεις. Όπου οι

ανεπάρκειες δεν μπορούν να αποκατασταθούν στο λιμένα της επιθεώρησης, ο PSCO μπορεί να επιτρέψει στο σκάφος για να προχωρήσει σε έναν άλλο λιμένα, υπό κατάλληλους όρους. Ο PSCO πρέπει φυσικά να εξασφαλίσει ότι η αρμόδια αρχή του επόμενου λιμένα της κλήσης, καθώς επίσης και το κράτος σημαίας θα ειδοποιηθούν.

Κατά τη διάρκεια του περιπάτου (walk around) στο σκάφος, εάν ο PSCO βρει λίγα και ασήμαντα ελαττώματα, η επιθεώρηση είναι πιθανό να τελειώσει αρκετά γρήγορα. Συνήθως δεν θα προβεί σε έλεγχο στα ενδότερα του σκάφους. Το πιθανότερο είναι να στηριχθεί αντ' αυτού στις οπτικές παρατηρήσεις για να βγάλει τα συμπεράσματα του.

5.2 ΣΑΦΕΙΣ ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Γενικά, όταν ένα σκάφος ξένης σημαίας που έχει διάφορα πιστοποιητικά απαιτούμενα από τις πιο πάνω συμβάσεις είναι στο λιμένα ή το παράκτιο τερματικό κάτω από την αρμοδιότητα ενός συμβαλλόμενου κράτους, οποιαδήποτε επιθεώρηση PSC θα περιοριστεί στην επαλήθευση ότι υπάρχουν και είναι έγκυρα τα πιστοποιητικά αυτά. Το PSCO μπορεί να διαμορφώσει μια εντύπωση ως προς το γενικό σύνολο του σκάφους, του εξοπλισμού και του πληρώματός του, αλλά δεν μπορεί να λάβει οποιαδήποτε μέτρα για να καθυστερήσει ή να τεθεί υπό κράτηση το σκάφος εκτός αν υπάρχουν "σαφείς λόγοι" για να θεωρήσουν ότι η κατάσταση του σκάφους, ο εξοπλισμός του, ή το πλήρωμα δεν αντιστοιχούν ουσιαστικά με τις λεπτομέρειες των πιστοποιητικών. Οι "σαφείς λόγοι" καθορίζονται σύμφωνα με τις γραμμές που περιγράφονται στη συνέχεια και διάφορα παραδείγματα των "σαφών λόγων" συμπεριλαμβάνονται στις οδηγίες του IMO ή του MOU.

Οι σαφείς λόγοι που μπορούν να δικαιολογήσουν μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση περιλαμβάνουν τα αποδεικτικά στοιχεία από τις γενικές παρατηρήσεις, τα αποδεικτικά στοιχεία από το ημερολόγιο του σκάφους ή άλλη τεκμηρίωση ή ακόμα και πληροφορίες, ότι ο κύριος ή το πλήρωμα δεν εξοικειώνεται με τις ουσιαστικές διαδικασίες καταστρώματος σχετικά με την ασφάλεια του σκάφους ή την πρόληψη της ρύπανσης, ή ότι τέτοιες διαδικασίες δεν έχουν διενεργηθεί. Επίσης ότι το σκάφος, ο εξοπλισμός του, ή το πλήρωμά του δεν εμφανίστηκαν να ανταποκρίνονται ουσιαστικά στις απαιτήσεις των σχετικών συμβάσεων. Είναι υποτιθέμενο ότι οι πιλότοι, τα μέλη

του πληρώματος, οι επιβάτες, οι ανώτεροι υπάλληλοι συνδικάτων ή άλλοι που βεβαιώνουν τη ναυσιπλοΐα του σκάφους θα μπορούσαν να παρέχουν αυτές τις πληροφορίες, ή τη ρύπανση που προκλήθηκε από το σκάφος, στα παράκτια ύδατα.

Μόλις θεωρήσει ο PSCO ότι πρέπει να διεξάγει μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση πρέπει να ειδοποιήσει αμέσως τον καπετάνιο και να του εξηγήσει τους λόγους που τον οδήγησαν στην απόφαση του αυτή. Οι σαφείς λόγοι που οδηγούν τον PSCO σε μια τέτοια κίνηση σχετίζονται με την απουσία του προϊσταμένου που απαιτείται από τις συμβάσεις, τη μη συμμόρφωση του εξοπλισμού με τις σχετικές προδιαγραφές των συμβάσεων, την ουσιαστική επιδείνωση του σκάφους ή του εξοπλισμού του ως αποτέλεσμα, παραδείγματος χάριν, της φτωχής συντήρησης, την ανεπάρκεια λειτουργικής ικανότητας, ή άγνοιας των ουσιαστικών λειτουργικών διαδικασιών από το πλήρωμα, ή την ανεπάρκεια επάνδρωσης ή ανεπάρκεια πιστοποίησης των ναυτικών.

Εάν αυτοί οι εμφανείς παράγοντες, συνολικά ή χωριστά, καθιστούν το σκάφος αναξιόπλοο και βάζουν σε κίνδυνο το σκάφος ή τη ζωή των προσώπων εν πλω, ή παρουσιάζουν μια αδικαιολόγητη απειλή της ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον, ο υπάλληλος του κρατικού ελέγχου έχει υποχρέωση να οδηγήσει το σκάφος σε κράτηση.

5.3 ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΗ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

Όλες οι πιθανές προσπάθειες πρέπει να γίνουν για να αποφύγει ένα σκάφος αδικαιολόγητη καθυστέρηση ή κράτηση. Εάν ένα σκάφος καθυστερείται ή τίθεται υπό κράτηση αδικαιολόγητα, οι ιδιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να διεκδικήσουν αποζημίωση για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία που φέρεται ως άμεσο αποτέλεσμα τέτοιας καθυστέρησης ή κράτησης. Η έλλειψη έγκυρων πιστοποιητικών που εξουσιοδοτούνται από τις σχετικές συμβάσεις είναι εκ πρώτης όψεως στοιχεία ότι το σκάφος μπορεί να παρουσιάζει ελλείψεις και θα αποτελέσει τη βάση μιας απόφασης να τεθεί υπό κράτηση και να επιθεωρηθεί περαιτέρω.

5.4 ΤΟ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟ ΤΩΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΩΝ

Η εφαρμογή της συχνής και σχολαστικής επιθεώρησης από τα PSC, όπως θα μπορούσαμε να πούμε έχει σήμερα εξελιχθεί, έχει αντίκτυπο κόστους. Το κόστος στη συγκεκριμένη περίπτωση επιπίπτει επί των σημαιών, των ναυλωτών και κυρίως επί των πλοιοκτητών και διαχειριστών. Το κόστος αυτό εκφράζεται υπό μορφή προστίμων, καθυστερήσεων, νομικών επιπλοκών και αρνητικής διαφήμισης. Γενικά μιλώντας, όλα τα παραπάνω υποτίθεται (με την ετυμολογική και όχι την καθημερινή σημασία του όρου), ότι εξισορροπούνται από την αυξημένη ασφάλεια και άρα τη μείωση πιθανότητας ατυχήματος ή αναγνωρίζεται το γεγονός, ότι αποτροπή ενός θανάτου στη θάλασσα δεν αποτιμάται με οικονομικούς όρους. Όταν όμως επηρεάζεται μια τεράστια παγκόσμια βιομηχανία, ακόμα κι αν υιοθετηθούν οι ηθικοί και περιβαλλοντικοί προβληματισμοί, δεν μπορούν να παραβλεφθούν προβλήματα όπως η επαναλαμβανόμενη και συνήθως άσκοπη επιθεώρηση και η προτεραιότητα επιθεώρησης πλοίων που δίνεται με επισφαλή κριτήρια. Για παράδειγμα το 25% όριο επιθεώρησης που θέτει το Paris MOU μπορεί σε πολλές περιπτώσεις να προκαλεί αδικαιολόγητες καθυστερήσεις σε ποιοτικά σκάφη ενώ άλλοι παράγοντες είναι δυνατόν να προκαλέσουν τη μη επιλογή προς επιθεώρηση, επικίνδυνων πλοίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Αρωγός στην προσπάθεια ανίχνευσης πιθανής συσχέτισης της ηλικία, του μεγέθους, του τύπου ή της σημαίας με τις ελλείψεις των πλοίων θα είναι η στατιστική, και πιο συγκεκριμένα μερικά τεστ στατιστικής σημαντικότητας μέσα από το πρόγραμμα SPSS. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι μια ανάλυση στατιστικής σημαντικότητας, γενικά, δεν μπορεί να αποδείξει μια σχέση μεταξύ αιτίας και αποτελέσματος, είναι σε θέση όμως να δείξει και να αναδείξει το κατά πόσο οι διάφορες μεταβολές είναι συστηματικές ή αποκλειστικά τυχαίες.

Για την εξαγωγή των παρακάτω συμπερασμάτων, είναι σημαντικό στο σημείο αυτό να σημειωθεί ότι ως πηγή πληροφοριών χρησιμοποιήθηκαν οι μηνιαίες λίστες που παρέχονται στις επίσημες ιστοσελίδες του Paris και του Tokyo MoU. Εισήχθησαν και αναλύθηκαν οι μηνιαίες λίστες για τα έτη 2007 και 2008 και στη συνέχεια διαχωρίστηκαν οι εξής παρακάτω κύριες κατηγορίες ελλείψεων:

1. Πιστοποιητικών (πληρώματος και πλοίου)
2. Εξοπλισμού και μηχανολογικών εξαρτημάτων (Equipment & Machinery)
3. Διαχείρισης Πλοίου (ISM)
4. Συστημάτων Διάσωσης και Πυρασφάλειας (Safety & Fire Appliances)
5. Ασφάλειας (μέτρα για την αντιμετώπιση εξωτερικής απειλής) (Security)
6. Διαχείρισης φορτίου (Ship & Cargo Operations)
7. Κατασκευής και εξοπλισμού (Stability & Structure)
8. Συνθήκες εργασίας και διαβίωσης (Working & Living Conditions)
9. Διάφορες ελλείψεις

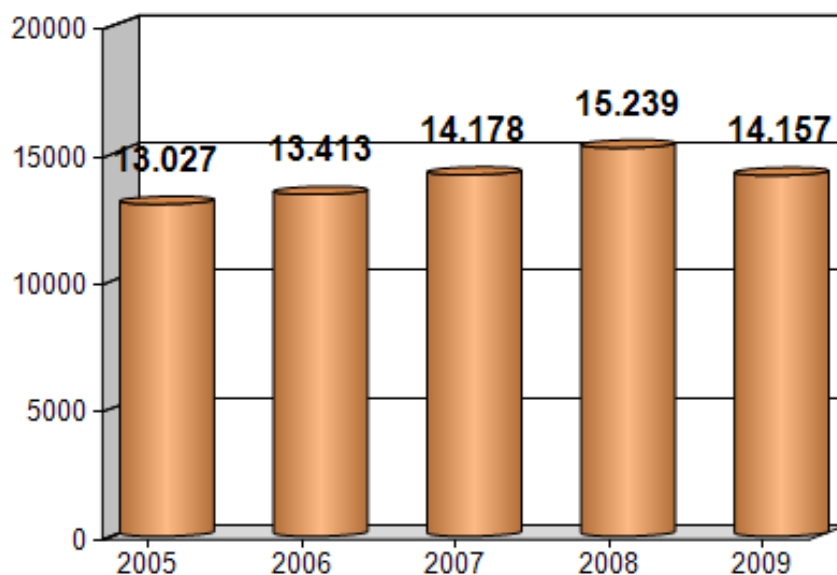
Πριν προχωρήσουμε στην ανάλυση των αποτελεσμάτων των κύριων κατηγοριών ελλείψεων, να σημειώσουμε στο σημείο αυτό ότι οι καταγεγραμμένες παρατηρήσεις που οδηγούν σε κράτηση για το Paris MoU, δεν είναι κωδικοποιημένες έτσι ώστε να

είναι πάντα ξεκάθαρο σε ποια ακριβώς κατηγορία εκπίπτει η κάθε παρατήρηση. Για παράδειγμα, αναφέρεται συχνά η παρατήρηση “ventilation” η οποία μπορεί να συμπεριληφθεί σε παραπάνω από μία κατηγορίες. Για να ξεπεραστεί το εμπόδιο αυτό ζητήθηκε η συνδρομή έμπειρων υπαλλήλων ναυτιλιακών εταιρειών που ασχολούνται με το κομμάτι αυτό και τους ευχαριστώ ιδιαίτερα για την πολύτιμη βοήθειά τους.

Επίσης, κάποιες διαφορές στα στατιστικά στοιχεία των πινάκων οφείλονται στο γεγονός ότι οι μηνιαίες λίστες με τις κρατήσεις των πλοίων στα οποία κι έχει απαγορευτεί ο απόπλους περιέχουν πληροφορίες σχετικά με πλοία από τα οποία έχει αρθεί η εντολή κράτησης κατά τη διάρκεια έκδοσης της κάθε λίστας, δηλαδή τα πλοία που έχουν γίνει banned δεν περιέχονται στις μηνιαίες λίστες, ή στο γεγονός ότι η προθεσμία για την υποβολή αιτήσεων για αναθεώρηση σύμφωνα με την παράγ. 1 του ΜΣ του Παρισιού των διαδικασιών αναθεώρησης, αναφέρει ότι η αίτηση για την επανεξέταση μπορεί να σταλεί στη Γραμματεία εντός 120 ημερών από την ημερομηνία της αποδέσμευσης του πλοίου από την κράτηση.

Στα παραρτήματα Γ' και Δ' παρατίθενται δείγματα από τις μηνιαίες λίστες του Paris και του Tokyo MoU.

number of individual ships inspected



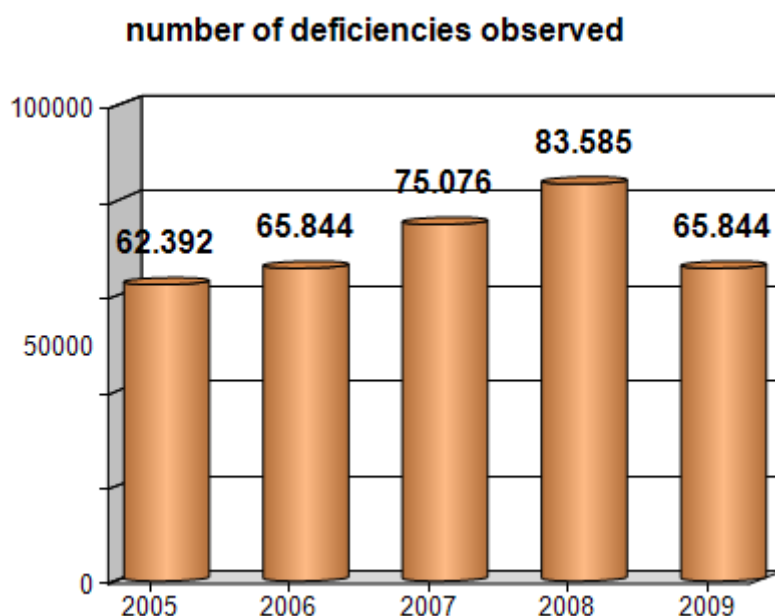
Σχήμα 13: Σύνολο επιθεώρησης μεμονωμένων πλοίων

Πηγή: <http://www.parismou.org/ParisMOU/Statistical+information/Basic+figures/default.aspx>

Επίσης, να σημειώσουμε ότι τα σχήματα που περιέχουν στοιχεία για το 2009 δεν είναι τελικά, καθώς για τους λόγους που αναφέραμε παραπάνω, αν και έχει εκδοθεί η λίστα κρατήσεων για τον Δεκέμβριο του 2009, τα στατιστικά στοιχεία είναι ακόμα προς επεξεργασία.

6.2 ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2007

Κατά τη διάρκεια του 2007, σύμφωνα με τα ετήσια στοιχεία του Paris MoU, διεξήχθησαν 22.877 επιθεωρήσεις σε 14.182 πλοία υπό 113 διαφορετικές σημαίες. Συνολικά καταγράφηκαν 74.713 ελλείψεις στα πλοία που επιθεωρήθηκαν, εκ των οποίων οι 5.984 αποτέλεσαν σαφείς λόγους για να τεθεί το σκάφος υπό κράτηση. Και μιλώντας με ποσοστά, εκ των επιθεωρήσεων, στο 56,4% βρέθηκαν ανεπάρκειες, ενώ το 5,46% οδηγήθηκε σε κράτηση. Αξίζει να σημειωθεί ότι το αντίστοιχο ποσοστό ανεπαρκειών για το 2006 ήταν 53,6%, όπου παρατηρείται σε απόλυτο αριθμό ανεπαρκειών μια αύξηση της τάξης του 12,9% για το 2007 σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Η αύξηση αυτή οφείλει μέρος της στις συντονισμένες προσπάθειες διαφόρων περιφερειακών συμφωνιών να επικεντρωθούν σε κάποια ανεπάρκεια σημαντική ανά περίοδο και στην περίπτωση του 2007, μεγάλο βάρος πέφτει στο κατά πόσο εφαρμόζεται ο Κώδικας ISM.



Σχήμα 14: Σύνολο ελλείψεων/παρατηρήσεων εκ των επιθεωρήσεων

Πηγή: <http://www.parismou.org/ParisMOU/Statistical+information/Basic+figures/default.aspx>

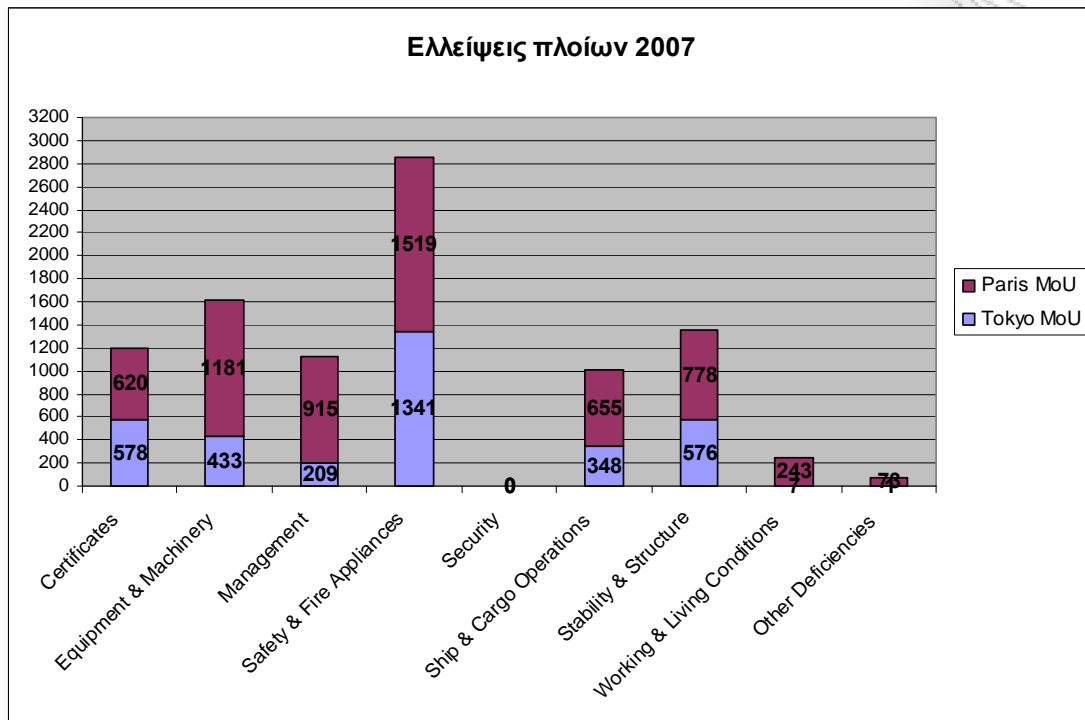
Όπως προαναφέραμε, 5.984 ανεπάρκειες οδήγησαν σκάφη υπό κράτηση διαμορφώνοντας το ποσοστό 5,46%. Τα ανάλογα ποσοστά για το 2004 έως το 2006 είναι 5,84%, 4,67% και 5,44%, αντίστοιχα.

Για το 2007, το βάρος των ανεπαρκειών με αποτέλεσμα να τεθεί υπό κράτηση το πλοίο πέφτει στην αποτελεσματικότητα των συσκευών διάσωσης και πυρασφάλειας. Εκτός από την έλλειψη του ανωτέρω εξοπλισμού, η ύπαρξη ελαττωμάτων ή η αποτυχία σωστής διαχείρισης και συντήρησης του εξοπλισμού μπορεί να αποτελέσει ένδειξη της μη εφαρμογής των διατάξεων και να οδηγήσει το πλοίο σε κράτηση. Στην κατηγορία αυτή, σύμφωνα με τον πίνακα Deficiencies 2007-2008 της σελίδας 42 έχουμε εντάξει τις συσκευές συναγερμού του πλοίου, όλα τα μέτρα που αφορούν την πυρασφάλεια, τους σωστικούς εξοπλισμούς και την ασφάλεια γενικότερα. Είναι προφανές γιατί οι επιθεωρητές επιμένουν στην άριστη κατάσταση των μέσων διάσωσης. Η προστασία της ανθρώπινης ζωής και η εξασφάλιση των μέσων διάσωσης της, είναι ότι πιο σημαντικό, για το λόγο αυτό και η αντίστοιχη κατηγορία έχει την μεγαλύτερη βαρύτητα από πλευράς επιθεωρήσεων. Κάθε χρόνο ζωές χάνονται και ζημιές εκατομμυρίων δολαρίων προκαλούνται από φωτιές στα πλοία. Η κατηγορία αυτή περιέχει επίσης όλες τις παρατηρήσεις που έχουν σχέση με τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση της φωτιάς όπως fire pumps, fire dampers και ventilation όπως και το fixed fire extinguishing installation. Οι ανεπάρκειες αυτές καλύπτουν σχεδόν το ¼ των συνολικών που συναντάμε για το έτος.

Τη δεύτερη θέση καταλαμβάνουν οι ανεπάρκειες που αφορούν στον εξοπλισμό και τα μηχανικά μέρη του πλοίου σε ποσοστό 19,74%. Στην τρίτη θέση συναντάμε τις ελλείψεις που σχετίζονται με τον κώδικα ISM σε ποσοστό 15,29%. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην αντίστοιχη κατηγορία του Tokyo MoU για ίδιο έτος το ποσοστό είναι στο 5,98% και το συναντάμε στην έκτη θέση.

Στη συνέχεια, οι ανεπάρκειες που σχετίζονται με τη δομή του σκάφους βρίσκονται στην τέταρτη θέση με ποσοστό 13%. Στην πέμπτη και στην έκτη θέση με ποσοστά 10,95% και 10,36% βρίσκονται ανεπάρκειες σχετικές με τις διαδικασίες φόρτωσης και τις διατάξεις της MARPOL και με τα πιστοποιητικά πλοίου και πληρώματος. Πολύ μικρό ποσοστό ανεπαρκειών, 4,06% και 1,22% εντοπίζεται για τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης και για διάφορες άλλες ανεπάρκειες. Στην κατηγορία που αφορά την

ασφάλεια (security), ως μέτρο για την απειλή από εξωτερικούς παράγοντες, τα ποσοστά ήταν μηδενικά και για τα δύο έτη, και για τα δύο MoU.



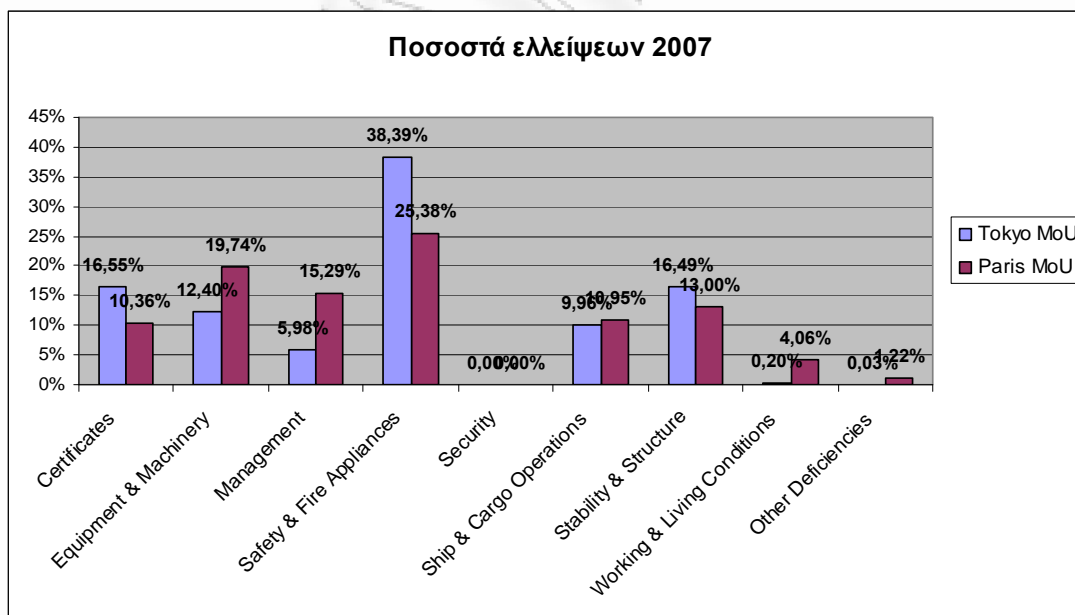
Διάγραμμα 1– Ελλείψεις (deficiencies) πλοίων, Paris MoU & Tokyo MoU για το 2007

Πίνακας 1 - Ελλείψεις Πλοίων Paris MoU & Tokyo MoU, 2007-2008

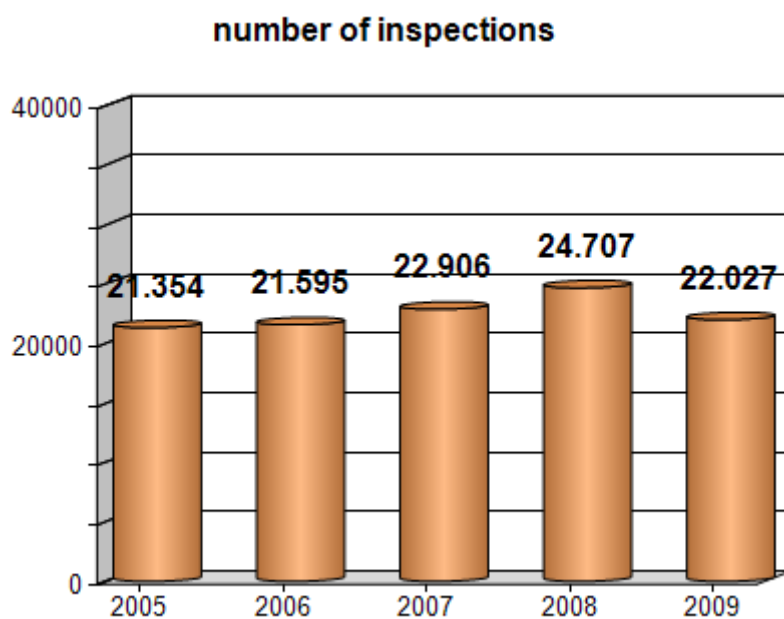
Main Categories		2007				2008			
		Tokyo MoU		Paris MoU		Tokyo MoU		Paris MoU	
		Defi- ciencies	Def %	Defi- ciencies	Def %	Defi- ciencies	Def %	Defi- ciencies	Def %
Certificates	Crew Certificates	331	9.48%	223	3.73%	278	6.34%	191	3.03%
	Ship's certificates and documents	247	7.07%	397	6.63%	191	4.36%	314	4.99%
1	Total Certificates	578	16.55%	620	10.36%	469	10.70%	505	8.02%
Equipment & Machinery	Mooring arrangements	3	0.09%	33	0.55%	1	0.02%	30	0.48%
	Propulsion & auxiliary machin.	70	2.00%	405	6.77%	122	2.78%	513	8.15%
	Radio communications	196	5.61%	226	3.78%	241	5.50%	158	2.51%
	Safety of navigation	164	4.70%	517	8.64%	273	6.23%	587	9.32%
2	Total Equipment & Machinery	433	12.40%	1181	19.74%	637	14.53%	1288	20.45%
Management	ISM related deficiencies	209		915		339		922	14.64%
	Total Management	209	5.98%	915	15.29%	339	7.73%	922	14.64%
Safety & Fire Appliances	Alarm signals	25	0.72%	55	0.92%	32	0.73%	64	1.02%
	Fire safety measures	859	24.59%	902	15.07%	1044	23.81%	968	15.37%
	Life saving appliances	429	12.28%	526	8.79%	568	12.95%	511	8.11%
	Additional measures to enhance maritime safety	28	0.80%	36	0.60%	30	0.68%	24	0.38%
4	Total Safety & Fire Appliances	1341	38.39%	1519	25.38%	1674	38.18%	1567	24.88%
Security	Maritime Security	0		0		0		0	
	Total Security	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%
Ship & Cargo Operations	Cargoes	13	0.37%	18	0.30%	11	0.25%	14	0.22%
	Gas & chemical carriers	6	0.17%	4	0.07%	3	0.07%	14	0.22%
	MARPOL - annex I	202	5.78%	339	5.67%	269	6.13%	384	6.10%
	MARPOL - annex II	3	0.09%	7	0.12%	1	0.02%	2	0.03%
	MARPOL - annex III	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%
	MARPOL - annex IV	3	0.09%	3	0.05%	17	0.39%	5	0.08%
	MARPOL - annex V	3	0.09%	10	0.17%	2	0.05%	10	0.16%
	MARPOL - annex VI	22	0.63%	0	0.00%	9	0.21%	0	0.00%
	MARPOL related operational deficiencies	10	0.29%	13	0.22%	24	0.55%	26	0.41%
Operational deficiencies	86	2.46%	261	4.36%	126	2.87%	260	4.13%	
6	Total Ship & Cargo Operations	348	9.96%	655	10.95%	462	10.54%	715	11.35%
Stability & Structure	Bulk Carriers	9	0.26%	23	0.38%	15	0.34%	24	0.38%
	Load lines	314	8.99%	273	4.56%	439	10.01%	350	5.56%
	Structural Safety	253	7.24%	482	8.05%	335	7.64%	598	9.50%
7	Total Stability & Structure	576	16.49%	778	13.00%	789	17.99%	972	15.43%
Working & Living Conditions	Accident prevention (ILO 147)	1	0.03%	33	0.55%	2	0.05%	31	0.49%
	Accommodation	4	0.11%	125	2.09%	3	0.07%	155	2.46%
	Food & catering	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%
	Working spaces	2	0.06%	85	1.42%	1	0.02%	69	1.10%
8	Total Working & Living Conditions	7	0.20%	243	4.06%	6	0.14%	255	4.05%
Other	Other	1		73		6	0.14%	74	1.17%
	Total Other Deficiencies	1	0.03%	73	1.22%	6	0.14%	74	1.17%
		3493		5984		4385		6298	

Για το Tokyo MoU κατά το έτος 2007, διεξήχθησαν 22.039 επιθεωρήσεις σε 12.337 πλοία υπό 98 σημαίες. Συνολικά καταγράφηκαν 14.864 ανεπάρκειες κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων, εκ των οποίων οι 3.493 οδήγησαν 1.238 πλοία υπό 58 σημαίες σε κράτηση του πλοίου από τις Αρχές. Οι επιθεωρήσεις αυξήθηκαν κατά 1,6%, ενώ το ποσοστό κρατήσεων αυξήθηκε κατά 5,62% σε σύγκριση με το 2006.

Από τις 3.493 ανεπάρκειες που καταγράφηκαν, τη μερίδα του λέοντος σε ποσοστό 38,39% καταλαμβάνουν οι ελλείψεις που αφορούν την ασφάλεια γενικότερα πάνω στο πλοίο, και μόνο τα μέτρα για την πυρασφάλεια φτάνουν σχεδόν το 25%. Στη δεύτερη θέση συναντάμε την κατηγορία που αφορά τα πιστοποιητικά του πλοίου και του πληρώματος σε ποσοστό 16,55% και στη συνέχεια, με μικρή διαφορά ακολουθούν οι ελλείψεις που αφορούν τη δομή του πλοίου (ποσοστό 16,49%). Στην τέταρτη θέση συναντάμε την κατηγορία που αφορά τον εξοπλισμό και τα μηχανικά μέρη του πλοίου με 433 παρατηρήσεις και ποσοστό 12,40%. Ακολουθούν οι παρατηρήσεις για τις διαδικασίες φόρτωσης και στην έκτη θέση συναντάμε τις ελλείψεις που αφορούν τον κώδικα ISM. Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται αναλυτικά τα ποσοστά για την κάθε κατηγορία του 2007 για τις δύο υπό εξέταση περιφερειακές συμφωνίες.



Διάγραμμα 2 – Ποσοστά ελλείψεων πλοίων, Paris MoU & Tokyo MoU για το 2007

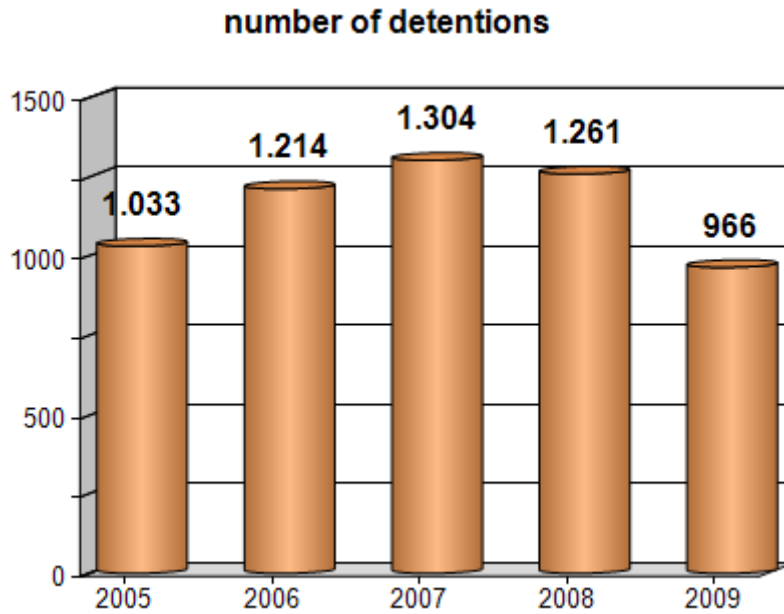


Σχήμα 15: Σύνολο επιθεωρήσεων

Πηγή: <http://www.parismou.org/ParisMOU/Statistical+information/Basic+figures/default.aspx>

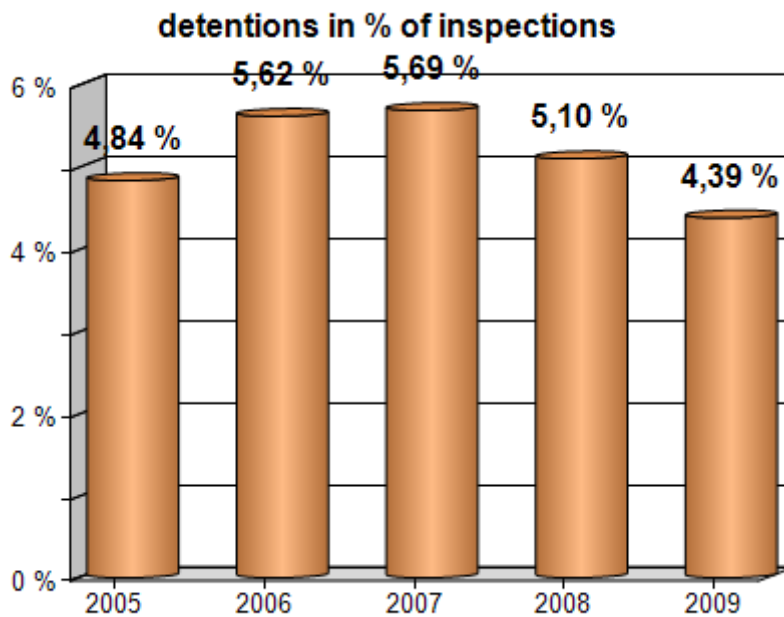
	2007		2008	
	Paris MoU	Tokyo MoU	Paris MoU	Tokyo MoU
Επιθεωρήσεις	22.875	22.039	24.647	22.149
Επιθεωρήσεις με παρατηρήσεις	12.896	14.864	14.292	15.297
Κρατήσεις	1.252	1239	1.214	1.530
Μεμονωμένα Πλοία	14.182	12.337	15.237	12.622
% κρατήσεων/ επιθεωρήσεις	5,46%	5,62%	4,95%	6,91%
% ανεπαρκειών/ επιθεωρήσεις	56,4%	≈60%	58%	≈63%
Σύνολο ανεπαρκειών	74.713	83.950	83.751	89.477

Πίνακας 2 - Συγκεντρωτικός πίνακας Paris & Tokyo MoU για τα έτη 2007-2008



Σχήμα 16: Σύνολο κρατήσεων

Πηγή: <http://www.parismou.org/ParisMOU/Statistical+information/Basic+figures/default.aspx>



Σχήμα 17: Ποσοστό κρατήσεων

Πηγή: <http://www.parismou.org/ParisMOU/Statistical+information/Basic+figures/default.aspx>

6.3 ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2008

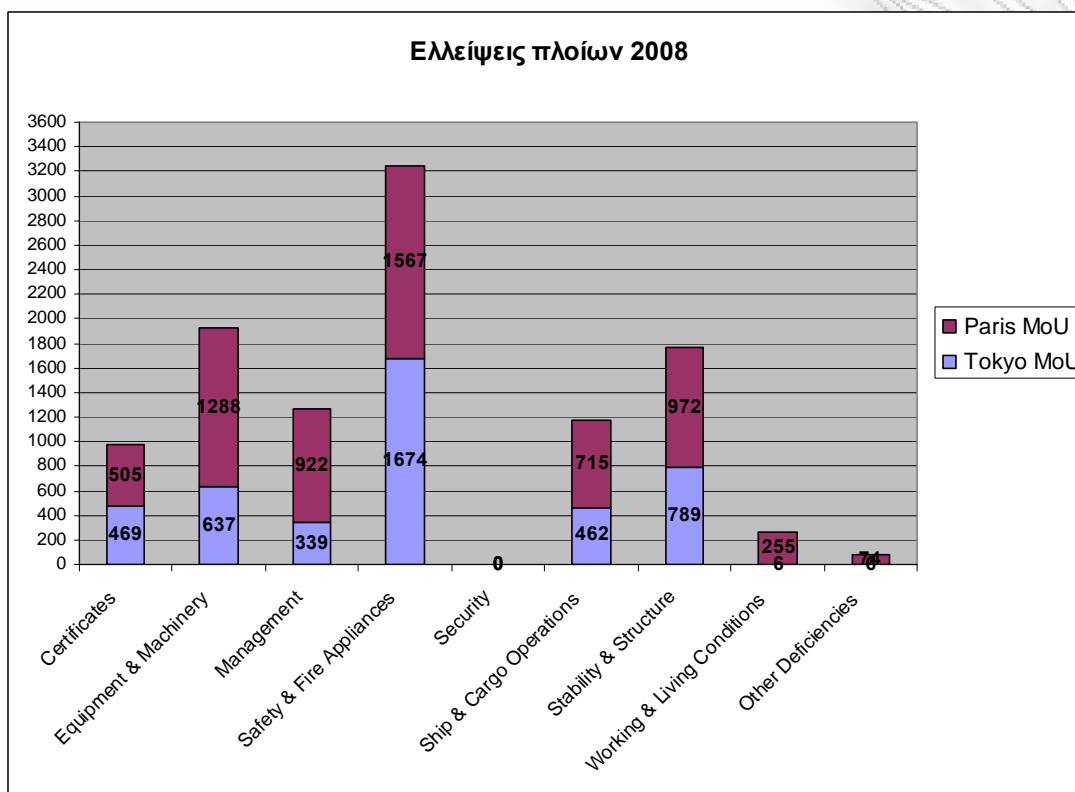
Στο Paris MoU, για το έτος διεξήχθησαν 24.647 επιθεωρήσεις σε 15.349 πλοία υπό 111 διαφορετικές σημαίες. Συνολικά, καταγράφηκαν 83.751 ανεπάρκειες (αυξημένες κατά 12,10% σε σχέση με το προηγούμενο έτος) εκ των οποίων οι 1.214 οδήγησαν το πλοίο υπό το καθεστώς κράτησης. Ενώ το ποσοστό των ανεπαρκειών προς τις επιθεωρήσεις έχει αυξηθεί στο 58% για το 2008, παρατηρείται μια μικρή μείωση στον αριθμό των κρατήσεων σε σχέση με το 2007 (όπου ήταν 1.252) και γενικότερα διαπιστώνεται μια τάση μείωσης των κρατήσεων την τελευταία δεκαετία.

Ανεπάρκειες που αφορούν τα μέσα διάσωσης, πυρασφάλειας και της ασφάλειας γενικά λαμβάνουν και πάλι την πρώτη θέση σε ποσοστό 24,88%. Με ποσοστό 20,45% εμφανίζονται οι ανεπάρκειες που αφορούν στον εξοπλισμό, την καλή κατάσταση και συντήρηση των μηχανημάτων πρόωσης, αλλά και των περιφερειακών εξαρτημάτων τους μειώνει τις πιθανότητες ατυχημάτων και εξασφαλίζει την ασφάλεια του προσωπικού. Συχνά, συναντώνται παρατηρήσεις που σχετίζονται με την καθαριότητα του μηχανοστασίου και με προβλήματα των βοηθητικών μηχανών.

Στην τρίτη θέση βρίσκονται οι ελλείψεις που αφορούν την κατασκευή και τον εξοπλισμό του πλοίου, και έχουν άμεση σχέση με την ασφάλεια του πλοίου. Ένα από αυτά, η διάβρωση, σε όλες τις μορφές της είναι καταστροφική για κάθε πλοίο γι' αυτό και οι επιθεωρητές δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα αυτό σε κάθε τους έλεγχο. Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων, κάθε ζημιά στη γάστρα και το κατάστρωμα, ζημίες σε ενισχυτικά, ο φωτισμός έκτακτης ανάγκης αλλά και το σύστημα πηδαλιουχίας του πλοίου στο οποίο απ' ότι φαίνεται συγκεντρώνονται αρκετές παρατηρήσεις των επιθεωρητών. Επίσης, συναντάμε στην κατηγορία αυτή τις ελλείψεις γραμμής φορτίων (load lines). Έννοια η οποία εξελίχθηκε κατά την δεκαετία του 1870 στη Μεγάλη Βρετανία για να προστατεύσει τα εμπορικά σκάφη να υπερφορτώνονται. Έτσι και η κατηγορία αυτή περιέχει τις παρατηρήσεις που αφορούν τις γραμμές φόρτωσης, την αποφυγή υπερφόρτωσης του πλοίου.

Οι ανεπάρκειες που αφορούν στο ISM βρίσκονται σε ποσοστό 14,64% στην τέταρτη θέση, ενώ στην Πέμπτη συναντάμε ανεπάρκειες σχετικές με το χειρισμό των λειτουργιών του πλοίου και του φορτίου. Μόνο οι απαιτήσεις του παραρτήματος I της

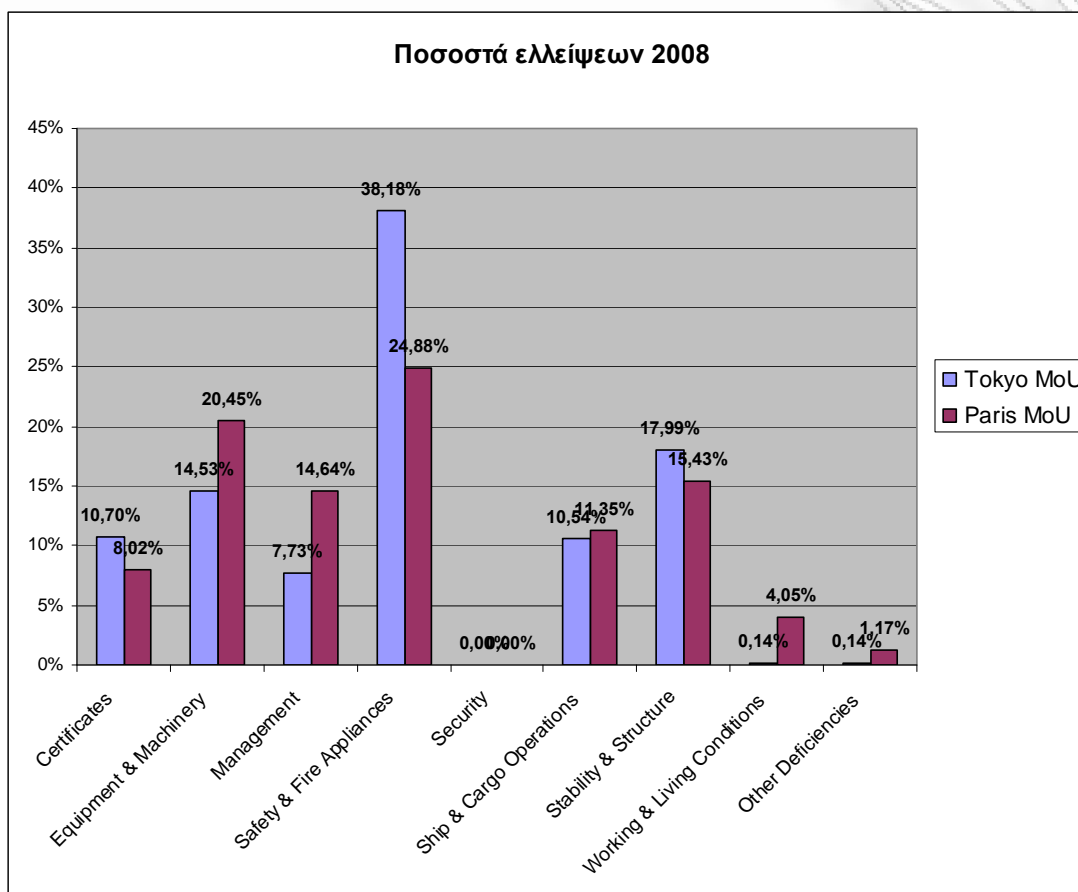
MARPOL, η οποία περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τη ρύση πετρελαίου στη θάλασσα καλύπτει το 6,10%. Στις υπόλοιπες κατηγορίες συναντάμε ανεπάρκειες που αφορούν τα πιστοποιητικά (πλοίου και πληρώματος), συνθήκες εργασίας και διαβίωσης πάνω στο πλοίο και λοιπές ανεπάρκειες.



Διάγραμμα 3 – Ελλείψεις (deficiencies) πλοίων, Paris MoU & Tokyo MoU για το 2008

Αντίστοιχα, για το Tokyo MoU, οι ανεπάρκειες που αφορούν τη συνολική ασφάλεια του πλοίου μέσα από τα σωστικά μέσα και τα μέσα πυρόσβεσης καταλαμβάνουν και πάλι την πρώτη θέση με μεγαλύτερο ποσοστό από αυτό του Paris MoU (38,18%). Στη δεύτερη θέση συναντάμε τις παρατηρήσεις που αφορούν τη δομή, την κατασκευή και τις γραμμές φόρτωσης. Στη συνέχεια με ποσοστό 14,35% βρίσκονται οι παρατηρήσεις σχετικά με τον εξοπλισμό και τα μηχανικά μέρη του πλοίου. Στην τέταρτη θέση (ενώ η αντίστοιχη για το Paris MoU είναι η έκτη) βρίσκονται οι ελλείψεις σε πιστοποιητικά πλοίου και πληρώματος. Με μικρή διαφορά ακολουθούν οι ελλείψεις που αφορούν στη διαχείριση φορτίου, με την παράσταση να κλέβουν και πάλι οι σχετικές με το παράρτημα I της MARPOL με ποσοστό 6,13%. Στην έκτη θέση, βρίσκουμε παρατηρήσεις σχετικές με τον κώδικα ISM. Αξίζει να σημειωθεί ότι η ίδια κατηγορία

βρίσκεται ακριβώς στην ίδια θέση στο Tokyo MoU και για το προηγούμενο έτος. Τέλος, με μικρό ποσοστό συμμετοχής ακολουθούν οι παρατηρήσεις που αφορούν συνθήκες διαβίωσης και οι λοιπές παρατηρήσεις.



Διάγραμμα 4– Ποσοστά ελλείψεων πλοίων, Paris MoU & Tokyo MoU για το 2008

Η ποιοτική ναυτιλία με ευσυνείδητους πλοιοκτήτες και διαχειριστές, με αυστηρούς κανονισμούς και προληπτικά μέτρα είναι συμφέρον για όλους, ανεξάρτητα του ότι κάποιος εκ των πλοιοκτητών ενδεχομένως να θεωρούν ακόμα τις επιθεωρήσεις αρχών λιμένας (PSC) σαν ένα αναγκαίο κακό, που έχει αρνητική επίδραση στην κερδοφορία του πλοίου. Η ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης για προστασία της ανθρώπινης ζωής αλλά και του περιβάλλοντος αντανακλάται με την επιβολή της εφαρμογής από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς των αντίστοιχων διατάξεων. Η μελέτη αυτή, βασισμένη στη συλλογή και ανάλυση πληροφοριών από επιθεωρήσεις PSC,

καταδεικνύει τις πιο συχνές αιτίες κρατήσεων. Επίσης αναφέρονται παρακάτω οι κύριες παρατηρήσεις των επιθεωρημένων πλοίων:

- i. Lifeboats -Launching Arrangements for Survival Craft
- ii. Ventilation, Fire-Dampers, Valves, Quick Closing Devices, Remote Control, etc
- iii. Fire Fighting Equipment & Appliances (General Equipment)
- iv. Fire Pumps-Emergency Fire Pump
- v. Ventilators, Air Pipes, Casings
- vi. Oil Filtering equipment
- vii. Engine Room Cleanliness
- viii. Auxiliary Engine and machinery
- ix. Crew training, Certification & Watch keeping
- x. Lights, Shapes and Sound Signals

Βέβαια, η συχνότητα με την οποία μπορούν αυτές οι παρατηρήσεις να συμβούν αλλάζει από χρόνο σε χρόνο καθώς οι εκστρατείες επιθεωρήσεων συγκεντρώνονται σε μερικές περιοχές του πλοίου στις οποίες πιθανόν ο αριθμός των παρατηρήσεων να αυξάνεται. Επιπροσθέτως το PSC επικεντρώνεται στην υιοθέτηση καινούργιων κανονισμών όταν αυτοί μπαίνουν σε εφαρμογή. Εντούτοις, πιστεύουμε ότι η εστίαση σε αυτές τις δέκα παρατηρήσεις μπορεί να μειώσει τη πιθανότητα κράτησης.

Στο Παράρτημα Α' (βλ. σελ.59) παρατίθεται μια Checklist²⁸ (πίνακας ελέγχου) που προτείνεται για την καλύτερη διεξαγωγή των επιθεωρήσεων. Οι checklists χρησιμοποιούνται συνήθως για την προετοιμασία των επιθεωρητών ώστε να αποφύγουν περιττά προβλήματα και καθυστερήσεις, αλλά δεν απαιτείται από τους κανονισμούς PSC. Ο κατάλογος αυτός δεν είναι πλήρης και καλύπτει μόνο εκείνα τα στοιχεία που αναφέρονται συχνά από το PSC. Περιλαμβάνει τις πιο συνήθεις και κρίσιμες παρατηρήσεις και δεν εμπεριέχει σε καμιά περίπτωση όλες τις δυνατές ελλείψεις, ούτε και αποτελεί αντικατάσταση του πλάνου ενεργειών συντήρησης, μπορεί όμως να χρησιμοποιηθεί συμβουλευτικά σαν συμπλήρωμα και οδηγός. Οι παρατηρήσεις που αναφέρονται στη μελέτη αυτή είναι αυτές που κυρίως καταχωρούνται στις επιθεωρήσεις PSC. Τα πλοία πρέπει πάντοτε να συντηρούνται κατάλληλα ώστε να

28

τηρούν όλες τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων. Η μεθοδική και τακτική συντήρηση μειώνει τον κίνδυνο εμφάνισης ελλείψεων κατά τις επιθεωρήσεις PSC στα πλοία.

6.4 ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΣΗΜΑΙΑ

Σύμφωνα με τις επιθεωρήσεις του Tokyo MoU, στην μαύρη λίστα μπαίνουν 13 σημαίες. Οι σημαίες Kiribati και Sierra Leone καταλαμβάνουν την πρώτη και την τρίτη θέση, ως χειρότερες σημαίες αν και εμφανίζονται για πρώτη φορά στη λίστα. Η γκρίζα λίστα απαριθμεί 17 σημαίες, ενώ είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικό το γεγονός ότι αυξάνονται οι σημαίες που βρίσκονται στη λευκή λίστα. Για το έτος 2007, συναντάμε 30 χώρες στη λευκή λίστα.

Για το έτος 2008, η Γεωργία και η Sierra Leone κατέχουν την πρώτη και την δεύτερη θέση στη μαύρη λίστα, ως σημαίες με την χειρότερη απόδοση. Οι χώρες St. Kitts & Nevis και Maldives εισέρχονται για πρώτη φορά στην μαύρη λίστα. Στη γκρίζα λίστα συναντάμε 18 σημαίες ενώ η λευκή παραμένει σταθερή στα επίπεδα του 2007 με 30 σημαίες.

Τα πλοία υπό ελληνική σημαία υποβλήθηκαν για την τριετία 2005 έως 2007 σε 1.557 επιθεωρήσεις από τις λιμενικές αρχές του Paris MoU εκ των οποίων οι 40 οδήγησαν το πλοίο σε κράτηση, διατηρώντας την ελληνική σημαία στη λευκή λίστα (White list). Αντίστοιχα, για την τριετία 2006 έως 2008 υποβλήθηκαν σε 1.546 επιθεωρήσεις εκ των οποίων οι 33 οδήγησαν το πλοίο σε κράτηση, παραμένοντας στη λευκή λίστα.

Το μέσο ποσοστό κράτησης για τα κράτη σημαίας για το 2007 είναι 5,48%, σύμφωνα με τα αρχεία του Paris MoU, ενώ για το 2008 το αντίστοιχο ποσοστό είναι 4,95%. Στη συνέχεια, ακολουθούν πίνακες για τα έτη με την απόδοση κάποιων κρατών σημαίας.

Κράτος Σημαίας	Επιθεωρήσεις	Κρατήσεις	Επιθεώρηση με παρατηρήσεις	Μεμονωμένα πλοία	% επιθεώρησης με παρατηρήσεις	% κράτησης
Albania	96	24	79	29	82,29	25,00
Antigua & Barbuda	1598	54	877	811	54,88	3,38
Antilles, Netherlands	249	20	166	117	66,67	8,03
Bahamas	1247	34	619	777	49,64	2,73
Belize	216	26	170	113	78,70	12,04
Cyprus	907	35	506	536	55,79	3,86
Greece	559	15	222	423	39,71	2,68
Liberia	1309	48	666	939	58,88	3,67
Malta	1538	70	911	989	57,55	4,42
Marshall Islands	589	17	263	449	44,65	2,89
Panama	2608	229	1597	1697	61,23	8,78
St. Vincent	777	86	564	380	72,59	11,07
....						
ΣΥΝΟΛΟ	22877	1250	12896	14182	56,38	5,46

Πίνακας 3 – Ποσοστά κρατήσεων για κράτη σημαίας, 2007

Πηγή: Annual Report Paris MoU, 2007²⁹

Κράτος Σημαίας	Επιθεωρήσεις	Κρατήσεις	Επιθεώρηση με παρατηρήσεις	Μεμονωμένα πλοία	% επιθεώρησης με παρατηρήσεις	% κράτησης
Albania	91	19	71	30	78,02	20,88
Antigua & Barbuda	1731	58	990	837	57,19	3,35
Antilles, Netherlands	218	10	37	113	62,84	4,59
Bahamas	1238	26	675	774	54,52	2,10
Belize	198	13	142	114	72,22	6,57
Cyprus	931	31	517	531	55,53	3,33
Greece	506	9	219	395	43,28	1,78
Liberia	1462	53	791	1064	54,10	3,63
Malta	1843	76	1101	1126	59,74	4,12
Marshall Islands	707	18	340	524	48,09	2,55
Panama	2985	228	1839	1976	61,61	7,64
St. Vincent	765	79	571	350	74,64	10,33
....						
ΣΥΝΟΛΟ	24.647	1.214	14.292	15.237	58	4,95

Πίνακας 4 – Ποσοστά κρατήσεων για κράτη σημαίας, 2008

Πηγή: Annual Report Paris MoU, 2008³⁰

²⁹ http://www.parismou.org/upload/anrep/PSC_annual_report_20071.pdf

³⁰ <http://www.parismou.org/upload/anrep/Annual%20Report%202008.pdf>

6.5 ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ

Με μια γρήγορη ματιά στον παρακάτω πίνακα, παρατηρούμε ότι σε όλες τις υπό εξέταση περιπτώσεις τη συντριπτική πλειοψηφία των παρατηρήσεων που οδηγούν σε κράτηση συγκεντρώνουν τα φορτηγά πλοία και κυρίως τα πλοία γενικού φορτίου (general cargo/multipurpose ship) η οποία και καταλαμβάνει παραπάνω από το 50%.

Ship Type	2007				2008			
	Paris MoU		Tokyo MoU		Paris MoU		Tokyo MoU	
Cargo	1076	85,94%	614	89,11%	1017	84,05%	667	88,46%
Combination carrier	0				2		0	
Bulk carrier	190	15,18%	128	18,58%	169	13,97%	174	23,08%
General cargo/multi-purpose ship	750	59,90%	400	58,06%	723	59,75%	396	52,52%
Heavy load carrier	1		1		0		0	
Woodchip carrier	0		1		0		1	
Livestock carrier	0		1		0		0	
Ro-Ro cargo ship	47		8		38		5	
Vehicle carrier	0		8		0		10	
Container ship	39		25		41		46	
Refrigerated cargo carrier	49		42		43		35	
Tanker	100	7,99%	54	7,84%	120	9,92%	51	6,76%
Tanker, not otherwise specified	3		1		3		2	
Gas carrier	7		11		12		8	
Chemical tanker	64		15		66		22	
Oil tanker	26		27		39		19	
Passenger	21	1,68%	2	0,29%	17	1,40%	5	0,66%
Passenger ship	6		2		6		1	
HS Passenger craft	3		0		0		0	
Ro-Ro passenger ship	12				11		4	
Other	55	4,39%	19	2,76%	56	4,63%	31	4,11%
High speed cargo craft	0		1		0		0	
Offshore service vessel	9		2		7		3	
Special purpose ship	8		1		2		1	
Others	37		5		45		11	
Tugboat	0		10		0		16	
Factory ship	1		0		1		0	
Mobile offshore drilling unit	0		0		1		0	

Διάγραμμα 5 – Κρατήσεις ανά τύπο πλοίου

Ship type	Inspections	Inspections with deficiencies	% of inspections with deficiencies	Individual ships	Detentions	Detention % 2007	Detention % 2006	Detention % 2005	+/- average detention %
Bulk Carriers	3479	2064	59,33	2564	193	5,55	4,98	4,08	0,08
Chemical Tankers	1750	875	50,00	1093	62	3,54	2,18	3,42	-1,92
Gas Carriers	470	205	43,62	325	7	1,49	0,67	1,75	-3,97
General Dry Cargo	9292	5862	63,09	4851	745	8,02	7,99	6,61	2,55
Other Types	889	545	61,30	694	56	6,30	6,16	4,62	0,84
Passenger Ferries	962	577	59,98	551	23	2,39	3,35	2,80	-3,07
Refrigerated Cargo	688	498	72,38	462	47	6,83	6,70	5,62	1,37
Ro-Ro/Containers	3306	1501	45,40	2263	86	2,60	2,71	2,66	-2,86
Tankers/Comb. Carriers	2041	769	37,68	1520	31	1,52	2,95	2,34	-3,95
All types	22877	12896	56,37	14323	1250	5,46	5,44	4,67	--

Πίνακας 5: Επιθεωρήσεις και Κρατήσεις του Paris MoU για το έτος 2007
Πηγή: Annual Report 2007 Paris MoU

6.6 ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Το μέγεθος των πλοίων σε όλες τις περιφερειακές συμφωνίες αποδίδεται σε grt. Η Ολική Χωρητικότητα³¹ (Gross tonnage) είναι αποτέλεσμα εφαρμογής των εκάστοτε εθνικών ή διεθνών κανονισμών καταμέτρησης και αποτελεί ένα πληροφορικό στοιχείο ως προς το μέγεθος του καταμετρούμενου σκάφους.

Στον παρακάτω πίνακα αποδίδονται συνολικά τα μεγέθη των πλοίων τα οποία τέθηκαν υπό κράτηση χωρισμένα σε κατηγορίες.

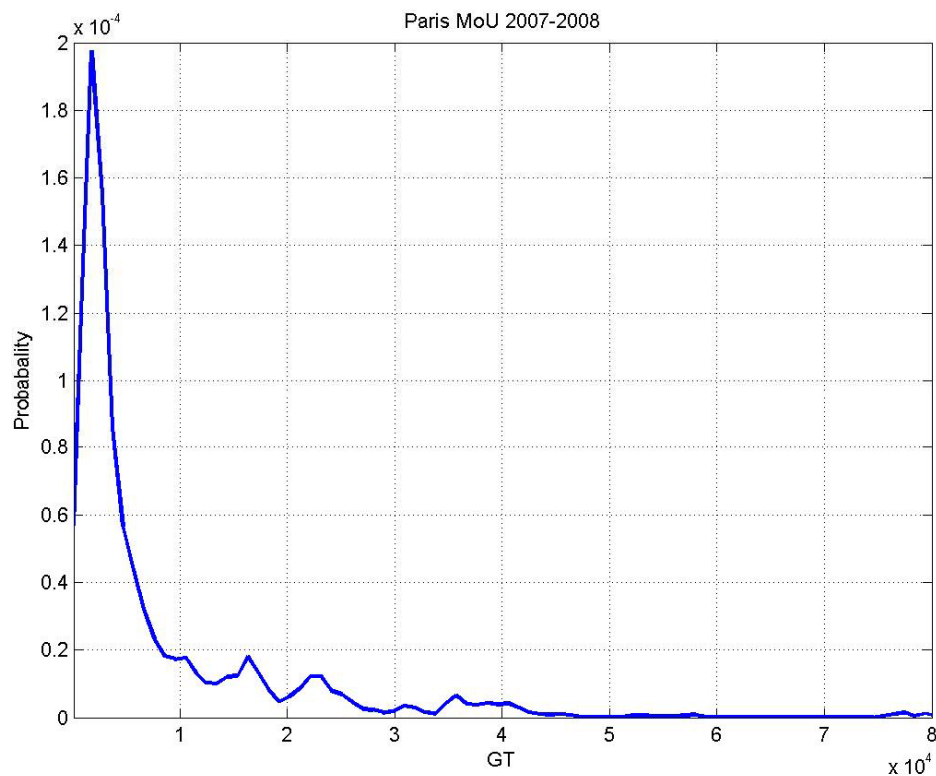
GT	2007				2008			
	Paris MoU	%	Tokyo MoU	%	Paris MoU	%	Tokyo MoU	%
Έως 1000	125	9,98	98	14,22	112	9,26	77	10,21
1001-5000	669	53,43	329	47,75	639	52,81	348	46,15
5001-10000	158	12,62	52	7,55	172	14,21	74	9,81

³¹ Μονάδες: GRT (Gross register tons), 1 RT (κόρος)=100 κυβικά ft³ = 2,832 m³.

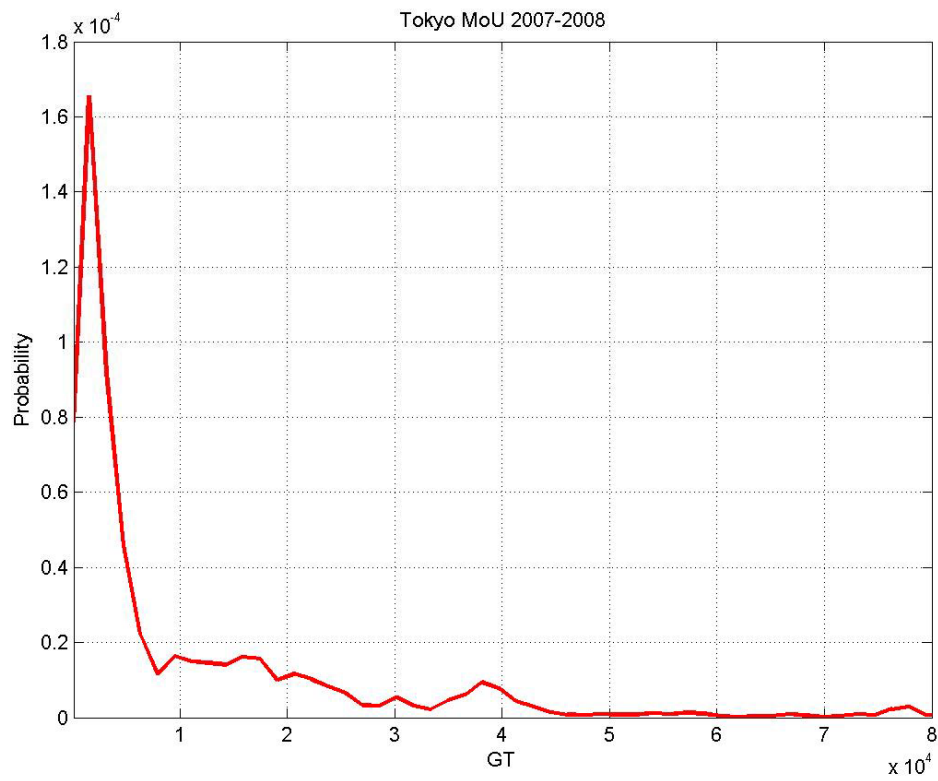
10000-30000	225	17,97	145	21,04	213	17,60	152	20,16
Πάνω από 30000	75	5,99	65	9,43	73	6,03	103	13,66

Πίνακας 6: Κρατήσεις ανά μέγεθος πλοίου, 2007-2008

Το μεγαλύτερο ποσοστό κράτησης και για τα δύο υπό εξέταση έτη απαντάται σε πλοία από 1.001 έως 5.000gt και για το Paris MoU αλλά και για το Tokyo MoU. Στα παρακάτω σχήματα, με τη βοήθεια του προγράμματος *MATLAB 6.5* αναπαραστάθηκαν γραφικά οι συναρτήσεις πυκνότητας πιθανότητας της χωρητικότητας των υπό κράτηση πλοίων, όπου παρατηρούμε κι εκεί ότι το μέγεθος των πλοίων υπό κράτηση στα λιμάνια στο μεγαλύτερο ποσοστό τους είναι έως 1000 gt. Να υπογραμμίσουμε στο σημείο αυτό ότι δεν έχουμε πληροφόρηση για την ταξινόμηση ανά μέγεθος των πλοίων που επιθεωρήθηκαν.



Σχήμα 18: Συναρτήσεις πυκνότητας-πιθανότητας της χωρητικότητας των υπό κράτηση πλοίων για το Paris MoU, 2007-2008



Σχήμα 19: Συναρτήσεις πυκνότητας-πιθανότητας της χωρητικότητας των υπό κράτηση πλοίων για το Tokyo MoU, 2007-2008

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η μείωση των ελλείψεων παρατηρείται σε όλες τις μεγάλες κατηγορίες και για τα δύο ΜοU από το 2007 στο 2008, με εξαίρεση τις κατηγορίες που αφορούν τον εξοπλισμό, τα μηχανικά μέρη του πλοίου, καθώς και το χειρισμό του ίδιου αλλά και του φορτίου, τα οποία όμως παρουσιάζουν μικρή αύξηση.

Η Ασφάλεια πάνω στο πλοίο παραμένει το αδύνατο σημείο. Ελλείψεις σε ζωτικούς τομείς της ασφάλειας όπως τα σωστικά μέσα, τα πυροσβεστικά μέσα, τα σήματα συναγερμού, συστήματα ασφάλειας, ασύρματης επικοινωνίας και πλοήγησης αντιπροσώπευαν περίπου το 25% του συνόλου των κρατήσεων.

Άλλες ευαίσθητες περιοχές είναι αυτές που αφορούν τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης-ISM, για τη διασφάλιση της εφαρμογής του οποίου γίνονται συντονισμένες από κοινού προσπάθειες των λιμενικών αρχών.

Αν κοιτάξουμε τους τύπους πλοίων³², βλέπουμε είναι ότι γενικά τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου βρίσκονται πολύ ψηλά στον κατάλογο κρατήσεων, ενώ τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς χημικών ουσιών δημιουργούν λιγότερα προβλήματα.

Αλλαγή 'πλεύσης' δείχνουν τα στοιχεία επιθεωρήσεων πλοίων από τις λιμενικές αρχές του Tokyo MOU για το 2008. Όπως σημειώνεται στη σχετική έκθεση του Οργανισμού³³, ενώ τα προηγούμενα χρόνια διαπιστωνόταν μία ενθαρρυντική τάση μείωσης του αριθμού των πλοίων που κρατήθηκαν γιατί παρουσίαζαν ελλείψεις σε σχέση με τους κανόνες ασφαλούς ναυσιπλοΐας, το 2007 και το 2008 υπήρξε αρνητική εξέλιξη, καθώς οι κρατήσεις πλοίων άρχισαν και πάλι να αυξάνονται.

Ειδικότερα το 2008 οι κρατήσεις πλοίων αυξήθηκαν κατά 19% ή 292 πλοία σε σύγκριση με το 2007. Το 2007 είχαν αυξηθεί στις 1.238 από 1.171 το 2006. Σύμφωνα

³² Βλ. Διάγραμμα 5, σελ. 51

³³ <http://www.tokyo-mou.org/> 'Annual Report 2008'

με την ετήσια έκθεση του Tokyo MOU οι παράγοντες που έχουν συμβάλει σε αυτή την κατάσταση είναι:

- η τάση των πλοιοκτητών να διατηρούν πλοία μεγάλης ηλικίας εν λειτουργία, προκειμένου να αξιοποιήσουν το ανοδικό κύμα της ναυλαγοράς,
- η συνεχής απασχόληση πλοίων με χαμηλά ποιοτικά στάνταρτ λειτουργίας για τον ίδιο προαναφερθέντα λόγο,
- και η έλλειψη υψηλά καταρτισμένου ναυτεργατικού δυναμικού, καθώς η προσφορά ναυτικών δεν μπορούσε να καλύψει τη σημαντική αύξηση του στόλου.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσίευσε το Tokyo MOU στη διάρκεια του 2008 πραγματοποιήθηκαν 22.149 επιθεωρήσεις σε 12.622 πλοία, τα οποία ανήκουν σε 105 διαφορετικές σημαίες. Από τις 22.149 επιθεωρήσεις, σε 15.297 διαπιστώθηκαν ελλείψεις. Στη διάρκεια του 2008, 1.530 πλοία που ήταν νηολογημένα σε 68 διαφορετικές σημαίες κρατήθηκαν για μία σειρά ελλείψεων που εμφάνισαν. Το ποσοστό των κρατήσεων ήταν 6,91% και ήταν αυξημένο κατά 19% ή 292 πλοία σε σύγκριση με τον προηγούμενο χρόνο.

Σε πλοία με ελληνικά σημαία πραγματοποιήθηκαν 214 επιθεωρήσεις, ενώ σε 108 εξ' αυτών σημειώθηκαν συνολικά 433 παρατηρήσεις. Επίσης κρατήθηκαν πέντε πλοία ή ποσοστό 2,34% πολύ χαμηλότερο από το συνολικό μέσο όρο.

Στις ετήσιες αναφορές που δημοσιεύει το Paris MoU εκφράζονται φόβοι ότι η παγκόσμια οικονομική κρίση θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στη ναυτιλία. Οι ακυρώσεις παραγγελιών νέων πλοίων και η συρρίκνωση των εξόδων του πλοίου, για παράδειγμα στα έξοδα συντήρησης και εκπαίδευσης του πληρώματος, ενδέχεται να αποτελέσει την αιτία εμφάνισης περισσότερων ανεπαρκειών και ελλείψεων πάνω στα πλοία. Κατά συνέπεια, θα έχουμε και περισσότερες κρατήσεις στα λιμάνια με αποτέλεσμα την καθυστέρηση των πλοίων και την αντίστοιχη μείωση της οικονομικής ανάπτυξης.

Η άλλη όψη του νομίσματος θα μπορούσε να εκφράζει μια πιο θετική άποψη, λαμβάνοντας υπόψιν το γεγονός ότι η παγκόσμια οικονομική κρίση θα οδηγήσει τα πλοία μεγαλύτερης ηλικίας σε διάλυση κι έτσι θα πλέουν στις θάλασσες πλοία νεότερης ηλικίας και καλύτερης κατάστασης, με συνέπεια τη μείωση των ανεπαρκειών/ελλείψεων.

Το μέσο ποσοστό κράτησης φαίνεται να έχει σταθεροποιηθεί κατά τη διάρκεια των τελευταίων τεσσάρων ετών³⁴ σε περίπου 5%. Το ζήτημα που απασχολεί τις λιμενικές αρχές είναι ότι σε 1 από κάθε 20 επιθεωρήσεις ανά πλοίο δεν επιτρέπεται να προχωρήσει στο επόμενο λιμάνι προορισμού.

Ενώ το ποσοστό κρατήσεων για το Paris MoU έχει μειωθεί, ανησυχητική είναι η αυξανόμενη τάση στον αριθμό των ελλείψεων μεταξύ 2005 και 2008 του 34%, όπως αναφέρεται και στο Annual report 2008 του Paris MoU. Αυτό σημαίνει ότι κατά μέσο όρο η κατάσταση των πλοίων, επιδεινώνεται ραγδαία. Σχεδόν το 60% των επιθεωρήσεων παρουσιάζει ως αποτέλεσμα 6 ελλείψεις κατά μέσο όρο και 458 επιθεωρήσεις αποκαλύπτουν περισσότερες από 20 ελλείψεις το 2008. Το 2008 η “Black Grey and White” λίστα απλά υπογραμμίζει την εξέλιξη αυτή με περισσότερες σημαίες στην πολύ υψηλού κινδύνου και κατηγορίες υψηλού κινδύνου. Με την παγκόσμια οικονομική ύφεση κερδίζει ώθηση στο τέλος του 2008, οι προοπτικές για τα επόμενα έτη είναι ανησυχητικές. Εμπορική ναυτιλία φορείς, όπως και σε άλλες βιομηχανίες, αναζητούν μείωση του κόστους. Εάν γίνονται λάθος επιλογές αυτό μπορούσε να έχει επιπτώσεις για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Υπάρχει κάποια ανησυχία ότι η χαλάρωση της ρυθμιστικού καθεστώτος από ορισμένα κράτη σημαίας και ορισμένοι αναγνωρισμένοι οργανισμοί θα μπορούσαν να επηρεάσουν αρνητικά από τη ναυτιλία.

Οι ετήσιες εκθέσεις από το Μνημόνιο του Παρισιού μας διδάσκουν ότι αυξάνονται οι προσπάθειες επιθεώρησης των πλοίων που καταφθάνουν στα λιμάνια των κρατών-μελών των μνημονίων. Σημειώνεται επίσης ότι ο αριθμός των ελλείψεων που καταγράφονται αυξάνεται σταθερά. Αυτό μπορεί να μην θεωρηθεί ιδιαίτερα ανησυχητικό, αλλά μια φυσική συνέπεια της αύξησης του αριθμού των επιθεωρήσεων³⁵.

Η θετική είδηση είναι ότι η πορεία του αριθμού των κρατήσεων είναι φθίνουσα από το 2007. Αυτό σημαίνει ότι τα περισσότερα πλοία πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα και ότι οι σημαίες ευκαιρίας, αργά αλλά σταθερά, χάνουν έδαφος στις προτιμήσεις των πλοιοκτητών.

³⁴ <http://www.parismou.org/upload/anrep/Annual%20Report%202008.pdf>

³⁵ Baere, K. de and Verstaelen, H. (2009) ‘Does the Port State Control System pay off?’ <http://www.nfmm.no/tmm/ship-control/14113-does-the-port-state-control-system-pay-off>

РАНЕЕЗНАМО ТЕРПАА

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΦΕΡΕΙ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

(Certificates and documents to be carried on board)

1 Certificate of Registry

2 Tonnage Certificate

Issued to every ship above 24 meters in length and] 50 GT, the gross tonnage (GT) and net tonnage (NT) of which has been determined in accordance with the convention. It should be noted that the GT of a ship may for certain ships, be determined in accordance with national rules. A statement to that effect should be included on the certificate, and as a footnote in the relevant SOLAS, STCW and MARPOL certificates held by the ship [Tonnage Measurement Convention 1969, art. 7].

3 International Load Line Certificate

Issued to every ship above 24 meters in length and/or 150 GT, which has been surveyed and marked in accordance with the Convention. The certificate is valid for five years. A booklet "Particulars of Conditions of Assignment" is issued with the certificate, detailing the conditions under which the freeboard is assigned. It forms an integral part of the certificate. There is also an International Load Line Exemption Certificate that is issued to a ship granted an exemption under the Load Line Convention provisions [Load Line (LL) Convention 1966, art. 16 / LL Protocol 1988, art. 18].

4 Intact Stability Booklet

Issued to every passenger ship regardless of size and all cargo ships above 24 meters. The master must be supplied with a Stability Booklet containing such information as is necessary to enable him, by rapid and simple processes, to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under varying conditions of service [SOLAS 1974, reg. 11-1/22 & II-1/25-8 / LL Protocol 1988, reg. 10].

5 Cargo Securing Manual

All cargoes (other than solid and liquid bulk cargoes) should be loaded, stowed and secured in accordance with the Manual. All types of ships engaged in the carriage of all cargoes other than solid and liquid bulk cargoes should therefore carry the Manual. It may not therefore be carried. [SOLAS 1974, reg.VI/5,VH/6 & MSC/Circ.745].

6 International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP)

Issued to all oil tankers over 150 GT and other ships over 400 GT which are engaged on voyages to ports under the jurisdiction of other Parties to MARPOL 73/78. The IOPP certificate is valid for five years. The certificate is supplemented by a Record of Construction and Equipment for Ships other than Oil Tankers (Form A) or a Record of

Construction and Equipment for Oil Tankers (Form B) [MARPOL 73/78, Annex I, reg. 4].

7 Oil Record Book

Oil Record Book, Part I (Machinery space operations) - For every oil tanker over 150 GT and every other ship over 400 GT [MARPOL 73/78, Annex I, reg. 20] Oil Record Book, Part II (Cargo/ballast operations) - For every oil tanker over 150 GT [MARPOL 73/78, Annex I, reg. 20].

8 Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP)

Required to be carried on every dry cargo ship over 400 GT and be approved by the flag State [MARPOL 73/78, Annex I, reg. 26].

9 Garbage Management Plan

Annex V deals with regulations for the prevention of pollution by garbage from ships. Issued to all ships above 400 GT. The Plan must be in accordance with the IMO Guidelines and written in the working language of the crew. Each ship with a Plan must also keep a Garbage Record Book. Placards notifying the crew of disposal requirements need to be displayed [MARPOL 73/78, Annex V, reg. 9].

10 International Sewage Pollution Prevention Certificate

Annex IV deals with regulations for the prevention of pollution by sewage from ships. Issued to MARPOL ships above 200 GT and those certified to carry more than 10 persons, IF the flag state has implemented MARPOL Annex IV in advance of its entry into force. It may not therefore be carried. [MARPOL, Annex IV, reg. 4].

11 Minimum Safe Manning Certificate

Issued to all ships. Valid until amended. [SOLAS 1974 (1989 amendments), reg. V/13b].

12 Certificates for Masters, Officers or Ratings

Certificates of Competency - Seafarers must carry appropriate original national certificates of competence endorsed by the State that issued the certificate attesting that it meets international STCW standards. Flag State Recognition Endorsements - For those seafarers serving on ships of a flag that is different to that of the State that issued the certificate of competency, a flag State recognition endorsement should be carried by the seafarer. The recognition endorsement must be obtained within 3 months of a seafarer joining a ship. Documentary evidence that the recognition endorsement has been applied for by the seafarer should be carried. Ship Type Endorsements - Certificates must be fully endorsed for service on particular types of ships, in particular passenger ships and tankers. There is a transitional period that will last until February 2002 for converting from STCW 1978 to STCW 1995, notably in respect of Flag State Recognition Endorsements [STCW 1995, art. VI, reg. 1/2 / STCW Code, section A-1/2].

13 Certificates of Medical Fitness

A medical fitness certificate to be issued at least once every 2 years, although equivalent arrangements may apply in some States. Medical information and records of vaccination and revaccination should be carried [ILO Convention No. 73].

14 Document of Compliance (DOC) & Safety Management Certificate (SMC)

Required under the ISM Code for all ships above 500 GT required to comply with the ISM Code. Issued to the Company following an initial verification of compliance with the ISM Code provision. Valid for five years [SOLAS 1974, reg. IX/4].

15 Radio Station License

Issued to the ship owner and valid for four years. It is the ship owner that is licensed to operate the ship's radio station [ITU Regulations].

16 Fire Control Plan and Muster List

All ships must carry and permanently display general arrangement plans showing fire control stations, fire sections, extinguishing arrangements / appliances etc. This information may be provided in the form of a booklet, one copy to each officer. An additional set of plans should be permanently stored outside of the deckhouse for shore side firefighting personnel. All ships must carry and display in conspicuous places throughout the ship up to date muster lists, including on the bridge, and in the engine room and crew accommodation spaces [SOLAS 1974, reg. 11-2/20,111/8].

17 Damage Control Booklets

There shall be permanently exhibited, plans clearly showing the boundaries of the watertight compartments for each deck and hold, the openings therein with the means of closure and position of any controls thereof, and the arrangements for the correction of any list due to flooding. Booklets containing the aforementioned information shall be made available to the officers of the ship [SOLAS 1974, reg. II-1 /25,6,7 & 8].

18 Ship's Logbook

Every ship must keep records of tests and drills, and records of inspection/ maintenance of lifesaving appliances and equipment, and such records are likely to be checked by the PSCO [SOLAS 1974, reg. III/19.5].

19 Classification Certificate (Hull) and (Machinery)

Issued to ships by a classification society and should be carried as long as the ship remains in class.

20 Port State Control Reports

Additional certificates applicable to cargo ships

21 Cargo Ship Safety Construction Certificate

Issued after survey of a cargo ship of over 500 GT that satisfies the requirements for cargo ships, set out in SOLAS regulation I/10, and complies with the applicable requirements of chapters II-1 and H-2, other than those relating to fire extinguishing appliances and fire control plans. The certificate is issued by the flag state and is valid for five years [SOLAS 1974, reg. 1/12 / SOLAS Protocol 1988, reg. 1/12].

22 Cargo Ship Safety Equipment Certificate

Issued after survey of a cargo ship of over 500 GT that complies with the relevant requirements of chapters II-1,11-2 and III and any other relevant requirements of SOLAS. A Record of Equipment (Form E) supplements the Certificate and should be permanently attached. Issued by the flag state and is valid for two years [SOLAS 1974, reg. 1/12 / SOLAS Protocol 1988, reg. 1/12].

23 Cargo Ship Safety Radio Certificate

Issued after survey of a cargo ship of over 300 GT fitted with a radio installation. Issued by an organization approved by the flag State and valid for one year. A Record of Equipment (Form R) supplements the Certificate and should be permanently attached [SOLAS 1974, reg. 1/12]. May be issued after survey to a cargo ship which complies with the relevant requirements of chapters II-1,11-2, III, IV & V, as an alternative to the above individual cargo ship safety certificates [SOLAS Protocol 1988, reg. I/12].

24 Exemption Certificate

For ships granted an exemption under the SOLAS provisions and issued in addition to the Cargo Ship Safety Certificates [SOLAS 1974, reg. 1/12].

Additional certificates that cargo ships may be required to carry

25 Bulk Carrier Booklet

Applies to all ships carrying bulk cargoes other than grain, although for ships below 500 GT, the flag State may allow alternative measures. The booklet shall include information on stability, ballasting rates / capacities, maximum tank top loadings, loading instructions etc [SOLAS 1974, reg.VI/7].

26 Document of Compliance with the Special Requirements for Ships Carrying Dangerous Goods

The document is evidence of compliance with the construction and equipment requirements of the Regulation. Issued by the flag State .The period of validity should not exceed 5 years and should not be extended beyond the expiry date of the Cargo Ship Safety Construction Certificate held on board [SOLAS 1974, reg. 11-2/54.3].

27 Dangerous Goods Manifest or Stowage Plan

This is a requirement for ships carrying dangerous goods. It is a special list or manifest that sets out, in accordance with the classification in SOLAS reg.VII/2, the dangerous goods on board and their location. A detailed stowage plan which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board may be used in place of such special list or manifest. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person/organization designated by the port State authorities [SOLAS 1974, reg.VII/5 & MARPOL 73/78,Annex III, reg.4].

28 Document of Authorization for the Carnage of Grain

Certifies that a ship loaded with grain complies with the regulations of the International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk. The document shall accompany or be incorporated into the Grain loading manual and include information on stability information [SOLAS 1974, reg.VI/9].

29 Survey Report File

Every bulk carrier of more than 150 meters in length must have a complete survey report file consisting of: reports of structural surveys; condition evaluation report; thickness measurements reports; and survey planning document and supporting documents: main structural plans of holds and ballast tanks; previous repair history; cargo and ballast history; and inspections by ship's personnel [SOLAS 1974 reg. XI/2].

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄

ΥΠΗΙΚΗ CHECKLIST

Mastering

- 1 Are crewmembers aware of their duties indicated in the muster list and aware of the location where to perform those duties!
- 2 Are muster lists exhibited in conspicuous places throughout the ship, including on the bridge, in the engine room and in the crew accommodation space?
- 3 Does the muster list show the duties assigned to different crewmembers?
- 4 Does the muster list specify which officers are assigned to ensure that LSA and FFA equipment is maintained in good condition and available for immediate use?
- 5 Does the muster list specify substitutes for key persons that might become disabled?
- 6 Is the format of the muster list approved?
- 7 Is the muster list up-to-date and in conformity with the crew list?
- 8 Are the duties assigned to crewmembers manning the survival craft (boats or rafts) in accordance by SOLAS chapter III, part B?
- 9 Are the persons placed in charge of each survival craft and their substitutes named?
- 10 Are the operating instructions for the survival craft satisfactory?

Communication

- 11 Are key persons able to communicate with each other?
- 12 Which languages are the working languages used onboard?
- 13 Are key persons able to understand each other during inspections or drills?

Abandon Ship Drills and LSA Equipment

- 14 Is the correct alarm used for summoning crewmembers to the muster station(s) and are crewmembers familiar with that alarm?
- 15 During drills, are the survival craft correctly manned and operated by the assigned persons?
- 16 Do crewmembers dress suitably for drills and know how to correctly don lifejackets?
- 17 Is at least one lifeboat lowered after the necessary preparations, and launched with its assigned crew into the water at least once every 3 months?
- 18 Can crewmembers start and operate the lifeboat engine(s) satisfactorily?
- 19 Can crewmembers operate the davits (cranes) used for launching liferafts acceptably?
- 20 Are crewmembers familiar with their assigned duties during abandon ship operations?
- 21 Have crewmembers in charge of survival craft complete knowledge of the operation and equipment of the craft?
- 22 Can two crewmembers undertake the preparations for embarking and launching survival craft be undertaken in less than five minutes?

23	Does the performance of crewmembers on the drills suggest that the ship could be abandoned in thirty minutes?	
24	Is the condition of the survival craft, their contents (food, water etc) and launching arrangements (including davits, falls, winches and brakes) satisfactory?	
25	Is the condition of the side lighting, emergency communication means, operating instructions (posters / signs) and embarkation ladder arrangements satisfactory?	
26	Are the liferafts correctly serviced, stowed and connected to the ship by hydrostatic releases?	
27	Is the number and stowage of lifejackets (including immersion suits and thermal protective aids, where appropriate) correct, and the number, condition and validity of life-buoys, rockets, smoke signals and SARTs?	
	Fire drills and FFA equipment	
28	Do the crewmembers know how to activate the fire alarm?	
29	Do the crewmembers understand the procedure for reporting afire, once detected, to the bridge and/or damage control centre?	
30	When the crew alarm is sounded, do the fire fighting parties promptly muster at their stations?	
31	During the course of fighting a simulated fire, do the fire fighting parties correctly bring into action, done and effectively use all the appropriate equipment?	
32	Do the fire fighting team leaders give effective orders and report adequately to the bridge and/or damage control centre?	
33	Do the medical teams correctly take care of injured persons and handle the stretchers in an acceptable manner through narrow passageways, doors and stairways?	
34	Do the appropriate crewmembers know how to operate the emergency generator, CO2 room, sprinkler and emergency fire pumps correctly?	
35	Do the appropriate crewmembers understand the operation of manually-operated fire doors, watertight doors and fire dampers?	
36	Do the following function correctly: <ul style="list-style-type: none"> • fire doors, including their remote operation if appropriate • fire dampers and smoke flaps • quick-closing remotely operated valves • emergency stops of fans and fuel oil pumps • fire detection and fire alarm system • fixed systems in engine room and cargo spaces (servicing dates) • main and emergency fire pumps? 	
37	Do the fire fighting appliances comply with the fire control plan?	
	Damage and Fire Control Plans	
38	Are the damage and fire control plans (or booklets) provided?	
39	Are the crewmembers familiar with their duties according to, and information given on the control plans?	
40	Can key persons explain the actions to be taken in various damage conditions?	
41	Are key persons knowledgeable in respect of watertight bulkheads and the	

	openings therein, the means of closing and the positions of any controls?	
42	Can key persons explain arrangements for the correction of any list due to flooding?	
43	Can key persons explain the effect of trim and stability in case of damage to and the consequential flooding of a compartment and the countermeasures to be taken?	
44	Are the fire control plans permanently exhibited, up-to-date, and is one copy readily available in an accessible position?	
45	Are key persons familiar with the principal structural members forming part of the various fire sections and the means of access to the different compartments?	
	Manuals and Instructions	
46	Do key crewmembers understand manuals, instructions etc relevant to the safe condition and operation of the ship and its equipment?	
47	Is the following information provided in a language understood by the crew and are the crewmembers aware of the contents and able to respond accordingly to: <ul style="list-style-type: none"> • instructions concerning the maintenance and operation of FFA equipment and installations • instructions to be followed in the event of an emergency • posters and signs illustrating the purpose of controls and the procedures for operating survival craft launching controls • instructions for on board maintenance of LSA equipment • training manuals containing instructions and information on the LSA equipment provided • the shipboard oil pollution emergency plan (SOPEP) • the stability booklet, associated plans and information contained therein? 	
48	Are key crewmembers aware of the requirements for maintenance, periodic testing, training, drills and logbook entries?	
	ISM Code	
49	Is there a company safety and environmental protection policy and are key personnel familiar with it?	
50	Is the safety management documentation and manual readily available onboard?	
51	Is the relevant documentation on the Safety Management System (SMS) in a working language or a language understood by crewmembers?	
52	Can key personnel identify the company responsible for the operation of the ship and does this correspond with the company named on the iSM certificates?	
53	Can key personnel identify the 'designated person'?	
54	Are procedures in place for establishing and maintaining contact with shore management in an emergency?	
55	Are there programmes available onboard for drills and exercises to prepare crewmembers for emergency actions?	
56	Is documentation available to show how new crewmembers have been made familiar with their duties?	
57	Can the master provide documented proof of his responsibilities and	

- authority, and allow for, and sit comfortably with, his overriding authority?
- 58 Have non-conformities been reported to the company and has corrective action been taken by the company?
- 59 Does the ship have a maintenance routine and are records available?

Bridge and Radio Operations and Equipment

- 60 Is the OOW familiar with the bridge control and navigational equipment, changing the steering mode from automatic to manual and the ship's manoeuvring characteristics?
- 61 Does the OOW have knowledge of the location and operation of all safety and navigational equipment, including fire detection and alarm panels?
- 62 Is the OOW familiar with collision avoidance procedures, the COLREGS, the radar, ARPA controls and capable of obtaining acceptable radar picture?
- 63 Is the OOW familiar with the procedures applying to the navigation of the ship in all circumstances, including:
- management of nautical charts and nautical publications
 - bridge procedures, instructions and manuals
 - voyage planning
 - periodic tests and checks of equipment
 - compass error checks
 - preparations for arrival and departure
 - signalling
 - communications
 - emergencies
 - logbook entries?
- 64 Is the GMDSS radio operator(s) able to use all components of the radio arrangement including its test functions?
- 65 Is the GMDSS operator(s) able to explain the correct procedures for cancelling a false distress alert?
- 66 Is the GMDSS equipment compliant for the sea areas the ship is trading, and if an Exemption Certificate is issued, does the ship comply with the special requirements imposed by the exemption?
- 67 Does the ship receive Navtex MSI messages?
- 68 Are the following satisfactory:
- EPIRB installation
 - radar transponder installation
 - antenna condition
 - radio batteries?

Cargo Operations

- 69 Are personnel assigned with specific duties related to the cargo and any cargo handling equipment familiar with those duties?
- 70 Are such personnel familiar with any dangers posed by the cargo or cargo operations?
- 71 Are the oxygen analysers and other personal protection devices used-during cargo operations in good working order?
- 72 Are Ship / Shore Safety Checklists used?

73	Are bending stresses with maximum limits calculated?	
74	Are cargo / ballasting operations carried out in accordance with the Loading / Discharging Plan and cargo stowage conditions being observed?	
75	Are the responsible crewmembers familiar with the Cargo Securing Manual and other Codes of Practice, where relevant?	
76	If the Bulk Carrier Booklet has been endorsed with any restrictions on the cargoes that can be carried, are those restrictions being observed?	
Operation of Machinery		
77	Are key engineering personnel familiar with their duties related to the operation of essential machinery, such as: <ul style="list-style-type: none"> • emergency and stand-by sources of electrical power • auxiliary steering gear • bilge and fire pumps • any other equipment essential in emergency situations? 	
78	Are such personnel familiar with: <ul style="list-style-type: none"> • the emergency generators • actions necessary before the main engine can be started • different possibilities of starting the main engine in combination with the source of starting energy • procedures when the first attempt to start the main engine fails? 	
79	Are such personnel familiar with: <ul style="list-style-type: none"> • the stand-by generator engine • possibilities of starting the stand-by engine automatically and/or by hand • blackout procedures • load sharing system? 	
80	Are such personnel familiar with: <ul style="list-style-type: none"> • which type of auxiliary steering gear system applies to the ship • how it is indicated which steering gear unit is in operation • what action is needed to bring the auxiliary steering gear into operation? 	
81	Are such personnel familiar with: <ul style="list-style-type: none"> • bilge pumps • number and location of bilge pumps, including emergency bilge pumps • starting procedures for all these bilge pumps • appropriate valves to operate • most likely causes of failure of bilge pump operation and the possible remedies • fire pumps • number and location of fire pumps, including emergency fire pump • starting procedures for all fire pumps and appropriate valves to open? 	
82	Are such personnel familiar with the starting and maintenance of lifeboat /rescue boat engines?	
83	Are such personnel familiar with the local control procedures for those systems which are normally controlled from the bridge?	
84	Are such personnel familiar with the maintenance procedure for batteries?	
85	Are such personnel familiar with emergency stops, dampers, fire detection and alarm systems, the operation of watertight and fire doors?	

86 Are such personnel familiar with the change of control from automatic to manual for cooling water and lube oil systems for the main and auxiliary engines?

Bunkering Operation

87 Are bunkering transfer procedures posted, available and understood by all relevant personnel?

--

88 Are an appropriate number of personnel on duty for bunkering?

--

89 Are there means of communication between ship's bunkering personnel and between ship and ashore / barge?

--

90 Are there procedures to report and deal with oil discharges?

--

Control of Oily Mixtures from Machinery Spaces

91 Have all the operational requirements of MARPOL Annex I been met, taking into account:

- the quantity of oil residues generated
- the capacity of sludge and bilge water holding tanks
- the capacity of the oily water separator?

--

92 Have all the correct entries been made in the Oil Record Book?

--

93 Has the correct use been made of reception facilities, and have any alleged inadequate facilities been noted and reported by the master to the flag State?

--

94 Are the responsible personnel familiar with the procedures for handling sludge and bilge water?

--

Control of Garbage

95 Have all the operational requirements of MARPOL AnnexV and national legislation been met?

--

96 Has the correct use been made of reception facilities, and have any alleged inadequate facilities been noted and reported by the master to the flag State?

--

97 Are all ship's personnel familiar with the principle of minimising the amount potential garbage and the shipboard procedures for handling and storing garbage as contained in the Garbage Management Plan?

--

98 Are ship's personnel familiar with the disposal and discharge requirements under MARPOL AnnexV inside and outside a special area?

--

99 Are they aware of the areas determined as special areas?

--

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ'

ΔΕΙΓΜΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΛΙΣΤΕΣ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣ ΜΟΥ

IMO : 8880339
Name : NASOS

Company :		GOLDEN STAR MANAGEMENT S.A.	
Classification society :		Other (Class Not Specified) (Delivered)	
Charterer :			
Type	Flag	Gross tonnage	Year of build
General cargo - multipurpose ship	Honduras	899	1986
Last classification survey		Place of survey	
Port of detention	Date of release	Duration of detention	Total of deficiencies
Cagliari	2008-01-05	12 day(s)	24
Nb def	Deficiencies reason of detention	Action taken	Class related
1	Auxiliary engine	As in the agreed class condition	Yes
1	Certificates for master and officers	As in the agreed class condition	No
1	Charts	Rectified	No
1	Continuous synopsis record	Rectified	No
1	Continuous synopsis record	As in the agreed class condition	No
1	Decks - corrosion	As in the agreed class condition	Yes
1	Documentation	Within 3 months	No
1	Embarkation arrangements rescue boats	As in the agreed class condition	Yes
1	Fire fighting equipment and appliances	As in the agreed class condition	Yes
1	Fire fighting equipment and appliances	Rectified	Yes
1	Maintenance and inspections	Rectified	No
1	Maintenance of the ship and equipment	Within 3 months	No
1	Nautical publications	Rectified	Yes
1	Operational readiness of lifesaving appliances	As in the agreed class condition	Yes
1	Other (fire safety)	Rectified	No
1	Pipes, wires (insulation)	As in the agreed class condition	No
1	Safe means of access deck - hold/tank, etc.	As in the agreed class condition	No
1	Satellite EPIRB 406MHz/1.6GHz	Rectified	Yes
1	Signalling lamp	Rectified	No
1	Windows, side scuttles	As in the agreed class condition	Yes

IMO : 8505939
Name : NATHALIE

Company :		POWDERMILL NAVIGATION INC. C/O	
Classification society :		Germanischer Lloyd (GL) (Delivered)	
Charterer :			
UNITY CHARTERING			
Type	Flag	Gross tonnage	Year of build
General cargo - multipurpose ship	Antigua and Barbuda	1297	1985
Last classification survey		Place of survey	
2007-10-10		Poland	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ'

ΔΕΙΓΜΑ ΛΙΣΤΑΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΟΚΥΟ ΜΟΥ

IMO No.	Ship Name	Ship Flag	Year of build	Gross Tonnage	Ship Type	Classification society	Related ROs	Company	Place of detention	Date of detention	Date of release	Nature of deficiencies
8703361	NO. 1 DONG XIN	Kiribati	1987	376	General cargo/multi-purpose ship	International Ship Classification	International Ship Classification	HONGXIN INTERNATIONAL SHIPPING CO., LTD	Guangzhou, China	02.01.2008	04.01.2008	1730 - MARPOL - ANNEX I - oil filtering equipment (no responsibility of RO) 0739 - FIRE SAFETY MEASURES - Emergency Fire Pump (no responsibility of RO)
7709370	LONG TAI 1	Panama	1987	1792	Container ship	Panama Maritime Surveyors Bureau Inc	Panama Maritime Surveyors Bureau Inc	Guangzhou Sunny Ocean International Shipmanagement Co Ltd	Hong Kong Marine Department, China	02.01.2008		0113 - SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS - cargo ship safety radio (including Exemption) (no responsibility of RO) 0230 - CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS - manning specified by the minimum safe manning document (no responsibility of RO) 1230 - LOAD LINES - railing, cat walks (no responsibility of RO) 0674 - LIFESAVING APPLIANCES - emergency equipment for 2-way communication (no responsibility of RO) 0743 - FIRE SAFETY MEASURES - Fire-dampers (no responsibility of RO) 0190 - SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS - logbooks / compulsory entries (no responsibility of RO) 2020 - SOLAS RELATED OPERATIONAL DEFICIENCIES - fire drills (no responsibility of RO) 2025 - SOLAS RELATED OPERATIONAL DEFICIENCIES - abandon ship drills (no responsibility of RO) 1593 - SAFETY OF NAVIGATION - Record of testing and drill of steering gear (no responsibility of RO) 1680 - RADIOCOMMUNICATIONS - radio log (diary) (no responsibility of RO) 0739 - FIRE SAFETY MEASURES - Emergency Fire Pump (no responsibility of RO) 0620 - LIFESAVING APPLIANCES - inflatable liferats (no responsibility of RO) 0610 - LIFESAVING APPLIANCES - lifeboats (no responsibility of RO) 0945 - STABILITY, STRUCTURE AND RELATED EQUIPMENT - emergency lighting, batteries and switches (no responsibility of RO) 1250 - LOAD LINES - covers (hatchway-, portable-, tarpaulins, etc.) (no responsibility of RO)
9232412	CSAV RIO PETROHUE	Antigua and Barbuda	2002	25630	Container ship	Germanischer Lloyd	Germanischer Lloyd	Schepers & Co	San Antonio, Chile	02.01.2008	02.01.2008	0135 - SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS - minimum safe manning document (no responsibility of RO)
9350472	TONG DA 58	Belize	2004	2997	General cargo/multi-purpose ship	Maritime Technical Systems and Services	Maritime Technical Systems and Services	RUI JIE SHIPPING(HONG KONG) CO.,LTD.	Ningbo, China	02.01.2008		0741 - FIRE SAFETY MEASURES - Means of control (opening, closure of skylights, pumps, etc. machinery spaces) (no responsibility of RO) 0746 - FIRE SAFETY MEASURES - jacketed piping system for high pressure fuel lines (no responsibility of RO) 1730 - MARPOL - ANNEX I - oil filtering equipment (no responsibility of RO) 0610 - LIFESAVING APPLIANCES - lifeboats (no responsibility of RO)
8514411	RICHMOND HILL	Cambodia	1985	1597	General cargo/multi-purpose ship	Union Bureau of Shipping	Belize Maritime Bureau Inc.; Union Bureau of Shipping	Jinhua Marine Co., Ltd.	Cantho, Viet Nam	02.01.2008	03.01.2008	1430 - PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY - auxiliary engine (no responsibility of RO) 1551 - SAFETY OF NAVIGATION - signalling lamp (no responsibility of RO)
9050010	BET SCOUTER	Isle of Man (UK)	1993	90312	Bulk carrier	Bureau Veritas	Bureau Veritas	Enterprises Shipping & Trading SA	Esperance, Australia	02.01.2008		1420 - PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY - cleanliness of engine room (no responsibility of RO) 1740 - MARPOL - ANNEX I - oil discharge monitoring and control system (no responsibility of RO) 1730 - MARPOL - ANNEX I - oil filtering equipment (no responsibility of RO)
9286619	CREST VOYAGER	Panama	2004	39964	Bulk carrier	Nippon Kaiji Kyokai	Nippon Kaiji Kyokai	Eiko Kisen Co Ltd	Gladstone, Australia	03.01.2008		0692 - LIFESAVING APPLIANCES - operational readiness of lifesaving appliances (no responsibility of RO)
8906858	OJI PIONEER	Liberia	1989	38844	Woodchip carrier	Nippon Kaiji Kyokai	Nippon Kaiji Kyokai	Kyokuto Shipping Co Ltd	Albany, Australia	03.01.2008	04.01.2008	2545 - ISM RELATED DEFICIENCIES - reports and analysis of non-conformities, accidents and hazardous occurrences (no responsibility of RO)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Γέμελος, Ι. (2006), *Ο Ανθρώπινος Παράγοντας και η Συμμετοχή του στην Πρόκληση Ναυτικών Ατυχημάτων για Επιβατηγά Πλοία στον Ελλαδικό Θαλάσσιο Χώρο - Στατιστικά Μοντέλα και Προσέγγιση της Πιθανότητας Ανθρώπινου Σφάλματος*, Διπλωματική Εργασία ΕΜΠ, (Ελληνικά)
- Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Ι. & Πλωμαρίτου, (2006), Ε. *Ναυλώσεις* (Εκδ. Σταμούλης)
- Γουλανδρός Θ. (2003), *Επιθεωρήσεις Πλοίων από τις Κρατικές Αρχές*, Διπλωματική Εργασία ΕΜΠ, (Ελληνικά)
- Κοκολάκης Γ., Σπηλιώτης Ι. (1999), *Εισαγωγή στη θεωρία Πιθανοτήτων και Στατιστική*, Συμμεών, (Ελληνικά)
- Κωστάρας Γ. (1999), *Διοίκηση για το περιβάλλον στις ναυτιλιακές εταιρείες και ο διεθνής κώδικας ασφαλούς διαχείρισης πλοίων (ISM CODE)*
- Παπανικολάου, Απόστολος Δ., (1994), *Μελέτη Πλοίου*
- Ρούσος Ε. (2006), *Επιθεωρήσεις πλοίων με Κυπριακή σημαία*, Διπλωματική Εργασία ΕΜΠ, (Ελληνικά)
- Berger, Dale. 2006. *Introduction to One-Way Analysis of Variance*
<http://wise.cgu.edu/downloads/ANOVA.doc>
- Bernstein, Ruth, and Stephen Bernstein. 2000. *Elements of Statistics II Inferential Statistics*, 1st Edition, Schaum's Outline.
- Conover, W.J. 1999. *Practical Nonparametric Statistics*. Third Edition, Wiley Series in Probability and Statistics: Applied Probability and Statistics Section.
- Kidman, Peter (2001), *'Port State Control : A guide for Cargo Ships'*, (Intercargo).
- Miller, Jane E. 2005. *The Chicago Guide to Writing about Multivariate Analysis*. Chicago Guides to Writing, Editing, and Publishing.
- Rice W.R. 1989. *Analyzing Tables of Statistical tests*. Evolution Vol. 43, No.1.
- Rowntree, D. 1981. *Statistics without Tears: a Primer for Non-Mathematicians*. Penguin Books.
- Shaffer, JP. 1995 Multiple Hypothesis Testing. Ann. Rev. Psych. 46, 561-584.
- Woosung, Kim, (2004). *Language Model Adaptation for Automatic Speech Recognition and Statistical Machine Translation*. Baltimore, Maryland.

Internet sites

Ηλεκτρονική διεύθυνση του Paris MOU : www.parismou.org

Ηλεκτρονική διεύθυνση του TokyoO MOU : www.tokyo-mou.org

Ηλεκτρονική διεύθυνση του USCG : www.uscg.mil

Ηλεκτρονική διεύθυνση του Vina Del Mar : www.acuerdolatino.int.ar

Ηλεκτρονική διεύθυνση του Indian Ocean MOU : www.iomou.org

Ηλεκτρονική διεύθυνση του Mediteranean MOU : www.medmou.org

Ηλεκτρονική διεύθυνση του Black Sea MOU : www.bsmou.org

Ηλεκτρονική διεύθυνση του AMSA : www.amsa.gov.au

Ηλεκτρονική διεύθυνση του ITOPF : www.itopf.com

Ηλεκτρονική διεύθυνση του REMPEC : www.rempec.org

Ηλεκτρονική διεύθυνση του UNEP : www.unep.com

Ηλεκτρονική διεύθυνση του Global Marine Oil Pollution Information Gateway :
www.oils.gpa.unep.org

Ηλεκτρονική διεύθυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης : www.europa.eu.int

Ηλεκτρονική διεύθυνση της Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου : www.europarl.europa.eu

Ηλεκτρονική διεύθυνση του INOGATE : www.inogate.org

Ηλεκτρονική διεύθυνση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτηλίας : www.yen.gr

Ηλεκτρονική διεύθυνση του Intertanko : www.intertanko.com

Ηλεκτρονική διεύθυνση του ABS : www.eagle.org

Ηλεκτρονική διεύθυνση του IACS : www.iacs.org.uk

Ηλεκτρονική διεύθυνση του IMO : www.imo.org

Ηλεκτρονική διεύθυνση του Equasis : www.equasis.org

Ηλεκτρονική διεύθυνση του P&I : www.ukpandi.com

Ηλεκτρονική διεύθυνση του ITF : www.itf.org.uk

Ηλεκτρονική διεύθυνση του Maritime Safety Statutory Instruments:
<http://www.dcmnr.gov.ie>