

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ISM και Ανθρώπινος Παράγοντας στη Ναυτιλία
ΛΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2014

**Copyright Λιακόπουλος Θεόδωρος , 2014.
Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος**

«Δήλωση Αυθεντικότητας»

«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».

Ο Δηλών

Λιακόπουλος Θεόδωρος

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Κος Τζαννάτος Ερνέστος (Επιβλέπων)**
- Κος Τσελέντης Βασίλειος**
- Κος Σαμιώτης Γεώργιος**

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

Περίληψη

Το παρόν κείμενο αναλύει τις παραμέτρους που επηρεάζουν την απόδοση του ανθρώπινου παράγοντα σε συνάρτηση με τις απαιτήσεις του κώδικα ISM και του ελέγχου συμμόρφωσής των σε επίπεδο κρατών.

Ξεκινά με το κανονιστικό πλαίσιο της ναυτιλίας μια σημαντική παράθεση κατά την ταπεινή γνώμη μου, καθώς ο ναυτιλιακός χώρος είναι από τους πλέον νομοθετημένους. Κατόπιν δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στον ανθρώπινο παράγοντα και την διαδικασία πρόσληψης. Δεν θα έλειπε από την παρούσα ανάλυση η οικονομική κρίση της εποχής, οι επιδράσεις της, και η στροφή στο ναυτιλιακό επάγγελμα.

Στην πορεία της ανάλυσης αναφέρονται τα Μνημόνια Συνεργασίας μεταξύ κρατών, ως μηχανισμοί ελέγχου συμμόρφωσης των απαιτήσεων του ISM και οι τύποι των μη συμμορφώσεων. Συνδέοντας τα ανωτέρω καταλήγουμε στα συμπεράσματα μας.

Abstract

This essay analyzes the parameters that affect the performance of the human factor in relation to the requirements of the ISM Code and monitoring compliance of the latter at a Member State level.

It starts with the regulatory framework of shipping, an important quote in my humble opinion, as the maritime sector is one of the most regulated. Then special emphasis is given on the human factor and the recruitment process. One parameter that couldn't be missing from this analysis, is the economic crisis of the era and its effects, and the shift in the maritime profession.

In the course of the analysis are cited the Memorandum of Understanding between Member states as the compliance control mechanisms of the ISM requirements and types of non-conformances. Connecting the above we arrive at our conclusions.

Λέξεις Κλειδιά: ISM, MoU, ανθρώπινος παράγοντας

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

| | |
|---|----|
| <i>Κεφάλαιο 1ο Εισαγωγή</i> | 3 |
| 1.1.Ορισμοί | 3 |
| 1.2.Αναδρομή στον Κώδικα ISM | 5 |
| 1.3.Θεσμικό πλαίσιο Ναυτιλίας | 6 |
| 1.4.Μεθοδολογία Ανάλυσης θέματος | 14 |
| <i>Κεφάλαιο 2ο Ανθρώπινος Παράγοντας στη Ναυτιλία</i> | 15 |
| <i>Κεφάλαιο 2ο Ανθρώπινος Παράγοντας στη Ναυτιλία</i> | 15 |
| 2.1 Ικανότητες / Δεξιότητες | 15 |
| 2.2 Εκπαίδευση | 15 |
| 2.3 Σύνθεση επάνδρωσης πλοίων | 18 |
| 2.4 Διαφορετικότητα | 19 |
| 2.5 Επικοινωνία | 20 |
| 2.6 Φυσιολογικές παράμετροι | 21 |
| 2.6.1 Άγχος | 21 |
| 2.6.2 Υγεία | 22 |
| 2.6.3 Κόπωση | 23 |
| 2.7 Ψυχολογικές παράμετροι | 26 |
| 2.7.1 Τεστ προσωπικότητας | 26 |
| 2.8 Συνθήκες διαβίωσης - υγιεινής | 28 |
| 2.9 Νέες τεχνολογίες | 28 |
| <i>Κεφάλαιο 3ο Οικονομική Κρίση</i> | 31 |
| 3.1 Ναυτικοί κύκλοι | 31 |

| | |
|--|------------|
| 3.2 Στροφή προς το ναυτιλιακό επάγγελμα | 37 |
| Κεφάλαιο 4^ο Συστήματα Διαχείρισης ασφαλείας | 40 |
| 4.1 Αναφορά | 40 |
| 4.2 Αστοχίες συστημάτων διαχείρισης ασφαλείας | 56 |
| Κεφάλαιο 5^ο Εργαλεία παρακολούθησης απόδοσης ασφάλειας | 57 |
| 5.3.2 Η βαθμολογία του BLACK SEA MOU | 81 |
| 5.3.3 Η βαθμολογία του CIALA MOU (Viña del Mar Agreement) | 82 |
| 5.3.4 Η βαθμολογία του AMSA | 83 |
| 5.3.5 Η βαθμολογία του TOKYO MOU | 85 |
| 5.3.6 Η βαθμολογία του INDIAN OCEAN MOU | 87 |
| 5.3.7 Η βαθμολογία του CARIBBEAN MOU | 88 |
| 5.3.8 Η βαθμολογία του WEST AFRICA MOU | 89 |
| 5.4 Λεπτομερέστερη Επιθεώρηση (Detailed Inspection) | 90 |
| 4.5 Στατιστική ανάλυση και διαγραμματική απεικόνιση των αποτελεσμάτων του Paris MoU | 99 |
| 4.3.1 Επιθεωρήσεις | 100 |
| 4.3.2 Ελλείψεις | 102 |
| 4.3.3 Απαγόρευση απόπλου | 103 |
| 4.3.4 Μαύρη, γκρι και Λευκή σημαία | 104 |
| 4.3.5 Πλοία ανά είδος | 106 |
| 4.3.6 Επιδόσεις των νηογνομόνων | 108 |
| 4.3.7 Απαγόρευση πρόσβασης των πλοίων | 109 |
| 4.3.8 Ελλείψεις ανά κατηγορία | 110 |
| Κεφάλαιο 5^ο Ανάλυση μη συμμορφώσεων σε σχέση με τον ανθρώπινο παράγοντα | 113 |
| Βιβλιογραφία | 115 |

Κεφάλαιο 1ο Εισαγωγή

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται το συσχετισμό των μη συμμορφώσεων και του ανθρώπινου παράγοντα. Στο πλαίσιο αυτής της ανάλυσης παραθέτονται στοιχεία και εννοιολογική σημασία των παραμέτρων που αλληλεπιδρούν με τον ανθρώπινο παράγοντα και με υπόλοιπους τομείς που επηρεάζουν το συστημικό τρόπο εκπόνησης μη συμμορφώσεων.

Οι τομείς που αναλύονται ίσως δεν είναι οι μόνοι που ενδιαφέρουν, αλλά επιλέχθηκαν με το κριτήριο της επιρροής τους στο θέμα μας.

Ο δρόμος που ακολουθείται ξεκινά με τον κύριο τομέα, δη τον ανθρώπινο παράγοντα, περνά μέσα από την οικονομική κρίση της εποχής και τις επιδράσεις της, στρέφεται προς τα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας με αιχμή τα εργαλεία ή ελεγκτικούς μηχανισμούς απόδοσης από όπου προκύπτει η βάση δεδομένων μη συμμορφώσεων και καταλήγει στην εις βάθος παρατήρηση της σχέσης μη συμμορφώσεων και ανθρώπινου παράγοντα. Στο τέλος της διπλωματικής εργασίας παραθέτονται τα συμπεράσματα, που αποδεικνύουν την σημαντικότητα του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία

1.1.Ορισμοί

Με βάση τον τίτλο της παρούσας μελέτης τα πεδία που πρέπει να οριστούν είναι η Ναυτιλία, ο ανθρώπινος παράγον και τέλος το ISM Code. Συγκεκριμένα σύμφωνα με τον Γουλιέλμο(2004) η ναυτιλία αποτελεί σε τεχνικό επίπεδο η μέθοδος του ασφαλούς πλου, ουσιαστικά είναι η επιστήμη και η τέχνη της καθοδήγησης ενός караβιού για την εκτέλεση της ναυσιπλοΐας, ο ασφαλής δηλαδή προσδιορισμός τους στίγματος της πορείας και της απόστασης¹. Σ' οικονομικό επίπεδο εμπεριέχει τις θαλάσσιες μεταφορές και τη γενικότερη ναυτιλιακή οικονομική δράση, ενώ τέλος σε γενικό επίπεδο αναφέρεται στο εμπορικό δίκαιο και ευρύτερα στο σύνολο των πλοίων που φέρουν τη σημαία

¹ Γουλιέλμος Α. Μ. (2004), *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα

ενός κράτους.

Συνεχίζοντας με τους ορισμούς η διοίκηση ανθρώπινων πόρων ορίζεται ως η διαδικασία της στρατολόγησης, της επιλογής, της ανάπτυξης, της αξιοποίησης και της προσαρμογής των ανθρώπινων πόρων στους οργανισμούς.

Οι ανθρώπινοι πόροι ενός οργανισμού αποτελούνται από όλα τα άτομα τα οποία απασχολούνται σε οποιαδήποτε από τις δραστηριότητές του. Στις μέρες μας δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στον τρόπο διοίκησης των ανθρώπινων πόρων σε μια επιχείρηση.

Η μεγάλη της σημασία στηρίζεται στη διαπίστωση ότι οι εργαζόμενοι μιας επιχείρησης, της επιτρέπουν να επιτύχει τους στόχους της και συνεπώς η διοίκηση αυτών των εργαζομένων έχει δεσπίζουσα σημασία.

Πρωτίστως μεταχειρίστηκε η έννοια «Υπηρεσίες Προσωπικού» (Personnel Services), στη συνέχεια υιοθετήθηκε ο όρος «Βιομηχανικές Σχέσεις» (Industrial Relations) ενώ συχνά χρησιμοποιήθηκε και όρος «Εργασιακές Σχέσεις»

Κάθε σημείο κριτικής πάνω στην έννοια της Διοίκησης Προσωπικού είναι ότι επικεντρώνεται σε θέματα που αφορούν τις κατώτερες ή και τις μεσαίες βαθμίδες του προσωπικού μιας επιχείρησης με την παραδοσιακή προσέγγιση του ελέγχου και της ανταμοιβής.

Τα τελευταία έτη ο όρος που χρησιμοποιείται ευρύτατα είναι η «Διοίκηση Ανθρώπινων Πόρων» (Human Resources Management), μέσω του οποίου σηματοδοτείται μια, προσπάθεια αντιμετώπισης του προσωπικού μιας εταιρίας σε βάθος χρόνου, καθώς για πρώτη φορά αυτό χαρακτηρίζεται ως «πόρος». Επίσης, υποστηρίζεται ότι το εν λόγω στοιχείο εκφράζει στρατηγική έμφαση στη διοίκηση των εργαζομένων και όχι απλώς στον έλεγχο και στην ανταμοιβή τους.

Τέλος το ISM Code που αποτελεί τη βάση ανάλυσης της παρούσας μελέτης, ορίζεται ως μια διαδικασία ασφάλισης και εξασφάλισης της εύρυθμης λειτουργίας του караβιού, της αποτελεσματική καθοδήγησης του και το

βασικότερο όλων της αποφυγής ατυχημάτων και προβλημάτων κατά τη διάρκεια των ταξιδιών του². Προκειμένου να παρασχεθούν

1.2.Αναδρομή στον Κώδικα ISM

Στις 4 Νοεμβρίου 1993, στη 18^η σύνοδο της συνέλευσης IMO εγκρίθηκε το ψήφισμα A.741. Στις 19 Μαΐου 1994 το ψήφισμα ενσωματώθηκε στη Συνθήκη SOLAS του 1974 ως κεφάλαιο IX, με τίτλο διαχείρισης «Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και της πρόληψης ρύπανσης», γνωστή ως Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE, International Safety Management Code)³. Προκειμένου να παρασχεθούν οι οδηγίες για τις χώρες μέλη, στις 23 Νοεμβρίου 1995 η συνέλευση της IMO ενέκρινε το ψήφισμα A.788. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι το ψήφισμα αυτό δεν ήταν δεσμευτικό για τις χώρες. Με βάση το κανονισμό 2 του SOLAS, ο ISM Code έγινε υποχρεωτικός για τα κράτη που υπέγραψαν τη συνθήκη στο συνέδριο, που γενικά δεσμεύτηκαν με το συγκεκριμένο κώδικα. Ο ISM Code μπήκε σε εφαρμογή σε δυο φάσεις (Κανονισμός 2 κεφαλαίου IX Solas 1974 (τροποποιήσεις 1994):

1. Την 1^η Ιουλίου του 1998 σε σχέση με τα επιβατικά πλοία συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών-ταχύπλοων, πετρελαιοφόρων, βυτιοφόρων με χημικά, μεταφορών αερίου και ταχύπλοων φορτίων μικτής χωρητικότητας άνω των 500 κόντων.
2. Την 1^η Ιουλίου 2002 σε σχέση με πλοία γενικού φορτίου μικτής χωρητικότητας των 500 κόντων.

² ISM Code.(1998) The ISM Code: A Brief Overview, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.29, p.405

³ ISM Code.(1998) The ISM Code: A Brief Overview, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.29, p.405

1.3.Θεσμικό πλαίσιο Ναυτιλίας

Οι πρώτες προσπάθειες καθιέρωσης ενός διεθνούς οργανισμού που να ασχολείται αποκλειστικά με ναυτιλιακά θέματα έγιναν στις διασκέψεις της Washington και St. Petersburg χωρίς επιτυχία⁴.

Στην Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ενωμένων Εθνών στην Γενεύη (United Nations Maritime Conference) το 1948 με την συμμετοχή όλων των κρατών συζητήθηκε και εγκρίθηκε η σύμβαση που ίδρυσε τον IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation)

Από το 1982 ο οργανισμός άλλαξε το όνομα του από IMCO σε IMO (International Maritime Organisation) και ο ρόλος του αναβαθμίστηκε αφού πλέον οι αποφάσεις του έχουν από τότε δεσμευτικό χαρακτήρα για τα κράτη μέλη. Αναγκαία προϋπόθεση για την έναρξη ισχύος εφαρμογής της σύμβασης τέθηκε η συγκέντρωση 21 υπογραφών γεγονός που απαιτούσε την συμμετοχή 7 κρατών με στόλο μεγαλύτερο του 1 εκατομμυρίου κόρους ολικής χωρητικότητας το καθένα⁵.

Μόλις τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση έγιναν μέλη του οργανισμού η Δανία, η Σουηδία, η Φιλανδία, η Λιβερία, και η Γερμανία. Από την άλλη όλα σχεδόν τα μελλοντικά κράτη είχαν ήδη πειστεί ότι η ένταξη του στο πεδίο των εμπορικών συναλλαγών ήταν μια μάταιη πράξη.

Κατά την διάρκεια της δεκαετίας του '60 είχε αμφισβητηθεί η επιβίωση του οργανισμού επειδή το πεδίο δράσης του ήταν αρκετά περιορισμένο. Συνεπώς έγιναν ουσιαστικές αλλαγές στην δομή του οργανισμού με προφανή σκοπό να ενσωματωθεί ο νέος κλάδος της θαλάσσιας ρύπανσης στις δραστηριότητες του.

Αργότερα ολοκληρώθηκε η ίδρυση της υπο-επιτροπής για την ρύπανση της θάλασσας από πετρελαιοειδή ενώ παράλληλα κινήθηκαν και οι διαδικασίες για

⁴ IMO.(2003) ISM-Frequently Asked Question, Available in 12-12-2014 από http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc_id=1364&topic_id=477

⁵ IMO.(2003) ISM-Frequently Asked Question, Available in 12-12-2014 από http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc_id=1364&topic_id=477

την εδραίωση της Νομικής Επιτροπής με σκοπό την έρευνα και την εξέταση του ζητήματος του ναυαγίου Torrey Canyon. Με την πάροδο του χρόνου η επιτροπή αυτή έγινε μόνιμο όργανο του Οργανισμού και η υπό-επιτροπή για την ρύπανση της θάλασσας αντικαταστάθηκε από την Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος που αποτελεί το βασικότερο όργανο του Οργανισμού

Η αξία αυτού του Κώδικα έγκειται στο ότι ορίζει ένα διεθνές πρότυπο για την διαχείριση και λειτουργία των πλοίων με την θέσπιση ενός συνόλου λειτουργικών κανόνων. Η καινοτομία που εισάγει ο κώδικας αφορά κάθε στάδιο της μεταφοράς όπως:

- Σχεδιασμός φόρτωσης και εκφόρτωσης
- Σχεδιασμός ταξιδιού
- Διαδικασίες ελέγχου πριν και κατά την διάρκεια του ταξιδιού
- Ανταλλαγή στοιχείων με τους πλοηγούς
- Επικοινωνία πλοίου – γραφείου – ναυλωτών
- Διαδικασίας ολικού ελέγχου από τον πλοίαρχο κλπ

Ο κώδικας δεν αλλάζει καμία από τις διαδικασίες που ακολουθούσε μέχρι σήμερα κάθε πλοίο αλλά επιβάλλει την γραπτή τήρηση τους με την εφαρμογή ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης, μέσω του οποίου θα διασφαλίζονται:

- Η συμμόρφωση των υπό εκμετάλλευση πλοίων με τις διεθνείς συμβάσεις και την εσωτερική νομοθεσία του κράτους της σημαίας
- Η συμμόρφωση με τους σχετικούς Κώδικες Πρότυπα ή Οδηγίες που συνιστώνται από τους Διεθνείς Οργανισμούς
- Η υλοποίηση του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης το οποίο δεν συνίσταται σε μια γενική αναφορά στους στόχους και τις διαδικασίες που ακολουθεί η εταιρία αλλά εφαρμόζεται κατά τομείς με συγκεκριμένες αρμοδιότητες

Μια εταιρία για να μπορέσει να προχωρήσει στην υλοποίηση και αποτελεσματική εφαρμογή του Κώδικα θα πρέπει να έχει πεισθεί για τα οφέλη που θα αποκομίσει. Τα οφέλη αυτά μπορεί να είναι στους εξής τομείς:

- Λήψη προληπτικών μέτρων
- Μεγαλύτερο βαθμός συμμόρφωσης
- Υιοθέτηση μιας σειράς μέτρων για την αποτροπή ατυχημάτων στο προσωπικό
- Μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας της εταιρίας
- Εκτέλεση της μεταφορικής υπηρεσίας με υψηλότερο βαθμό ασφάλειας
- Ανάπτυξη διαδικασιών εσωτερικού ελέγχου

Το περιεχόμενο του κώδικα ορίζεται ορισμένες ευθύνες και αρμοδιότητες σε όλα τα μέρη που εμπλέκονται στην διαδικασία της θαλάσσιας μεταφοράς. Έτσι προβλέπονται οι ευθύνες και οι αρμοδιότητες της εταιρίας⁶. Οι διεθνείς κανονισμοί για τη ναυτιλία είναι οι ακόλουθοι:

1. Η SOLAS 1974 είναι η βασική σύμβαση για την αξία των πλοίων και μπορεί να υποστηρίξει κάποιος ότι αλληλοσυμπληρώνεται με την σύμβαση MARPOL 73/78 όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης. Το 1978 στην συνδιάσκεψη του IMO για την ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων και την πρόληψη της ρύπανσης, υιοθετήθηκε το πρωτόκολλο της σύμβασης
2. Σύμβαση για τους κανονισμούς Αποφυγής Σύγκρουσης στην Θάλασσα, η οποία υιοθετήθηκε το 1977 και αναφέρεται στα μέτρα για την αποφυγή των συγκρούσεων στην θάλασσα.
3. Σύμβαση Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού η οποία τέθηκε

⁶ Βλάχος, Π., (2006), «Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική», Σταμούλης, σελ. 311-352

σε ισχύ το 1979 με σκοπό να βελτιώσει τις ναυτιλιακές επικοινωνίες Το 1992 ξεκίνησε η πλήρης εφαρμογή του συστήματος ενώ η υποχρεωτική εφαρμογή του για όλα τα πλοία εφαρμόστηκε για πρώτη φορά το 1999. Μέσω αυτού του συστήματος προβλέπεται η βελτίωση των υπηρεσιών των σωστικών συνεργείων, αφού χάρη στο δορυφορικό σύστημα θα γνωρίζει κανείς αμέσως την θέση του πλοίου το οποίο κινδυνεύει.

4. Σύμβαση Προτύπων Πιστοποιητικών Εκπαίδευσης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1984. Οι προηγούμενες προσπάθειες για την καθιέρωση μιας τέτοιας σύμβασης συνάντησαν την αντίδραση των πλοιοκτητών αλλά και των συνδικάτων. Η σύμβαση προάγει τους στόχους του SOLAS αλλά και τις απαιτήσεις του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης

5. Σύμβαση Ναυτιλιακής Έρευνας και Διάσωσης η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1985. Η σύμβαση αυτή σχεδιάστηκε για να βελτιώσει το υπάρχον δίκτυο έρευνας και διάσωσης μετά από κάποιο ατύχημα

6. Σύμβαση για την ασφάλεια των εμπορευμάτων η οποία εφαρμόστηκε το 1977. Η σύμβαση αυτή αποφάσισε να θέσει διεθνείς κανονισμούς που να διευκολύνουν τις διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης αλλά και ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

7. Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικίνδυνων Φορτίων ο οποίος έγινε αποδεκτός ως εγχειρίδιο διεθνών οδηγιών για την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων

8. Σύμβαση για τις γραμμές φόρτωσης που έθεσε ορισμένους περιορισμούς σχετικά με το μέγιστο βύθισμα του καραβιού για την φόρτωση

9. Σύμβαση για την μέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων. Η σύμβαση εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία εκτός των πολεμικών πλοίων και αυτών και αυτών που η χωρητικότητά τους δεν ξεπερνά τους 24 τόνους. Επίσης η σύμβαση αυτή δεν περιλαμβάνει τον πλου στα εσωτερικά ύδατα των κρατών μελών αλλά και σε κλειστές θάλασσες όπως για παράδειγμα η Μαύρη Θάλασσα,

η Κασπία και οι μεγάλες λίμνες.

10. Σύμβαση για τα επιβατηγά πλοία που εμπλέκονται σε ειδικά ταξίδια η οποία εφαρμόστηκε το 1974 και είχε υπογραφεί από 7 κράτη.

11. Σύμβαση για την μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών του δια θαλάσσης η οποία εφαρμόστηκε το 1987 και προέβλεπε ότι ο μεταφορέας θεωρείται υπεύθυνος για όποια ζημιά ή απώλεια υποστεί ο επιβάτης

12. Σύμβαση για την ασφάλεια των αλιευτικών πλοίων η οποία εφαρμόστηκε το 1984 και αναφέρεται στην κατασκευή, και τις ραδιοεπικοινωνίες των νέων αλιευτικών σκαφών μέχρι 24 μέτρα και περισσότερο.

13. Σύμβαση για την διευκόλυνση της ναυτιλιακής κυκλοφορίας η οποία εφαρμόστηκε το 1967 για όλα τα εμπορικά πλοία εκτός των πολεμικών και των σκαφών αναψυχής.

14. Σύμβαση περί αστικής ευθύνης για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο που καθιέρωσε την αρχή της περιορισμένης ευθύνης του πλοιοκτήτη πετρελαιοφόρων και προέβλεψε σύστημα υποχρεωτικής ασφάλισης των πλοιοκτητών πετρελαιοφόρων.

15. Σύμβαση για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου με σκοπό την αποζημίωση σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο με κύριο στόχο την παροχή μιας συμπληρωματικής αποζημίωσης στα θύματα της ρύπανσης που δεν εξασφάλισαν επαρκή αποζημίωση

16. Σύμβαση για την αστική ευθύνη συνέπεια ζημίας που προέρχεται από την μεταφορά πυρηνικών ουσιών η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1975 και με βάση αυτή την σύμβαση καθιερώνεται η αποκλειστική ευθύνη αυτού που χειρίζεται μια πυρηνική εγκατάσταση και απαλλάσσει τον πλοιοκτήτη από ενδεχόμενη ζημία λόγω μεταφοράς πυρηνικών ουσιών, εκτός εάν είχε την πρόθεση να προκαλέσει την ζημιά.

17. Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων ενάντια στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1992 και στοχεύει στον

έλεγχου και την καταστολή γεγονότων όπως οι τρομοκρατικές επιθέσεις ενάντια στα εμπορικά πλοία.

18. Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή η οποία στόχευε στην καθιέρωση γενικών κανόνων για τις περιπτώσεις διάσωσης ιδιαίτερα όταν αντιμετωπίζονται περιστατικά ατυχημάτων δεξαμενόπλοιων.

19. Σύμβαση για την Πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από το πετρέλαιο η οποία εφαρμόστηκε το 1959 και απαγόρευε την απόρριψη πετρελαίου ή μείγματος που περιέχει πάνω από 100 ppm σε απόσταση λιγότερο από 50 μίλια από την πλησιέστερη ακτή και σε ορισμένες ειδικές περιοχές

20. Σύμβαση περί πρόληψης της ρύπανσης της θάλασσας από την απόρριψη καταλοίπων και άλλων ουσιών η οποία τέθηκε σε εφαρμογή το 1975 και ορίζει ως dumping την ηθελημένη απόρριψη αποβλήτων στην θάλασσα

21. Σύμβαση για την ρύπανση της θάλασσας από τα πλοία η οποία προβλέπει στην πλήρη εξάλειψη της διεθνούς ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πετρέλαιο⁷

Η UNCTAD αποτελεί μια από τις πιο εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ που ιδρύθηκε από την Γενική Συνέλευση της Γενεύης. Η συνδιάσκεψη συνέρχεται κάθε 4 χρόνια σε επίπεδο υπουργών των κρατών και σκοπός της είναι η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, ιδιαίτερα των αναπτυσσόμενων κρατών με στόχο την άνοδο του βιοτικού επιπέδου των λαών τους, μέσα στο πλαίσιο της επιτάχυνσης του ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η UNCTAD έχει ως μέλη 183 κράτη, περιλαμβάνοντας και τα 178 μέλη του ΟΗΕ. Η UNCTAD αποτελείται από ομάδες κρατών οι οποίες έχουν κοινά συμφέροντα. Οι πολιτικές εξελίξεις των τελευταίων ετών και ειδικότερα η κατάρρευση του Ανατολικού Συνασπισμού επέφεραν σημαντικές αλλαγές στην

⁷ Βλάχος, Π., (2006), «Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική», Σταμούλης, σελ. 311-352

σύσταση των ομάδων στην UNCTAD.

Πριν από την δημιουργία της UNCTAD η οικονομική οργάνωση της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας είχε τέτοια δομή που ήταν σχεδόν αδύνατο για τα υπό ανάπτυξη κράτη να διαθέτουν μερίδιο στο διεθνές εμπόριο, με αποτέλεσμα να αδυνατούν να προστατέψουν τα συμφέροντα των πολιτών τους.

Οι λόγοι ένταξης των αναπτυσσόμενων κρατών στο πλαίσιο της UNCTAD στηρίζονται στην εξασφάλιση ουσιαστικού και ίσου μεριδίου από τις μεταφορές, στην προώθηση των εξαγωγών και στην οικονομική ολοκλήρωση δεδομένου ότι το σύστημα αυτοδιαχείρισης που ίσχυε στον ναυτιλιακό τομέα, ανεξάρτητα από τις διάφορες μορφές του εκείνη την εποχή, δεν ελάμβανε υπόψη τις ανάγκες των ιδιοκτητών φορτίων.

Κατά την πρώτη διάσκεψη του οργανισμού συζητήθηκε το πρόβλημα της ίδρυσης εμπορικών στόλων των υπό ανάπτυξη κρατών, τα οποία υποστήριζαν ότι τα προβλήματα τους στον ναυτιλιακό χώρο προέκυπταν από την άμεση εξάρτησή τους από αλλοδαπές σημαίες για την μεταφορά των αγαθών τους.

Μετά από αρκετές διαπραγματεύσεις υιοθετήθηκε ομόφωνα μια κοινή πολιτική συνεννόησης για ναυτιλιακά θέματα, σύμφωνα με την οποία η ανάπτυξη των εμπορικών στόλων των αναπτυσσόμενων κρατών καθώς επίσης και η συμμετοχή τους στις διασκέψεις πλοίων πρέπει να αποφασίζεται από τις ίδιες τις χώρες με βάση οικονομικά κριτήρια.

Η UNCTAD προέβλεψε τον μεγάλο αγώνα που θα ακολουθούσε για την συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στην μεταφορά των δικών τους φορτίων. Η ύπαρξη δύο διαφορετικών τρόπων σκέψης κάθε άλλο παρά ευνοούσε τα σχέδια των κρατών αυτών. Ειδικότερα υπήρχε η πρώτη άποψη της ελεύθερης αγοράς σύμφωνα με την οποία οι ναυτιλιακές υπηρεσίες πρέπει να προσφέρονται αποκλειστικά από ιδιωτικές επιχειρήσεις με βάση την αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Οι πρώτες αντιδράσεις των αναπτυσσόμενων κρατών εκφράστηκαν με την

έκδοση διατάξεων σχετικά με το δικό τους εμπόριο και με την ενθάρρυνση των προμηθευτών και εισαγωγέων, υποκινώντας τους με μέτρα διάκρισης, να χρησιμοποιούν τους εθνικούς στόλους.

Ο ερχομός της δεκαετίας του '90 σημαδεύτηκε από αλλαγές στην δομή του οργανισμού. Οι υπάρχουσες επιτροπές της διοικητικής αρχής είχαν ανασταλεί μεταξύ των οποίων και η Ναυτιλιακή Επιτροπή, ενώ δημιουργήθηκαν τέσσερις νέες. Ανάμεσα σε αυτές, ήταν και η Επιτροπή Υιοθέτησης ανταγωνιστικών Υπηρεσιών που ανέλαβε το έργο της διευθέτησης των ναυτιλιακών θεμάτων.

Ο κώδικας της UNCTAD δεν έτυχε παγκόσμιας αποδοχής ιδιαίτερα σε χώρες όπως είναι η Αμερική, η Ελλάδα, η Ιαπωνία και η Βραζιλία. Οι χώρες αυτές αντιτάχθηκαν στην καθιέρωση του κώδικα. Στις βασικές επιδιώξεις του κώδικα περιλαμβάνονται:

1. Κατάργηση της δύναμης των conferences (ομάδα δύο ή περισσότερων μεταφορέων που προσφέρει διεθνείς τακτικές υπηρεσίες) να αποφασίζουν μονομερώς στο θέμα της εισδοχής ή μη νέων μεταφορέων στους τομείς συγκοινωνιών που εξυπηρετούν
2. Εξασφάλιση βάσης κατανομής των φορτίων μεταξύ των μεταφορέων είτε μελών είτε όχι μελών της conference
3. Κατάργηση των μυστικών συμφωνιών
4. Περιορισμός των δυνάμεων των conferences στο να επιβάλλουν τις αποφάσεις τους σε θέματα ζωτικά για το εμπόριο μιας χώρας

Τα παραπάνω θα επιτευχθούν με την υποχρεωτική συνεννόηση με τους φορτωτές και το δικαίωμα συμμετοχής των κυβερνήσεων στις σχετικές διαβουλεύσεις.

Επίσης στα δευτερεύοντα σημεία του κώδικα, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνονται:

- Καθιέρωση κριτηρίων για τον καθορισμό των ναύλων και όχι

αυθαίρετη επιβολή

- Υποχρέωση προειδοποίησης, 150 ημέρες πριν από κάθε εφαρμογή μιας γενικής αύξησης των ναύλων
- Αναγνώριση δικαιώματος ανεξάρτητων μεταφορέων όταν αυτοί τηρούν δίκαιους όρους εμπορικών όρων συναγωνισμού⁸

1.4.Μεθοδολογία Ανάλυσης θέματος

Το παρόν θέμα βασίζεται κυρίως σε δευτερογενή δεδομένα. Συγκεκριμένα η μελέτη θα επιδιώξει να αποσαφηνίσει θέματα σε σχέση με τη χρήση του ISM αλλά και η σύνδεση του συγκεκριμένου κώδικα με το πλήρωμα του караβιού. Η δομή ανάλυσης του θέματος θα γίνει ως ακολούθως:

Στο Κεφάλαιο 1^ο το εισαγωγικό θα γίνει ορισμός βασικών θεμάτων σχετικών με το θέμα όπως του ISM Code, του ανθρώπινου παράγοντα, του θεσμικού πλαισίου κ.λ.π. Στο Κεφάλαιο 2^ο θα γίνει η ανάλυση του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία σε σχέση με θέματα που σχετίζονται με την εκπαίδευση του, την ασφάλεια του, αλλά και την υγεία του, γενικά θα μελετηθεί ότι σχετίζεται με το προσωπικό των караβιών. Άλλα σημαίνοντα θέματα που θα αναλυθούν είναι η οικονομική κρίση, τα συστήματα ασφάλειας, τα εργαλεία παρακολούθησης στη ναυτιλία και τέλος η εργασία θα κλείσει με τις μη συμμορφώσεις με τον ανθρώπινο παράγοντα, αλλά και τα τελικά συμπεράσματα της μελέτης.

⁸ Βλάχος, Π., (2006), «Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική», Σταμούλης, σελ. 311-352

Κεφάλαιο 2^ο Ανθρώπινος Παράγοντας στη Ναυτιλία

2.1 Ικανότητες / Δεξιότητες

Οι δεξιότητες και οι ικανότητές του πληρώματος πρέπει να δοκιμάζονται και να αναπτύσσονται διαρκώς τόσο σε τυπικά όσο και σε άτυπα μαθησιακά περιβάλλοντα. Σεμινάρια, προσομοιωτές και άλλες σύγχρονες διδακτικές μέθοδοι παρέχουν τυπική μάθηση ενώ μέσω της ανταλλαγής γνώσεων (mentoring) και της προσωπικής ανάπτυξης επί του πλοίου παρέχεται άκρως αποτελεσματική άτυπη μάθηση⁹.

Το προσωπικό του караβιού οφείλει να αξιοποιεί στο έπακρο τόσο τις παραδοσιακές, αποδεδειγμένης αξίας τεχνικές, όπως η οπτική παρατήρηση, προκειμένου να ορίζουν πορεία, να αποφεύγουν συγκρούσεις και να παρακολουθούν τις καιρικές συνθήκες, όσο και πιο σύγχρονα εργαλεία, όπως τα συστήματα απεικόνισης ηλεκτρονικών χαρτών και πληροφοριών (ECDIS), τα συστήματα εντοπισμού θέσης (GPS), το λογισμικό βελτιστοποίησης πορείας και τα υπό εξέλιξη συστήματα eNavigation.

Η ισόρροπη χρήση αυτών των εργαλείων και τεχνικών προϋποθέτει επενδύσεις, υποστήριξη, εκπαίδευση, εμπειρία και σωστές διαδικασίες. Οι προϋποθέσεις αυτές μπορούν να εκπληρωθούν μέσω της συνεργασίας σε επίπεδο ατόμων, πληρωμάτων και διοίκησης των ναυτιλιακών εταιρειών¹⁰.

2.2 Εκπαίδευση

Η εκπαίδευση του πληρώματος αποτελεί μια οργανωμένη διαδικασία, σύμφωνα με την οποία οι άνθρωποι αποκτούν γνώσεις και ικανότητες για έναν ορισμένο σκοπό. Ο αντικειμενικός σκοπός της εκπαίδευσης είναι η μεταβολή

⁹ The Nautical Institute.(2012) Πλέοντας στο Κόσμο, Ανάκτηση στις 15-12-2014 από file:///C:/Users/panagiotis24675/Downloads/the_navigator_-_greek_140521_-_low_resolution.pdf

¹⁰ The Nautical Institute.(2012) Πλέοντας στο Κόσμο, Ανάκτηση στις 15-12-2014 από file:///C:/Users/panagiotis24675/Downloads/the_navigator_-_greek_140521_-_low_resolution.pdf

στη συμπεριφορά των εκπαιδευόμενων στο πλήρωμα, με τέτοιον τρόπο που θα οδηγήσει στην απόκτηση νέων ικανοτήτων χειρισμού, τεχνικών και διοικητικών γνώσεων, όπως επίσης και στην ικανότητα από την πλευρά του πληρώματος επίλυσης των προβλημάτων που παρουσιάζονται με τρόπο αποτελεσματικό¹¹.

Ως ανάπτυξη ορίζεται η παροχή ευκαιριών για διεύρυνση της προσωπικότητας, η προσαρμογή στην εργασία και η έμφαση στις ηγετικές ικανότητες των ατόμων τα οποία έχουν διοικητικά καθήκοντα. Η εκπαίδευση αναμφίβολα αποτελεί μια από τις πιο σημαντικές λειτουργίες της διοίκησης των πληρωμάτων. Με την εκπαίδευση αυξάνεται η αποτελεσματικότητα και η παραγωγικότητα των εργαζομένων και συνεπώς αυξάνεται και η επίδοση του καραβιού. Τα οφέλη της εκπαίδευσης τόσο για το καράβι όσο και για το πλήρωμα παρουσιάζονται στο πίνακα 2.1.

Πίνακας 2.1-Οφέλη της εκπαίδευσης για το καράβι

| Οδηγεί σε βελτίωση |
|---|
| Βελτιώνει τη γνώση της εργασίας και τις ικανότητες σε όλα τα επίπεδα του καραβιού |
| Εξυψώνει το ηθικό των εργαζομένων Βοηθάει στη βελτίωση της εταιρικής εικόνας |
| Ενισχύει την αυθεντικότητα , την ευελιξία, και την εμπιστοσύνη |
| Βελτιώνει τη σχέση καπετάνιου πληρώματος |
| Συμβάλλει στην ανάπτυξη |
| Το καράβι, η ναυτιλιακή εταιρεία, ο καπετάνιος μαθαίνουν από τον εκπαιδευόμενο |
| Βοηθάει στη χάραξη κατευθυντήριων γραμμών για την εργασία |

¹¹ Gomez-Mejia, LR., Balkin, D.B., Cardy, R.L.(1998) Managing Human Resources, Prentice Hall international, New Jersey, pp. 2-15

| |
|---|
| Συμβάλλει στη κατανόηση και στη παγίωση αρχών |
| Παρέχει πληροφόρηση για τις μελλοντικές ανάγκες σε όλους τους τομείς της λειτουργίας του καραβιού |
| Συμβάλλει στην αποτελεσματική λήψη αποφάσεων και την επίλυση προβλημάτων |
| Συμβάλλει στην ενίσχυση των προαγωγών από το εσωτερικό της ναυτιλιακής εταιρείας |
| Βοηθάει στην ανάπτυξη ηγετικών ικανοτήτων και τη βελτίωση των συμπεριφορών |
| Βοηθάει στη βελτίωση της ποιότητας της εργασίας |
| Συμβάλλει στη μείωση του κόστους |
| Βελτιώνει τις σχέσεις εργαζομένων και ηγεσίας |
| Συμβάλλει στη προληπτική αντιμετώπιση δυσκολιών |
| Ενισχύει την ανάπτυξη της επικοινωνίας |
| Βοηθάει τους εργαζομένους να προσαρμοστούν στις αλλαγές |
| Συμβάλλει στο χειρισμό των εντάσεων και στην αποφυγή των συγκρούσεων |

Πηγή: Gomez-Mejia, L.R., Balkin, D.B., Cardy, R.L.(1998) Managing Human Resources, Prentice Hall international, New Jersey, pp. 2-15

Οι κύριοι στόχοι της εκπαίδευσης, σύμφωνα με τους Μπουραντά και Παπαλεξανδρή (2002) είναι:

- Ανάπτυξη των επαγγελματικών δεξιοτήτων ούτως ώστε να καλυτερεύσει η επίδοσή τους.
- Ανάπτυξη επαγγελματικών δεξιοτήτων

- Μείωση του χρόνου μάθησης

Η εκπαίδευση για την ναυτιλιακή εταιρεία είναι μια διαδικασία που χρειάζεται την ανάλογη οργάνωση σε αρκετά επίπεδα.

Η τελευταία παραδοχή, σε σχέση με τις αλλαγές στο εξωτερικό περιβάλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ορίζουν την εκπαίδευση των ανθρώπινων πόρων, ζωτικής σημασίας. Αναφορικά με μελέτη (2007), του Ελλαδικού χώρου, υφίστανται ναυτιλιακές των αντίστοιχων πιστοποιητικών, παρέχουν και συμπληρωματική εκπαίδευση σε ποσοστό 65.9%.¹²

2.3 Σύνθεση επάνδρωσης πλοίων

Τα πιο σημαντικά ιεραρχικά μέλη του πλοίου είναι τα παρακάτω: Ο Πλοίαρχος ο οποίος αποτελεί το κυβερνήτη και το διοικητή του πλοίου, επί κεφαλής της του πληρώματος με εξουσία σε όποιον επιβαίνει στο πλοίο και υπογράφει τις σχετικές συμβάσεις ναυτολόγησης του πληρώματος. Ευθύνεται για την ασφάλεια και την διατήρηση της τάξης στο πλοίο. Η πρόσληψή του γίνεται με σύμβαση εργασίας που είναι εγγεγραμμένη στο νηολόγιο του πλοίου. Ο πλοίαρχος πρέπει να κυβερνά το πλοίο αυτοπροσώπως στις επικίνδυνες περιοχές, να τηρεί τα ναυτιλιακά έγγραφα (π.χ. έγγραφα εθνικότητας, ναυτολόγιο και ημερολόγια)¹³. Άλλα μέλη είναι τα ακόλουθα¹⁴:

Υποπλοίαρχος: άμεσος συνεργάτης του πλοίαρχου για οποιοδήποτε ζήτημα έχει να κάνει με το πλοίο, τους επιβαίνοντες και το φορτίο. Είναι προϊστάμενος των υπηρεσιών του προσωπικού του καταστρώματος, της τροφοδοσίας, των ενδιαιτήσεων και του μαγειρείου.

Ύπαρχος: ασκεί χρέη του υποπλοίαρχου στα επιβατηγά-οχηματαγωγά

¹² Progoulaki M., (2010) "What are the new maritime human resources "competencies"?" Mercator Magazine, June

¹³ Σκαρίμπα Ε. (1999). *Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου*. ΕΜΠ, Αθήνα

¹⁴ Σκαρίμπα Ε. (1999). *Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου*. ΕΜΠ, Αθήνα

πλοία. Στην ιεραρχία βρίσκεται μεταξύ πλοιάρχου και υποπλοιάρχου.

Ανθυποπλοίαρχος: πρόκειται για τον άμεσο βοηθό του υποπλοιάρχου για κάθε θέμα που αφορά στην υπηρεσία του σκάφους, τη ναυσιπλοΐα και στο φορτίο.

Δόκιμος πλοίαρχος: βρίσκεται υπό την επίβλεψη του υποπλοιάρχου και του ανθυποπλοιάρχου σε κάθε ζήτημα σε σχέση με την υπηρεσία του σκάφους και τη ναυσιπλοΐα.

Α΄ Μηχανικός: ο αξιωματικός που είναι προϊστάμενος της υπηρεσίας μηχανής και του προσωπικού της, βρίσκεται υπό τις διαταγές και τον έλεγχο του πλοιάρχου, έχει την ευθύνη για τη συντήρηση και καλή λειτουργία των κινητήριων μηχανών, των βοηθητικών μηχανημάτων, των λεβήτων και των εγκαταστάσεων του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου, κάθε μηχανής και ηλεκτρικής εγκατάστασης του πλοίου εκτός από τα ραδιοτηλεγραφικά μηχανήματα¹⁵.

Πλήρωμα: προσλαμβάνονται με σύμβαση ναυτολόγησης. Στο πλήρωμα συμπεριλαμβάνονται όλα τα πρόσωπα που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στα πλοία, ανεξάρτητα από τη φύση της εργασίας τους (π.χ. ναύτες, ιατροί, μουσικοί κ.α.)

2.4 Διαφορετικότητα

Η διαφορετικότητα που συντελείτε πολλές φορές στο πλοίο και ευρύτερα στις ναυτιλιακές εταιρείες, σε σχέση με την εθνικότητα, τη κουλτούρα, τις σκέψεις και αντιλήψεις του προσωπικού, συντελούν στη θέσπιση κανόνων αλλά και στην ακολουθία μιας κοινής στρατηγικής¹⁶. Η διαφορετικότητα χαλιναγωγείται μέσα από τη διαδικασία ανάπτυξης της διοίκησης ανθρωπίνων πόρων, τις εφαρμογές και τις εσωτερικές δράσεις τις οποίες κάνει ώστε να

¹⁵ Μαλέρμπας, Μ. (2001) *Πειθαρχικό Δίκαιο Εμπορικού Ναυτικού*. Αθήνα, Σταμούλης

¹⁶ Σκαρίμπα Ε. (1999). *Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου*. ΕΜΠ, Αθήνα

μειώσει τα χάσματα και να βοηθήσει στη λειτουργία του καραβιού.

2.5 Επικοινωνία

Έχοντας αναφέρει όλα τα παραπάνω, καταλαβαίνουμε ότι η επικοινωνία και ανάπτυξη προσωπικού, είναι κάτι το πολύ σημαντικό για τη καλή λειτουργία του καραβιού και ευρύτερα της ναυτιλιακής εταιρείας. Είναι φανερό ότι είναι απαραίτητο ένα μέσο το οποίο να συμπεριλαμβάνει από τη μία τις ανάγκες της ναυτιλιακής επιχείρησης και από την άλλη τις ανάγκες του ατόμου και με βάση αυτές να καθορίζει ένα πλάνο ανάπτυξης, τέτοιο ώστε οι εργαζόμενοι να εκπαιδεύονται σωστά και η εταιρία να επιτυγχάνει τους στόχους της. Για να αναπτυχθεί σωστά το ανθρώπινο δυναμικό σε ένα καράβι θα πρέπει να ακολουθηθούν τα εξής στάδια, τα οποία σχετίζονται και με την επικοινωνία στο εσωτερικό του καραβιού¹⁷:

- Αρχικά πρέπει να γίνει αξιολόγηση των ατομικών αναγκών, ή γενικά στο στέλεχος που θα γίνει η ανάπτυξη του. Βέβαια το πιο σωστό είναι να γίνει αυτό σε όλο το προσωπικό και όχι σε μεμονωμένα άτομα στο καράβι.
- Στην συνέχεια θα σχεδιαστεί το πλάνο ανάπτυξης. Αφού βρεθούν οι ατομικές ανάγκες για το κάθε εργαζόμενο θα πρέπει να σχεδιαστεί από τμήμα ανθρώπινου δυναμικού σε συνδυασμό με τον εργαζόμενο και το προϊστάμενο του ένα συνολικό πλάνο για την ανάπτυξη του, σε συνδυασμό πάντα με τις ατομικές ανάγκες όπως και τις ανάγκες της επιχείρησης.
- Το επόμενο βήμα είναι να εφαρμοστεί το πλάνο ανάπτυξης του εργαζόμενου. Με λίγα λόγια θα γίνει η υλοποίηση του πλάνου.
- Το τελευταίο στάδιο είναι η αξιολόγηση του πλάνου ανάπτυξης. Ανάλογα με το πόρισμα της αξιολόγησης θα γίνουν και οι ανάλογες

¹⁷ Woodall,J, and Winstanley,D. (2003) 'Management Development, London, Blackwell

αλλαγές ώστε να επιτευχθούν οι αρχικοί στόχοι μας¹⁸.

2.6 Φυσιολογικές παράμετροι

2.6.1 Άγχος

Παλαιότερα ο Pearlin το 1989 και αργότερα ο Murray et al το 2012 παρατηρούν ότι οι το άγχος ως ερέθισμα εστιάζει στις εξωτερικές συνθήκες, δηλαδή σε καταστάσεις ή γεγονότα της ζωής όπως για παράδειγμα η απώλεια ενός αγαπημένου προσώπου, τα οποία είναι εξ' ορισμού αγχωτικά¹⁹.

Η βασική παραδοχή σε σχέση με τις βιωματικές συνθήκες που προκαλούν άγχος, είναι ότι σε όλες η αλλαγή είτε είναι θετική είτε αρνητική είναι επιβλαβής, για τον άνθρωπο, διότι τον καλεί να προσαρμοστεί σε νέες συνθήκες, η αναπροσαρμογή προκαλεί το άγχος²⁰.

Ο Pearlin το 2008 αλλά και παλαιότερα ο George (1999) ορίζουν το άγχος ως μια υποκειμενική κατάσταση, δηλαδή το κάθε άτομο αντιλαμβάνεται διαφορετικά ένα γεγονός, του δίνει αυτό τη βαρύτητα που θέλει δηλαδή το θεωρεί περισσότερο ή λιγότερο σοβαρό και ανάλογα αναπτύσσει συμπεριφορές αντιμετώπισης του.

Με βάση την ερευνητική δουλειά των Maes, Vingerhoets και Van Heck (1987) αναφέρετε ότι το άγχος αποτελεί «Μια κατάσταση έλλειψης ισορροπίας σε ένα άτομο, που προέρχεται από μια πραγματική ή αντιλαμβανόμενη ανισότητα μεταξύ των απαιτήσεων του περιβάλλοντος και των δικών του απαιτήσεων αλλά και των ικανοτήτων του να διαχειριστεί το γεγονός αυτό που προκύπτει από το

¹⁸ Bolton,R. and Gold,J., “Career management: matching the needs of individuals with the needs of organizations” Personnel Review, Vol 23, No 1, 1994, pp.6-24

¹⁹ Murray ED, Buttner N, Price BH. (2012) Depression and Psychosis in Neurological Practice. In: Neurology in Clinical Practice, 6th Edition. Bradley WG, Daroff RB, Fenichel GM, Jankovic J (eds.) Butterworth Heinemann.

²⁰ Park CL, Gaffey AE.(2007) “Relationships between psychosocial factors and health behaviour change in cancer survivors: an integrative review”, *Ann Behaviour Medicine*, Vol.34, pp.115–134

περιβάλλον και ευρύτερα τις απαιτήσεις του κοινωνικού του συνόλου»²¹.

Με βάση τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι το στρες-το άγχος προκαλείται από την τάση του ναυτικού να αρνείται να αποδεχτεί καταστάσεις που αντιβαίνουν των συνηθειών του, των καταστάσεων που βίωσε μέχρι τη στιγμή που συνέβη το γεγονός που του άλλαξε τη καθημερινότητα του, την ισορροπία του στην οικογένεια του, στη ζωή του κ.λ.π.²².

Το άγχος αποτελεί την «απεγνωσμένη» προσπάθεια του ναυτικού να αντιμετωπίσει καταστάσεις στη ζωή του και να αποκαταστήσει τη σταθερότητα και την ισορροπία του. Συγχρόνως ο συγγραφέας αναφέρει ότι ο χρόνος και το άγχος είναι άμεσα συνδεδεμένοι παράγοντες, μια και το άτομο ανάλογα με την ηλικία του αναπτύσσει διάφορες άμυνες, λειτουργεί διαφορετικά προς τα γεγονότα, αγχώνεται περισσότερο ή λιγότερο.

2.6.2 Υγεία

Η ναυτική εργασία ήταν πάντα μία επικίνδυνη δουλειά. Μακρινά ταξίδια, ακραίες καιρικές συνθήκες, ασθένειες και ατυχήματα μπορούν να έχουν βαρύ τίμημα στην υγεία του πληρώματος. Οι ναυτικοί δεν εκτίθενται μόνο σε μεγαλύτερο κίνδυνο, αλλά είναι επίσης απομονωμένοι από τους χώρους παροχής ιατρικής φροντίδας και βοήθειας, οι οποίοι είναι διαθέσιμοι για τους ανθρώπους στη στεριά²³.

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ) πασχίζει επίμονα να βελτιώσει την υγεία των ανθρώπων στο χώρο εργασίας τους. Όταν οι άνθρωποι διαμένουν στον εργασιακό τους χώρο – όπως είναι αναγκασμένοι να κάνουν οι ναυτικοί – αντιμετωπίζουν ιδιαίτερους κινδύνους όσον αφορά στην υγεία τους. Η πρακτική καθοδήγηση είναι αναγκαία για εκείνους, οι οποίοι πρέπει να παράσχουν

²¹ Maes, S., A. Vingerhoets, and E. Van Heck (1987), "The Study of Stress and Disease: Some Developments and Requirements," *Social Science Medicine*, 25, 567-578

²² Park CL, Gaffey AE.(2007) "Relationships between psychosocial factors and health behaviour change in cancer survivors: an integrative review", *Ann Behaviour Medicine*, Vol.34, pp.115-134

²³ Neira, M.(2006) *Διεθνής Ιατρικός Οδηγός για τα Πλοία*, Ίδρυμα Ευγενίδου

βοήθεια όταν οι ναυτικοί αρρωστήσουν ή τραυματιστούν.

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ΔΟΕ) με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας το 2006, όρισε ότι όλα τα πλοία πρέπει να φέρουν φαρμακείο, ιατρικό εξοπλισμό και ιατρικό οδηγό. Ο Διεθνής Ιατρικός Οδηγός για Πλοία υποστηρίζει μία κύρια αρχή αυτής της Σύμβασης: εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί απολαμβάνουν προφύλαξη της υγείας τους και ιατρική φροντίδα όσο το δυνατόν ανάλογη με αυτή που παρέχεται στους εργαζόμενους στη στεριά, συμπεριλαμβανομένης της κατάλληλης πρόσβασης στα απαραίτητα φάρμακα, στον ιατρικό εξοπλισμό και στις εγκαταστάσεις για διάγνωση και θεραπεία, καθώς και σε ιατρικές πληροφορίες και γνώσεις²⁴.

Η Σύμβαση, αυτή αναφέρει ότι τα πλοία, τα οποία μεταφέρουν 100 ή περισσότερα άτομα και πραγματοποιούν διεθνή ταξίδια διάρκειας άνω των τριών ημερών, πρέπει να έχουν έναν καταρτισμένο ιατρό, υπεύθυνο για την παροχή της ιατρικής φροντίδας.

2.6.3 Κόπωση

Ο Figley (1995) κατέγραψε λεπτομερώς τους τομείς τις λειτουργικότητας του ναυτικού που επηρεάζονται από τη κόπωση. Συγκεκριμένα τις διαχώρισε στους παρακάτω τομείς:

Στο γνωσιακό τομέα το άτομο που βιώνει τη κόπωση παρουσιάζει έκπτωση στη συγκέντρωσή του, χαμηλή αυτοεκτίμηση, απάθεια, ακαμψία, αποπροσανατολισμό, τελειομανία, ενασχόληση με τραυματικές εμπειρίες και ιδέες αυτοκαταστροφής. Σε συναισθηματικό επίπεδο, παρουσιάζονται αισθήματα αδυναμίας, ενοχής, θυμού, φόβου, θλίψης, κατάθλιψης. Αυτά συχνά συνοδεύονται από ένα συναισθηματικό μούδιασμα ή έντονες εναλλαγές διάθεσης και αυξημένη ευαισθησία²⁵.

²⁴ Neira, M.(2006) *Διεθνής Ιατρικός Οδηγός για τα Πλοία*, Ίδρυμα Ευγενίδου

²⁵ Pines, A. M. & Aronson, E. (1988). *Career burnout: Causes nad cures*. New York: Free Press

Συμπεριφοριστικά, το άτομο παρουσιάζει ανυπομονησία, κοινωνική απόσυρση, παλινδρομήσεις σε προηγούμενα στάδια ανάπτυξης, διαταραχές ύπνου, εφιάλτες, διατροφικές διαταραχές, εγρήγορση. Τέλος, το πλήρωμα γίνονται πιο επιρρεπή στα ατυχήματα.

Σε πνευματικό – θρησκευτικό επίπεδο, ο εργαζόμενος που βιώνει κόπωση θέτει υπαρξιακούς προβληματισμούς ως προς την αξία της ζωής, αμφισβητεί τον σκοπό για τον οποίο ζει, χάνει την ελπίδα του, αμφισβητεί τα θρησκευτικά του πιστεύω, γίνεται σκεπτικιστής και παύει να εμπιστεύεται τον εαυτό του.

Στις διαπροσωπικές του σχέσεις, το άτομο μπορεί να αρχίσει να απομονώνεται, να χάνει το ενδιαφέρον του για τις σχέσεις, γίνεται δύσπιστο, γίνεται υπερπροστατευτικός γονέας ή σύντροφος, προβάλλει στους άλλους το θυμό ή τις ενοχές του, χάνει εύκολα την υπομονή του, νοιώθει έντονη μοναξιά και εμπλέκεται σε διαπροσωπικές συγκρούσεις.

Όσον αφορά στο ψυχοσωματικό κομμάτι, τα συμπτώματα που παρουσιάζει το άτομο είναι σοκ, έντονη εφίδρωση, επιτάχυνση ρυθμού αναπνοής, αύξηση της ταχύτητας του σφυγμού, δύσπνοια, μυϊκούς πόνους, ιλίγγους, αποπροσανατολισμό και άλλα σωματοποιημένα συμπτώματα.

Τέλος, ως προς την εργασία του το άτομο, έχει χαμηλό ηθικό, δεν έχει αρκετά κίνητρα, αποφεύγει να εκπληρώσει τα καθήκοντά του, δίνει υπερβολική σημασία σε επουσιώδεις λεπτομέρειες. Η στάση του απέναντι στην εργασία του χαρακτηρίζεται από αρνητισμό, αποστασιοποίηση και απάθεια. Δεν συνδέεται με το αντικείμενο της εργασίας του, η ποιότητα της απόδοσής του είναι χαμηλή, είναι ευερέθιστος, εμπλέκεται σε διαπληκτισμούς με τους συναδέλφους του και τους αποφεύγει²⁶.

Τα συμπτώματα του Συνδρόμου Επαγγελματικής Εξουθένωσης μπορούν να παραλληλιστούν με τα συμπτώματα της κατάθλιψης και του Συνδρόμου

²⁶ Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (1992). ICD-10. Εκδόσεις Βήτα

Μετατραυματικού Στρες. Το άτομο που νιώθει κόπωση, πέρα από το στρες που βιώνει στην εργασία του και το εντοπίζει στην καθημερινότητά του, εμφανίζει συμπτώματα οργανικά, συναισθηματικά και συμπεριφοριστικά που ενδέχεται να μην είναι σε θέση να τα αποδώσει σε κάποια αιτία.

Σύμφωνα με τον Potter τα συμπτώματα της κόπωσης είναι²⁷:

1. Αρνητικά Συμπτώματα: Μη ικανοποίηση, αγωνία, συχνές διαμαρτυρίες, αισθήματα αδικίας, κατάθλιψη και εκρήξεις θυμού.
2. Διαπροσωπικά Προβλήματα: Καθώς τα συναισθήματα του ατόμου έχουν επηρεαστεί υπάρχουν επιπτώσεις στις διαπροσωπικές του σχέσεις. Η επικοινωνία του ατόμου διακατέχεται από υπερβολές, νεύρα, απόσυρση και αναποτελεσματικότητα στην εργασία και στο οικογενειακό περιβάλλον.
3. Προβλήματα Υγείας: Η σωματική ικανότητα του ατόμου επηρεάζεται και είναι ιδιαίτερα επιρρεπές σε κρυολογήματα, πονοκεφάλους, αϋπνίες, πόνους στη μέση καθώς και κόπωση.
4. Μειωμένη Αποδοτικότητα: Αυτός που πάσχει από το Σύνδρομο Επαγγελματικής Εξουθένωσης βαριέται στην εργασία του και είναι ανίκανος να ενθουσιαστεί για κάποιο αντικείμενο. Εμφανίζει δυσκολία συγκέντρωσης και ολοκλήρωσης της εργασίας του.
5. Κατάχρηση Ουσιών: Το άτομο για να αντιμετωπίσει το στρες μπορεί να καταφύγει στο κάπνισμα, τη χρήση αλκοόλ, φαρμάκων ακόμα και ναρκωτικών. Η διατροφικές συνήθειες αλλάζουν σε μεγαλύτερες ή μικρότερες ποσότητες φαγητού. Η αύξηση ή κατάχρηση αυτών των ουσιών υποδηλώνει το πρόβλημα.
6. Αισθήματα Κατωτερότητας: Το άτομο εσωτερικεύει την αποτυχία του στην εργασία του, μετατρέπει τον ενθουσιασμό του σε κυνισμό και νοιώθει ανίκανο να επιδράσει θετικά στην εργασία του. Διακατέχεται από αισθήματα κατωτερότητας και ανικανότητας.

²⁷ Δούκα Μ. (2004). Το σύνδρομο επαγγελματικής εξουθένωσης ή «burnout: στην κοινωνική εργασία, Κοινωνική Εργασία, 70, 97-107

7. Οικογενειακό Στρες: Οι οικογένεια του ατόμου επηρεάζεται καθώς το άτομο αναγκάζεται να απουσιάζει από αυτήν για πολλές ώρες μέσα στη μέρα. Η παρουσία του στο σπίτι δεν είναι απαλλαγμένη από τα προβλήματα της εργασίας. Αντίθετα, τον απασχολούν και για αυτό δεν ευχαριστείται την παρουσία της οικογένειάς του. Δεν βοηθά στο σπίτι ή την οργάνωση του οικογενειακού προγράμματος.

8. Άρνηση Δημιουργίας Σχέσεων: Ο εργαζόμενος που πάσχει από το Σύνδρομο Επαγγελματικής Εξουθένωσης, χάνει το ενδιαφέρον του για τις κοινωνικές σχέσεις του. Σπάνια ξοδεύει χρόνο με τα φιλικά του πρόσωπα και αφήνει τις σχέσεις του να τελειώσουν από την απομάκρυνσή του. Ταυτόχρονα δεν επιδιώκει να γνωρίσει και να σχετιστεί με νέα άτομα.

9. Εκφυλισμός Σχέσεων στην Εργασία: Όταν η κόπωση βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο, ο εργαζόμενος βλέπει στους συναδέλφους του εχθρούς, άτομα που τον επιβουλεύονται και επιθυμούν να δουν την καταστροφή του. Τέλος, καλύπτει τη δική του αδυναμία αποδίδοντας ευθύνες στο πλαίσιο της εργασίας του.

2.7 Ψυχολογικές παράμετροι

2.7.1 Τεστ προσωπικότητας

Στόχος της αξιολόγησης είναι να διερευνηθούν και να επισημανθούν προβληματικές επαγγελματικές σχέσεις πάνω στη βάση του δεν μπορώ ή δεν θέλω. Δηλαδή περιπτώσεις εργαζομένων που δεν πληρούν τις προδιαγραφές της θέσης στην οποία βρίσκονται ή περιπτώσεις εργαζομένων που δεν είναι παρακινήμενοι να εργάζονται για την εταιρία έτσι ώστε να προταθούν τρόποι ανάπτυξης ή παρακίνησής των. Η αξιολόγηση δεν μπορεί να είναι μια μοναδική σφαιρική κρίση, αλλά πρέπει να περιέχει χαρακτηρισμούς για επιμέρους

διαστάσεις της εργασιακής συμπεριφοράς²⁸. Η αξιολόγηση του εργαζομένου έχει τους εξής σκοπούς και χρήσεις²⁹:

- Υποβοηθάει στη δημιουργία και τη διατήρηση ενός ικανοποιητικού επιπέδου εκτέλεσης από τους εργαζόμενους στην παρούσα δουλειά τους.
- Συντελεί στην επισήμανση των αναγκών και ευκαιριών για ανάπτυξη και εξέλιξη ενός ατόμου.
- Ενθαρρύνει και υποκινεί τους προϊσταμένους να μελετούν την συμπεριφορά των υφισταμένων τους και να παίρνουν τη σωστή στάση απέναντί τους με ενδιαφέρον και βοήθεια προς τον καθένα, κάτι δηλαδή που διευκολύνει τη μεταξύ τους αμοιβαία κατανόηση.
- Υποβοηθάει στη λήψη αποφάσεων για προαγωγές, διακοπές εργασίας του εργαζομένου και απολύσεις, ενέργειες δηλαδή που γίνονται σωστά και λογικά, αν η αξιολόγηση γίνεται συστηματικά επί μια μακρά περίοδο από πολλούς εκτιμητές.
- Αποτελεί για πολλούς οργανισμούς τη βάση για το μέγεθος και τη συχνότητα των αυξήσεων των αμοιβών των εργαζομένων.
- Δίνει έμφαση για ακριβείς προβλέψεις κατά την επιλογή των εργαζομένων, που επιτυγχάνεται με τη σύγκριση της εκτίμησης της εργασίας με τα αποτελέσματα των τεστ, των εκτιμήσεων κατά τις συνεντεύξεις κλπ.

Με τις διάφορες μεθόδους αξιολόγησης, όπως Ranking (ταξινόμηση), Graphic Rating (με βάση την κλίμακα), Behaviorally Anchored Rating Scale (περιγραφή στοιχείων συμπεριφοράς), επιτυγχάνεται η ακριβής πληροφόρηση του εργαζομένου σχετικά με τις αδυναμίες που παρουσιάζει, η ανάπτυξη αποτελεσματικών προγραμμάτων εκπαίδευσης σε ατομικό επίπεδο και σαφής επαναπροσδιορισμός των στόχων. Από την άλλη μεριά, απαιτείται υψηλό

²⁸ Κάντας Α. (1998), Οργανωτική- Βιομηχανική Ψυχολογία Μέρος 1^ο Κίνητρα-Επαγγελματική Ικανοποίηση- Ηγεσία, Εκδόσεις “Ελληνικά Γράμματα”, Αθήνα

²⁹ Κάντας Α. (1998), Οργανωτική- Βιομηχανική Ψυχολογία Μέρος 1^ο Κίνητρα-Επαγγελματική Ικανοποίηση- Ηγεσία, Εκδόσεις “Ελληνικά Γράμματα”, Αθήνα

κόστος σε χρηματικές μονάδες καθώς και πολύς χρόνος (Πολυχρονίου, 2008)³⁰.

2.8 Συνθήκες διαβίωσης - υγιεινής

Τα πλοία που δεν έχουν ιατρό απαιτείται να έχουν τουλάχιστον ένα ναυτικό, ο οποίος είτε θα είναι υπεύθυνος για την ιατρική φροντίδα και τη χορήγηση φαρμάκων ως μέρος των τακτικών του καθηκόντων, είτε θα είναι σε θέση να παρέχει τις πρώτες βοήθειες.

Τα αρμόδια άτομα για την ιατρική φροντίδα στο πλοίο, τα οποία δεν είναι ιατροί, θα πρέπει να έχουν ολοκληρώσει με επιτυχία την κατάρτισή τους στην ιατρική φροντίδα, ώστε να εκπληρώνουν τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρηση Φυλακής των Ναυτικών. Ο Διεθνής Ιατρικός Οδηγός για Πλοία αποτελεί μία σταθερή αναφορά σε αυτά τα εκπαιδευτικά μαθήματα και είναι σχεδιασμένος για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος, τα οποία είναι επιφορτισμένα με την ιατρική φροντίδα στο πλοίο.

2.9 Νέες τεχνολογίες

Η πρόσβαση σε έγκαιρες και ακριβείς πληροφορίες είναι ζωτικής σημασίας για τη δημιουργία μιας κοινής «εικόνας» για την κατάσταση στη θάλασσα, που με τη σειρά της οδηγεί σε καλύτερες λειτουργίες και αποδοτικότερη χρήση των περιορισμένων πόρων. Έχει σημειωθεί ήδη πρόοδος μέσα από μια σειρά συστημάτων της Ε.Ε. που εξυπηρετούν διάφορους τομείς πολιτικής και, σε ορισμένες περιπτώσεις, υπερβαίνουν τα πλαίσια ενός τομέα.

Στα εν λόγω συστήματα περιλαμβάνονται: το SafeSeaNet, ένα ενωσιακό σύστημα παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και πληροφόρησης για τα ύδατα της Ε.Ε., το οποίο διαχειρίζεται ο EMSA και ως στόχο έχει να

³⁰ Πολυχρονίου Π. (2008), *Διοίκηση Συγκρούσεων*, Εκδόσεις Πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα

διασφαλίσει την εφαρμογή της νομοθεσίας της Ε.Ε.· το κοινό σύστημα επικοινωνίας και πληροφόρησης έκτακτης ανάγκης (ΚΣΕΠΕΑ), το οποίο διευκολύνει την επικοινωνία κατά τη διάρκεια θαλάσσιων ατυχημάτων και καταστροφών και τελεί υπό τη διαχείριση της Γενικής Διεύθυνσης Ανθρωπιστικής Βοήθειας (ECHO) της Επιτροπής· το Σύστημα Παρακολούθησης Σκαφών, που τελεί υπό τη διαχείριση της EFCA και των κρατών μελών, το οποίο στηρίζει την κοινή αλιευτική πολιτική· το δίκτυο θαλάσσιας επιτήρησης (MARSUR), το οποίο τελεί υπό τη διαχείριση του EOA και στηρίζει την Κοινή Εξωτερική Πολιτική και Πολιτική Ασφάλειας (ΚΕΠΠΑ)· το Ευρωπαϊκό Σύστημα Επιτήρησης των Συνόρων (EUROSUR)³¹, το οποίο βελτιώνει την επίγνωση της κατάστασης και την ικανότητα αντίδρασης των κρατών μελών και του οργανισμού συνόρων της Ε.Ε., Frontex, στα εξωτερικά σύνορα· επιπλέον, το κοινό περιβάλλον ανταλλαγής πληροφοριών (CISE) για τον ενωσιακό τομέα της θάλασσας, που αναπτύσσεται προς το παρόν από την Ε.Ε. και τα κράτη μέλη της Ε.Ε./του EOX από κοινού, ενισχύει περαιτέρω και δημιουργεί ένα πλαίσιο διαλειτουργικότητας μεταξύ εθνικών και ενωσιακών συστημάτων που χρησιμοποιούν συγκεκριμένα ένα κοινό μοντέλο δεδομένων.

Στο πλαίσιο των στόχων της στρατηγικής της Ε.Ε. για την ασφάλεια στη θάλασσα, το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Γεωσκοπησης Κοπέρνικος αναπτύσσει ήδη μια σφαιρική προσέγγιση για πιο συντονισμένη χρήση των διαστημικών συστημάτων και τεχνολογιών τηλεπισκόπησης και των παράγωγων εφαρμογών τους για τις διατομεακές υπηρεσίες θαλάσσιας επιτήρησης.

Οι τεχνολογίες επιτήρησης διαστήματος και οι εναέριες τεχνολογίες επιτρέπουν την παρατήρηση περιοχών με δύσκολη πρόσβαση και συμβάλλουν στη βελτίωση της ανίχνευσης και του εντοπισμού μικρών σκαφών που χρησιμοποιούνται για λαθρεμπόριο ναρκωτικών, πειρατεία και μετανάστευση.

³¹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1052/2013, της 22ας Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Επιτήρησης των Συνόρων (Eurosur), ΕΕ L 295/11 της 6.11.2013.

Από το 2013, ο Frontex, ο EMSA και το Δορυφορικό Κέντρο της Ε.Ε. (EUSC), συγκροτούν μια υπηρεσία για τη συνδυασμένη εφαρμογή των μέσων επιτήρησης, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων παρακολούθησης πλοίων, της δορυφορικής απεικόνισης και των επανδρωμένων αεροσκαφών επιτήρησης. Από το 2014, οι σχετικές με τη γεωσκόπηση συνιστώσες αυτής της υπηρεσίας θα στηρίζονται από το πρόγραμμα Κοπέρνικος.

Κεφάλαιο 3^ο Οικονομική Κρίση

3.1 Ναυτικοί κύκλοι

Κάποτε ο Winston Churchill (1874-1965) είπε: “Όσο πιο πίσω κοιτάζω τόσο πιο μπροστά βλέπω”. Αναφερόμενος στη ναυτιλία και μέσα από τη παραπάνω ρήση θέλησε να δείξει ότι η ναυτιλία μπορεί να μάθει πολλά από το παρελθόν της, τα οποία θα τη βοηθήσουν να έχει μια επιτυχημένη πορεία στο μέλλον

Στη παρούσα υποενότητα θα καθοριστεί η ισχύουσα κατάσταση στη ναυτιλιακή αγορά, ενώ θα συζητηθούν τα γεγονότα που συντέλεσαν ώστε να οδηγηθεί η ναυτιλία στη σημερινή της μορφή. Ουσιαστικά θα γίνει μια προσέγγιση του παρελθόντος της ναυτιλίας για να εξηγηθεί η κατάσταση που επικρατεί σήμερα, στη λογική δηλαδή που καθόρισε πολλά χρόνια πριν ο Winston Churchill, ο οποίος διατέλεσε πρωθυπουργός της Αγγλίας από το 1951-1955 .

Ο συγγραφέας προκειμένου να έχει μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα του τι οδήγησε τη ναυτιλιακή αγορά στη τωρινή της μορφή, ξεκίνησε τη μελέτη της ανατρέχοντας στα τέλη του 19^{ου} αιώνα όπου συγκεκριμένα στα τέλη του 1870, η ναυτιλία αναπτύσσεται με ραγδαίους ρυθμούς ξεκινώντας τη συγκεκριμένη χρονιά από 16,7 gross registered tonnage και φτάνοντας μέσα σε 40 χρόνια το 1910 δηλαδή στις αρχές του 20^{ου} αιώνα στα 34,6 gross registered tonnage.

Η αυξημένη προσφορά εκείνη τη περίοδο οδήγησε και σε αύξηση της ζήτησης σε θαλάσσιες μεταφορές. Όλα αυτά συνηγόρησαν τη συγκεκριμένη περίοδο σε άνθηση της ναυτιλιακής οικονομίας³².

Προχωρώντας την ανάλυση και μελετώντας προγενέστερες συνθήκες της ναυτιλίας που οδήγησαν στη σημερινή της κατάσταση, μεταφερόμαστε στη περίοδο που ακολούθησε ανάμεσα στον Α' και Β' Παγκόσμιο πόλεμο (1919-1938) η οποία δεν χαρακτηρίστηκε ως ευνοϊκή για το κλάδο και συγκεκριμένα

³² Stopford, M.(2009), *Maritime Economic*, Routledge,pp.110-118

για τους πλοιοκτήτες. Συγκεκριμένα τη περίοδο αυτή η ανάπτυξη του εμπορίου δεν μπόρεσε να συμβαδίσει με την ευρύτερη ανάπτυξη του κλάδου της ναυτιλίας δεδομένης της υπερπροσφοράς που ίσχυσε τα προηγούμενα χρόνια. Η περίοδος αυτή χωρίζεται σε δυο υπό περιόδους η πρώτη εκτείνεται από το 1922-1926 η οποία χαρακτηρίστηκε από μέτρια κερδοφορία για τους πλοιοκτήτες και η δεύτερη από το 1927-1938 η οποία ήταν καταστροφική για την ναυτιλία λόγω του μεγάλου κραχ του 1930³³.

Στα πρώτα 25 χρόνια μετά τη λήξη του δευτέρου Παγκοσμίου πολέμου, η ανάπτυξη της ναυτιλίας, λόγω της αυξημένης ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές είναι ραγδαία. Στη συγκεκριμένη κατάσταση συντέλεσαν διάφορα πολιτικά γεγονότα, όπως ο πόλεμος της Κορέας (1950) και η καταστροφή των ιαπωνικών και γερμανικών ναυπηγιών κατά τη διάρκεια του Πολέμου. Ένα άλλο σημαίνον γεγονός της εποχής που συντέλεσε και αυτό στην αύξηση των τιμών των ναύλων ήταν το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ(1956) που επηρέασε το χρόνο του ταξιδιού από την Ανατολή στην Ευρώπη³⁴.

Η μετέπειτα επαναλειτουργία της Διώρυγας του Σουέζ τον Απρίλιο του 1957, οδήγησε σε αναστολή της ανάπτυξης για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η υπερπροσφορά των προηγούμενων ετών δεν ήταν δυνατόν να καλυφθεί από τη παρούσα ζήτηση. Προς τη κατεύθυνση αυτή συντέλεσε και το ότι η παγκόσμια οικονομία είχε εισέλθει σε τροχιά ύφεσης, γεγονός που ξεκίνησε χρονικά από το 1958, αποδεικνύοντας ότι η πορεία της οικονομίας αποτελεί σημαίνον παράγοντα επηρεασμού της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών. Αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης ήταν οι τιμές των ναύλων να πέσουν και να παραμείνουν σε χαμηλά επίπεδα για την επόμενη δεκαετία μέχρι περίπου το 1970.

Η ναυτιλία άρχισε και πάλι να ανακάμπτει με το κλείσιμο και πάλι για ακόμη μια φορά της Διώρυγας του Σουέζ το 1967, απόφαση που ήταν αποτέλεσμα του πολέμου μεταξύ Ισραήλ και Αιγύπτου. Οι θετικές αυτές

³³ Grammenos, C.Th., and Arcoulis, A.G.(2002) “Macroeconomic factors and international Shipping Stock Returns”, *Journal of Maritime Economics*, Vol. 4, pp.81-99

³⁴ McConville, J.(1999) *Economics of Maritime Transport*, Witherby

συνθήκες διήρκησαν για τα επόμενο επτά χρόνια και όσο η διώρυγα συνέχιζε να είναι κλειστή. Η ναυτιλία και συγκεκριμένα το θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε από 1,807 million tons το 1966 σε 3,233 million tons το 1973³⁵.

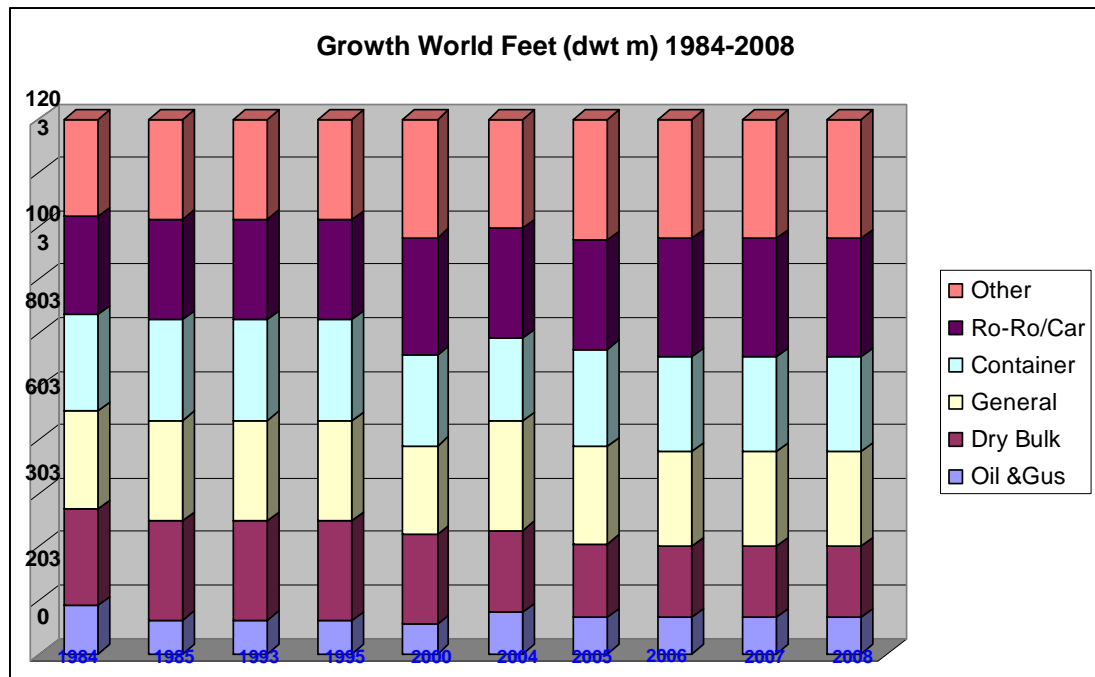
Μετά το πέρας δυο συνεχόμενων δεκαετιών ανάκαμψης της ναυτιλίας και συγκεκριμένα των θαλασσιών μεταφορών, παρατηρείτε και πάλι έντονη κάμψη στο θαλάσσιο εμπόριο στα μέσα της δεκαετίας του 1970 ενώ η ύφεση εντείνεται στις αρχές της δεκαετίας του 1980.

Η κρίση εκείνης της περιόδου είναι ακόμα πιο ισχυρή και πλήττει σε μεγαλύτερο βαθμό τη ναυτιλία, από αυτή που συντελέστηκε το 1930. Εκείνη τη περίοδο υπήρξε μια νέα ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Παρότι τα προβλήματα σε επίπεδο οικονομίας και τη βαθειά κρίση, η ανάπτυξη των προηγούμενων ετών κράτησε τις παραγγελίες των πλοίων σε υψηλά επίπεδα, συγκεκριμένα οι νέες παραγγελίες πλοίων αύξησαν την προσφορά από 225 million tons deadweight σε 320 million tons deadweight παρά τη μειωμένη ζήτηση εκείνης της περιόδου. Η φθίνουσα πορεία έφτασε στο μέγιστο σημείο της το 1986³⁶.

Η δεκαετία του 1990 ήταν κατά την έναρξη της αρκετά προσοδοφόρα για τη ναυτιλιακή αγορά, καθώς ο ναυτιλιακός κλάδος παρουσίασε αναπτυξιακές τάσεις αμέσως μετά τη κρίση του 1986 (Βλέπε Διάγραμμα 1)

³⁵ Stopford, M.(2009), *Maritime Economic*, Routledge,pp.110-118

³⁶ Buxton, I.L. (2001) "Ships and efficiency -150 years of technical and economic developments", *Transactions of the Royal Institute of Naval Architects B*, Vol.143, pp.317-338



Graph 1- Ο παγκόσμιος στόλος ανά τύπο πλοίου, επιλεγμένων ετών

Πηγή: Stopford, M.(2009), *Maritime Economic*, Routledge, pp.110-118

Το παραπάνω διάγραμμα παρουσιάζει τη πορεία του παγκόσμιου στόλου για τη περίοδο 1984-2008. Η δεκαετία του 1990 χαρακτηρίστηκε από σταθερά βήματα ανάπτυξης καθώς είχε να αντιμετωπίσει τη κρίση της Ασίας το 1997. Ο κάθετος άξονας παρουσιάζει τη χωρητικότητα των πλοίων σε εκατομμύρια dwt, ενώ ο οριζόντιος τα διάφορα είδη των πλοίων όπως tankers, πλοία διακίνησης ξηρού φορτίου και μεταφοράς I.X, containers κ.λ.π.

Η ανάπτυξη της αγοράς δηλώνεται μέσα από την αύξηση των παραγγελιών, συνεπώς και των πλοίων προς παράδοση. Από τα 600 m.dwt στην αρχή της δεκαετίας οι παραγγελίες αυξάνονται σε πάνω από 700 m.dwt προς το τέλος της. Η θετική αυτή κατάσταση της συγκεκριμένης περιόδου διακόπτεται κάπως απότομα το 1997, η οποία αποτέλεσε το έτος κτίσης για την Ασία, η οποία ήταν απόρροια της πρωτικής τάσης της βιομηχανίας στη χώρα.

Στην έναρξη του 21^{ου} αιώνα η άνθιση του ναυτιλιακού κλάδου είναι αξιοσημείωτη. Οι αποδόσεις των πλοιοκτητών αυξάνονται κατακόρυφα

οδηγημένες από την ευρύτερη αυξητική πορεία του παγκόσμιου εμπορίου. Ως φυσικό επόμενο των παραπάνω δεδομένων υπάρχει μια αυξητική τάση στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Τα αγαθά προς εμπόριο το 2007 φτάνουν τα 8,02 δισεκατομμύρια τόνους, έχοντας μια αύξηση της τάξεως του 4,8% σε σχέση με το προηγούμενο έτος και 3,1% σε σχέση με τις τρεις προηγούμενες δεκαετίες όπως παρουσιάζετε στο Πίνακα 1.

Πίνακας 1-Η ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου (σε εκατομμύρια τόνους)

| Year | Oil | Main Bulks | Other Dry Cargo | Total (all cargoes) |
|------|------|------------|-----------------|---------------------|
| 1970 | 1442 | 448 | 676 | 2566 |
| 1980 | 1871 | 796 | 1037 | 3704 |
| 1990 | 1755 | 968 | 1285 | 4008 |
| 2000 | 2163 | 1288 | 2533 | 5984 |
| 2006 | 2595 | 1876 | 3181 | 7652 |
| 2007 | 2681 | 1997 | 3344 | 8022 |

Πηγή: UNCTAD.(2008) Review of Maritime Transport 2008, Available in 20-12-2013 from <http://unctad.org>

Ο πίνακας 1 παρουσιάζει την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου από τη θάλασσα από το 1982 έως το 2007 , ανά τομέα. Οι αριθμοί αναφέρονται σε εκατομμύρια τόνους. Οι παραγγελίες των νέων πλοίων όπως φαίνεται στο Πίνακα 1 παρουσιάζουν αυξητικές τάσεις το 2007. Συγκεκριμένα φτάνουν τα 81,9 εκατομμύρια dwt, επίπεδα πολύ υψηλά σε σχέση με τα προηγούμενα 10 έτη. Στα ίδια επίπεδα κυμαίνονται και οι τιμές των second hand πλοίων.

Προχωρώντας η ανάλυση από το συγγραφέα οδηγείτε στο σήμερα και

συγκεκριμένα στο 2008 όπου ξεσπά η παγκόσμια οικονομική κρίση, οδηγεί σε πτωτική πορεία τη παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα άρα και τη παγκόσμια ναυτιλία. Η πτωτική πορεία στις τιμές των ναύλων είχε ως φυσικό επόμενο την εμφάνιση αρνητικών αποδόσεων. Τα χαμηλά επίπεδα ζήτησης συνεχίζουν μέχρι και το 2013.

Σήμερα η κατάσταση είναι δεινή σε επίπεδο ζήτησης για την ναυτιλία με αποτέλεσμα την επικείμενη ναυτιλιακή κρίση. Μελετώντας ιστορικά τις εξελίξεις στη ναυτιλία διαπιστώθηκε ότι υπήρξαν δεδομένα που συντελούσαν την ανάπτυξη ή την ύφεση της ναυτιλίας, τα δεδομένα αυτά ήταν άλλοτε πολιτικά, άλλοτε οικονομικά και άλλοτε και τα δυο, το αποτέλεσμα τους εκφραζόταν άλλοτε με μείωση της ζήτησης και άλλοτε με αύξηση με αποτέλεσμα να ευνοούνται η όχι οι παράγοντες που συντέλεσαν και συντελούν μέσα στα χρόνια τη ναυτιλιακή αγορά.

Το σίγουρο είναι ότι η μελέτη της ιστορίας θα βοηθήσει να ξεπεραστεί και η παρούσα κρίση μια και η ιστορία επαναλαμβάνετε, αυτό που αλλάζει είναι οι συνθήκες και οι άνθρωποι, η μεθοδολογία όμως αντιμετώπισης είναι περίπου η ίδια, άρα η εφαρμογή στρατηγικών του παρελθόντος στο σήμερα, θα βοηθήσει το κλάδο να βγει επιτυχώς και άμεσα από τη κρίση.

Σύμφωνα με τον Afaloniati(2005) ιστορικά πριν από την ανάπτυξη μεσολαβούσε ένα διάστημα κρίσης και το αντίθετο, πράγμα που σημαίνει ότι και τώρα όλοι αναμένουν μια παρόμοια αντίδραση της αγοράς³⁷. Για το λόγο του αληθές κατά τη πενταετία πριν την παγκόσμια οικονομική κρίση, οι θαλάσσιες μεταφορές και οι μεταφορές με containers γνώρισαν μεγάλη άνθηση λόγω των ρυθμών ανάπτυξης αναδυόμενων οικονομιών όπως η Κίνα, η Βραζιλία, η Ρωσία κ.λ.π, στη συνέχεια με τα οικονομικά προβλήματα της Δύσης η ανάπτυξη σταμάτησε και σήμερα αναμένετε και πάλι να υπάρξουν εξελίξεις που θα ανατρέψουν τη κατάσταση και θα επαναφέρουν τη ναυτιλία στο πιο υψηλό επίπεδο ανάπτυξης της.

³⁷ Afaloniatis, E.(2005) *The Competitiveness of the Greek flag in shipping*, Piraeus University

Σήμερα η ναυτιλία βρίσκεται σε ύφεση για παρόμοιους λόγους που βρισκόταν και στο παρελθόν, συγκεκριμένα εξαιτίας της βιομηχανικής και καταναλωτικής κρίσης. Ο λόγος σήμερα σε αντίθεση με το παρελθόν πέρα από τη παγκόσμια ύφεση για την οποία έγινε αναφορά παραπάνω, εστιάζεται κυρίως στα προβλήματα ρευστότητας τα οποία αντιμετωπίζουν οι τράπεζες πράγμα που σημαίνει ότι δεν υπάρχει κίνηση εμπορευμάτων άρα και δεν υπάρχει κίνηση πλοίων³⁸.

3.2 Στροφή προς το ναυτιλιακό επάγγελμα

Ανω των 100.00 ενδιαφερομένων αναζητούν δουλειά σε καράβια , προκειμένου να έχουν τα χρήματα για την επιβίωση με βασικότερο στοιχείο είναι ότι το λιγότερο 6.000 από αυτούς που εξέδωσαν ναυτικό φυλλάδιο, ξεπερνά ηλικικά τα 30έτη, σημαίνει οτι δεν έχουν ανάλογο πτυχίο στα ναυτηλιακά και ξεκίνησαν την επαγγελματική τους καριέρα κάνοντας άλλο επάγγελμα³⁹.

Είναι άξιο αναφοράς ότι υφίσταται σημαντικός αριθμός πολιτών, που τα τελευταία 30 χρόνια, είτε είχαν σπουδάσει σε ναυτικές σχολές είτε είχαν ναυτολογηθεί σε καράβια, και για ποικίλους λόγους είχαν σταματήσει από το ναυτικό επάγγελμα ασχολούμενοι με άλλα επαγγέλματα, κάνοντας τώρα το βήμα για εργασία και πάλι σε καράβια⁴⁰.

Μέχρι το 2007 είχαν εκδοθεί συνολικά 1.900 ναυτικά φυλλάδια, ενώ για το τρέχον έτος αναμένεται να περάσει τα 5.000. Μόνο στους πρώτους μήνες του 2011 είχαν βγει 3.000 περίπου ναυτικά φυλλάδια⁴¹.

Η προσφορά για ναυτική εργασία είναι τεράστια στην Ακτή Μιαούλη, αυτήν την περίοδο, που οι κάτοχοι των νέων ναυτικών φυλλαδίων προσδίδουν

³⁸ Savarikas, F.(2009), “Economic crises and shipping”, Vol.197, *Ship-owner magazine*

³⁹ Αθανασίου, Σ.(2013) *Ενημέρωση ταξιδεύοντας στη θάλασσα*, Π.Σ.Ε.Α.Σ

⁴⁰ Αθανασίου, Σ.(2013) *Ενημέρωση ταξιδεύοντας στη θάλασσα*, Π.Σ.Ε.Α.Σ

⁴¹ Αθανασίου, Σ.(2013) *Ενημέρωση ταξιδεύοντας στη θάλασσα*, Π.Σ.Ε.Α.Σ

μέχρι τρεις μισθούς σε μεσάζοντες και ναυτικούς προκειμένου να μπαρκάρουν.

Η τάση που παρατηρείται στις μέρες μας, δηλαδή η στροφή προς το ναυτικό επάγγελμα, αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι εφέτος υπήρξε μεγάλη προσφορά νέων, αποφοίτων των Λυκείων, να εγγραφούν στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.⁴²

Αναφορικά με την απογραφή ναυτεργατικού δυναμικού, που έβγαλε το αρμόδιο υπουργείο Ναυτιλίας, τον Σεπτέμβριο του 2008, υπήρχαν ναυτολογημένοι στο σύνολο 15.721 Έλληνες ναυτικοί, 14.779 σε υπό ελληνική σημαία καράβια και άλλοι 942 Έλληνες ναυτικοί σε πλοία υπό ξένη σημαία.

Η σύγκριση του αριθμού των ναυτικών φυλλαδίων, που είχαν εκδοθεί την τελευταία τριετία, φτάνει να αναδείξει το μέγεθος της πίεσης που υπάρχει στην αγορά ναυτικής εργασίας.

Ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού Γιώργος Βλάχος, σχολιάζοντας τις τάσεις στην αγορά ναυτικής εργασίας τόνισε ότι «παρατηρείται δυσλειτουργία στη ναυτική εκπαίδευση και ειδικότερα στο πρακτικό κομμάτι της εκπαίδευσης των σπουδαστών, αφού ένα μεγάλο μέρος των πρωτοετών σπουδαστών υπάρχει στους δρόμους του Πειραιά⁴³.

Επιπλέον τόνισε ότι είναι *«λυπηρό το γεγονός ότι παρακαλούν ζητώντας την βοήθεια του οποιοδήποτε αφού δεν βρίσκουν ανταπόκριση, ούτε από την πλευρά της πολιτείας, που έχει και την υποχρέωση, αλλά ούτε και από μια μερίδα της πλοιοκτησίας»* και ζήτησε την παρέμβαση της Πολιτείας *«προκειμένου να λυθεί άμεσα το πρόβλημα.»*, γιατί όπως τονίζει *«είναι προσβολή για όλους, να ταλαιπωρούνται οι εργαζόμενοι άδικα, επειδή ορισμένοι υπεύθυνοι δεν διατίθενται ν' αγγίξουν το πρόβλημα.*

Δεν είναι δυνατόν να γίνεται αναφορά για προσέλκυση και παραμονή των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, όταν δεν μπορεί να διασφαλιστεί το

⁴² Αθανασίου, Σ.(2013) *Ενημέρωση ταξιδεύοντας στη θάλασσα*, Π.Σ.Ε.Α.Σ

⁴³ Βλάχος, Γ.(2013) *Ενημέρωση ταξιδεύοντας στη θάλασσα*, Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού

αυτονόητο ότι η πρακτική τους εκπαίδευση είναι και επιδοτούμενη. Κυρίως, το πρόβλημα εντοπίζεται στις σπουδάστριες των Ακαδημιών όπου πόρτες των ναυτιλιακών είναι ερμητικά κλειστές», τόνισε χαρακτηριστικά.

Ο γενικός γραμματέας της ΠΕΠΕΝ Αχιλλέας Ταρλάμης, απαντώντας σε σχετική ερώτηση τόνισε ότι *«νεοφυλλαδιούχοι είναι δύσκολο να μπαρκάρουν με την έννοια ότι έχει δυσκολέψει ιδιαίτερα η ναυτολόγηση επαγγελματιών ναυτικών και προσοντούχων, αφού ακόμα και παραδοσιακές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες αρνούνται ακόμα να απασχολήσουν δοκίμους και ανθυποπλοιάρχους»*.

Επιπλέον ανέφερε ότι *«αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών που ναυτολογούν νέους ναυτικούς περιορίζεται δραματικά»*.

Κεφάλαιο 4^ο Συστήματα Διαχείρισης ασφαλείας

4.1 Αναφορά

Οι δραματικές συνέπειες των ναυτικών ατυχημάτων της προηγούμενης δεκαετίας τόσο στο θαλάσσιο περιβάλλον όσο και στο έμψυχο ναυτεργατικό δυναμικό ώθησαν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organisation) στην λήψη και την υιοθέτηση ενός νέου θεσμικού πλαισίου για ασφαλέστερες μεταφορές. Άλλωστε, η αναγνώριση του πρωταγωνιστικού ρόλου του ανθρώπινου παράγοντα στην πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων και απωλειών, καθιστούσε πλέον επιτακτική την εφαρμογή ενός συστήματος ποιοτικής διαχείρισης τόσο στα πλοία όσο και στις εταιρείες.

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

Σκοπός των κατευθυντήριων γραμμών ήταν «να παρέχει στους υπεύθυνους της λειτουργίας των πλοίων το πλαίσιο της σωστή ανάπτυξης, υλοποίησης και αξιολόγησης της ασφάλειας και της διαχείρισης της πρόληψης ρύπανσης σύμφωνα με την ορθή πρακτική. Οι κατευθυντήριες γραμμές παρέχουν σε μία εταιρεία τις γενικές αρχές και στόχους που πρέπει να ακολουθήσει κατά τη θέσπιση μιας πολιτικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος." Το ψήφισμα A.647 αναγνώρισε την ανάγκη, αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές να εξετάζονται περιοδικά και να αναθεωρούνται υπό το πρίσμα της εμπειρίας που αποκτήθηκε από την εφαρμογή τους. Με βάση την

εμπειρία με την έκδοση του 1989 και τα σχόλια που πραγματοποιούνται από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας του IMO την Επιτροπή

Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, οι αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές εγκρίθηκαν από τη Γενική Συνέλευση στη συνάντηση του Νοεμβρίου του 1991 μέσω του ψηφίσματος A.680.

Η διαδικασία αναθεώρησης συνεχίστηκε μέχρι την επόμενη τακτική σύνοδο της Συνέλευσης τον Νοέμβριο του 1993. Κατά τη συνάντηση αυτή, η Συνέλευση υιοθέτησε την απόφαση απόφαση A 741(18) «Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος», (ISM Code: International Safety Management Code). Ειδικότερα στις 4 Νοεμβρίου 1993, στη 18η σύνοδό, η συνέλευση IMO ενέκρινε το ψήφισμα A.741 (18). Στις 19 Μαΐου 1994 το ψήφισμα ενσωματώθηκε στη Συνθήκη SOLAS του 1974 ως κεφάλαιο IX, με τίτλο «Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη ρύπανσης», γνωστή ως Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE, International Safety Management Code). Σύμφωνα με τον κανονισμό 2 του SOLAS, ο ISM CODE έγινε υποχρεωτικός για τα κράτη που υπέγραψαν σε αυτό το συνέδριο. Ο ISM CODE μπήκε σε εφαρμογή σε δύο φάσεις (κανονισμός 2 κεφάλαιο IX SOLAS 1974 (τροποποιήσεις του 1994)⁴⁴:

- Την 1η Ιουλίου 1998 σχετικά με τα επιβατηγά πλοία συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών-ταχύπλοων, πετρελαιοφόρων, βυτιοφόρων με χημικά, μεταφορών αερίου, και ταχύπλοων φορτίου μικτής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων.
- Την 1η Ιουλίου 2002 σχετικά με τα πλοία γενικού φορτίου μικτής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων.
- Όσον αφορά τα ro-ro (roll-on/roll-off) επιβατικά πλοία που ταξιδεύουν

⁴⁴ Βλάχος, Γ.(2000) *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Α. Σταμούλης

μεταξύ των λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο ISM CODE θα έπρεπε να είχε εφαρμοστεί μέχρι την 1η Ιουλίου 1996. Πράγματι, σε επίπεδο ευρωπαϊκής ένωσης υιοθετήθηκαν διάφοροι κανόνες σχετικοί με την ασφάλεια του επιβάτη στα go-go επιβατικά πλοία.

Κύρια επιδίωξη του Κώδικα είναι να αποτελέσει τον συνδετικό κρίκο μεταξύ των ενεργειών που γίνονται πάνω σε ένα πλοίο από τα μέλη του πληρώματος του, με την εταιρεία που διαχειρίζεται τα συμφέροντα του, συμβάλλοντας έτσι στην ασφαλέστερη ναυσιπλοΐα και στην πρόληψη της μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Κεντρικό ρόλο σε αυτό παίζει η δημιουργία και η εφαρμογή ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης. Το σύστημα αυτό πρέπει να περιγράφει επαρκώς όλες τις διαδικασίες που συμβαίνουν καθημερινά τόσο πάνω στο πλοίο όσο και στο γραφείο διαχείρισης του, να εφαρμόζεται χωρίς παρεκκλίσεις, να ενημερώνεται και να βελτιώνεται συνεχώς⁴⁵.

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

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

⁴⁵ Γουλιέλμος, Α.Μ.(2006) *Management Ναυτιλιακών επιχειρήσεων*, Εκδόσεις Σταμούλης

τη δυνατότητα στο προσωπικό της εταιρείας να υλοποιήσει την πολιτική ασφάλειας των

πλοίων της και προστασίας του περιβάλλοντος.

Ο Κώδικας ISM αποτελείται από 13 κεφάλαια. Αυτά περιγράφονται παρακάτω⁴⁶:

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

A. Γενικά (General): Ο Κώδικας ISM, εκτός από τον γενικό σκοπό που αναφέρεται στο προοίμιο, είναι και η θεσμοθέτηση ενός διεθνούς προτύπου για την διαχείριση της ασφάλειας, τη λειτουργία των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος, η εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, η πρόληψη του ανθρώπινου τραυματισμού ή της ανθρώπινης ζωής και η αποφυγή πρόκλησης βλάβης στο θαλάσσιο περιβάλλον και στην περιουσία.

A.1) Ορισμοί (Definitions): Δίνονται οι ορισμοί της «εταιρείας» και της «διοικητικής αρχής», όροι οι οποίοι είναι απαραίτητοι για την κατανόηση του περιεχομένου και την εφαρμογή του Κώδικα.

A.2) Στόχοι (Objectives): Εκτός από τους γενικούς στόχους που αναφέρονται παραπάνω, ο Κώδικας περιλαμβάνει και στόχους που αναφέρονται στην ασφαλή διαχείριση της εταιρείας, οι οποίοι συνοψίζονται στα εξής:

-τη παροχή λειτουργικών πρακτικών σε ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον προσανατολισμένες στο προσωπικό της εταιρείας.

- τη καθιέρωση μέτρων για όλους τους αναγνωρισμένους κινδύνους, η οποία αποτελεί στόχο μη πραγματοποιήσιμο καθώς ο μηδενισμός των κινδύνων δεν μπορεί να επιτευχθεί.

⁴⁶ ISM Code.(2005) *Practical guide to the Legal and insurance implications*, Εκδόσεις LLP

A.3) Εφαρμογή (Applications): Ο Κώδικας ISM είναι εφαρμόσιμος σε όλα τα πλοία. Η αναφορά αυτή δείχνει την προσπάθεια του IMO να θεσμοθετήσει ένα πρότυπο που εφαρμόζεται από όλα τα πλοία και τις εταιρείες που τα διαχειρίζονται.

B. Πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος (Safety and environmental protection policy): Κάθε εταιρεία θα πρέπει να συντάξει και να εκδώσει την πολιτική που στοχεύει να εφαρμόσει και στην οποία θα πρέπει να δηλώνεται με σαφήνεια ότι περιλαμβάνονται οι ακόλουθοι στόχοι⁴⁷:

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

Στην παραπάνω δήλωση πολιτικής θα πρέπει να δηλώνεται επίσης με σαφήνεια, ότι οι παραπάνω στόχοι θα επιτευχθούν με⁴⁸:

- Την βελτίωση της ενημέρωσης του προσωπικού σε θέματα ασφάλειας
- Την συμμόρφωση των πλοίων με τους υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς
- Την αναγνώριση και υιοθέτηση σχετικών Κωδικών, Οδηγιών και Προτύπων
- Την ύπαρξη ασφαλούς πρακτικής στην λειτουργία των πλοίων
- Την εξασφάλιση ασφαλούς εργασιακού περιβάλλοντος
- Την προετοιμασία για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών και την καθιέρωση προληπτικών μέτρων για την αντιμετώπιση συγκεκριμένων κινδύνων.

Γ. Ευθύνες και Αρμοδιότητες της Εταιρείας (Companies responsibilities)

⁴⁷ Maritime Accident Review.(2007) European Maritime Safety Agency

⁴⁸ Maritime Accident Review.(2007) European Maritime Safety Agency

and authority): Κάθε εταιρεία θα πρέπει να καταγράψει με σαφή τρόπο τις αρμοδιότητες των τμημάτων, τις θέσεις των ατόμων που απασχολούνται με θέματα ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς επίσης και την σχέση μεταξύ τους, τόσο στην εταιρεία όσο και στο πλοίο. Επιπλέον, πίνακες και διαγράμματα που να απεικονίζουν με παραστατικό τρόπο την δομή/οργάνωση της εταιρείας πρέπει να επισυνάπτονται. Στα διαγράμματα αυτά πρέπει να δηλώνεται με σαφήνεια ο επικεφαλής του κάθε τμήματος και να εξασφαλίζεται εγγράφως η ύπαρξη ενός αρμόδιου προσώπου κάθε τμήματος κατά τις εργάσιμες ώρες. Η δυνατότητα επαφής κατά τις μη εργάσιμες ώρες με τον επικεφαλής ή τον αντικαταστάτη κάθε τμήματος και έγγραφες διαδικασίες σχετικά με την ανάθεση αρμοδιοτήτων και καθηκόντων σε περίπτωση απουσίας του επικεφαλής κάθε τμήματος πρέπει να περιλαμβάνονται στο Σ.Α.Δ.

Δ. Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο (Designated Person (s): Κάθε εταιρεία θα πρέπει εγγράφως να ορίσει ένα ή περισσότερα άτομα ως συνδέσμους μεταξύ πλοίων και εταιρείας, σε θέματα ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος. Ο καθορισμός αυτού του προσώπου θα πρέπει να εγκριθεί από τον Γενικό Διευθυντή της εταιρείας ή άλλο αρμόδιο πρόσωπο. Τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες του πρέπει να καθορίζονται εγγράφως και μεταξύ των άλλων να περιλαμβάνουν⁴⁹:

- Τον έλεγχο της αποτελεσματικότητας του Σ.Α.Δ. και τον βαθμό υλοποίησης του.
- Την παρακολούθηση της λειτουργίας συγκεκριμένου ή συγκεκριμένων πλοίων στους τομείς ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.
- Την εξασφάλιση επάρκειας μέσων και την αποστολή από την εταιρεία προς τα πλοία όλων των απαραίτητων εφοδίων, που ζητούνται.

⁴⁹ Γουλιέλμος, Α.Μ., και Γκιζιάκης, Κ.(2009) *Έλεγχος Ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση στο πλοίο*, Σταμούλης

- Την υποβολή αναφοράς ελλείψεων-παρατηρήσεων σε θέματα ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος προς το αρμόδιο τμήμα της εταιρείας.
- Την υποβολή προτάσεων για βελτίωση του Σ.Α.Δ.
- Την υποβολή αναφοράς ατυχημάτων προς το αρμόδιο τμήμα της εταιρείας.
- Τον έλεγχο αποκατάστασης ελλείψεων-παρατηρήσεων και αντικανονικοτήτων.
- Την διενέργεια συναντήσεων στα γραφεία της εταιρείας και στο πλοίο για συζήτηση θεμάτων ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος.
- Τον έλεγχο τήρησης προγραμμάτων εκπαίδευσης του προσωπικού της εταιρείας και των πλοίων.
- Την διενέργεια εσωτερικών ελέγχων του Σ.Α.Δ. της εταιρείας και των πλοίων.
- Την έκδοση, διόρθωση και ενημέρωση όλων των εγγράφων που σχετίζονται με το Σ.Α.Δ.

Ε. Ευθύνες και αρμοδιότητες Πλοιάρχου (Master's responsibility and authority): Κάθε εταιρεία πρέπει να καθορίσει εγγράφως τις ευθύνες και τις αρμοδιότητες του Πλοιάρχου, αναφορικά με:

- Την υλοποίηση της πολιτικής της εταιρείας σε θέματα ασφάλειας και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Την ενεργοποίηση του πληρώματος σε θέματα ασφάλειας και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Την έκδοση διαταγών και οδηγιών με σαφή και απλό τρόπο.
- Τον έλεγχο τήρησης των απαιτούμενων του Σ.Α.Δ.
- Την αναθεώρηση του Σ.Α.Δ. του πλοίου και την υποβολή αναφοράς προς το αρμόδιο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο της εταιρείας.

Ειδικότερα, μεταξύ των ευθυνών και αρμοδιοτήτων του πλοιάρχου που

καθορίζει εγγράφως η εταιρεία, θα πρέπει να περιλαμβάνονται⁵⁰:

- Η διασφάλιση της μελέτης των εγχειριδίων της εταιρείας.
- Η διασφάλιση της τήρησης των οδηγιών της εταιρείας.
- Η διασφάλιση της τήρησης της υδατοστεγανότητας του πλοίου.
- Η εξασφάλιση επαρκούς ευστάθειας ανά πάσα στιγμή για το πλοίο.
- Η διασφάλιση της τήρησης συνθηκών ασφαλούς πρακτικής.
- Η εξασφάλιση της ύπαρξης προληπτικών μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος.
- Η έκδοση διαταγών.
- Η εκτέλεση γυμνασίων πυρκαγιάς και καθαιρέσεως σωσίβιων λέμβων σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα.
- Η διενέργεια συναντήσεων σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα.
- Η εξασφάλιση δοκιμών του μηχανισμού πηδαλιουχίας.
- Η εξασφάλιση ασφαλούς προσδέσεως του φορτίου πριν τον απόπλου.
- Η εξασφάλιση τήρησης προληπτικών μέτρων σε περίπτωση μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων.
- Η κατάρτιση σχεδίων εισόδου και αναχώρησης από το λιμάνι.
- Η παρακολούθηση εφαρμογής του προγράμματος εκπαίδευσης επί του πλοίου.
- Ο έλεγχος εκτέλεσης των απαραίτητων διορθώσεων στους χάρτες.
- Ο έλεγχος τήρησης της πολιτικής της εταιρείας σε θέματα κατανάλωσης οινοπνευματωδών ποτών.
- Η επικοινωνία με τα γραφεία της εταιρείας κατά ένα συγκεκριμένο και τυπικό τρόπο.

⁵⁰ Γουλιέλμος, Α.Μ., και Γκιζιάκης, Κ.(2009) *Έλεγχος Ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση στο πλοίο*, Σταμούλης

- Η υποβολή αναφορών σχετικά με τις ικανότητες των μελών του πληρώματος.
- Η υποβολή αναφορών σε περίπτωση ατυχημάτων ή συμβάντων και η συλλογή στοιχείων για την τεκμηρίωση των ανωτέρω περιστατικών.
- Η υποβολή αναφορών για τις διαπιστούμενες ελλείψεις, αντικανονικότητες και παρατηρήσεις.

ΣΤ. Πόροι και Προσωπικό (Resources and Personnel): Κάθε εταιρεία πρέπει να διαθέτει έγγραφα στοιχεία, που να τεκμηριώνουν ότι οι πλοίαρχοι των πλοίων της, οι αξιωματικοί και το πλήρωμα έχουν τα κατάλληλα προσόντα. Τέτοια στοιχεία είναι⁵¹:

- Συνεντεύξεις με νέους υποψηφίους.
- Γραπτός καθορισμός των προσόντων του υπό πρόσληψη προσωπικού.
- Διαδικασία ελέγχου της αυθεντικότητας των υποβαλλομένων στοιχείων από την πλευρά των υποψηφίων.
- Διαδικασίες ελέγχου της δηλούμενης προϋπηρεσίας των υποψηφίων.
- Κάθε εταιρεία πρέπει να καθορίσει γραπτές διαδικασίες σχετικά με τον τρόπο που τα νέα μέλη του πληρώματος ενημερώνονται πάνω στο Σ.Α.Δ. σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα.
- Συστηματική παρακολούθηση και εκτίμηση της ικανότητας του πλοιάρχου να αντιληφθεί και να εφαρμόσει τις απαιτήσεις του Σ.Α.Δ.
- Κάθε εταιρεία πρέπει να καθορίσει γραπτές διαδικασίες αναφορικά με την παροχή κινήτρων στα μέλη του πληρώματος για την καλύτερη εκτέλεση των καθηκόντων τους, όπως την ακριβή τήρηση του ωραρίου εργασίας, την προώθηση αλληλογραφίας, την παροχή κινήτρων για εξέλιξη-μετεκπαίδευση, κ.α.
- Το Σ.Α.Δ. κάθε πλοίου πρέπει να περιέχει γραπτή δήλωση σχετικά με την

⁵¹ Maritime Accident Review.(2007) European Maritime Safety Agency

κατανάλωση οινόπνευματών ποτών και χρήση ναρκωτικών και να προβλέπεται συγκεκριμένη διαδικασία, για την τήρηση της πολιτικής της εταιρείας στο θέμα αυτό.

- Το Σ.Α.Δ. κάθε πλοίου πρέπει να περιέχει γραπτές διαδικασίες αναφορικά με την εξοικείωση του νέου προσωπικού στα καθήκοντα του.

- Στο Σ.Α.Δ. πρέπει να περιέχονται στοιχεία αναφορικά με τις έγγραφες οδηγίες που πρέπει να δίνονται σε κάθε πλοίο πριν τον απόπλου του, όπως:

- Οδηγίες για το επόμενο λιμάνι και πράκτορες

- Πιθανοί περιορισμοί αγκυροβολίας και βυθισμάτων.

- Στοιχεία για το είδος του φορτίου και λεπτομέρειες φόρτωσης και εκφόρτωσης.

- Στο Σ.Α.Δ. κάθε εταιρείας και πλοίου θα πρέπει να υπάρχουν και να τεκμηριώνονται διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες τόσο το προσωπικό του πλοίου

όσο και της ξηράς, απαιτείται να ενημερώνεται και να γνωρίζει τις διατάξεις των παρακάτω διεθνών συμβάσεων:

- Δ.Σ. SOLAS 1974 και τις τροποποιήσεις αυτής

- Δ.Σ. MARPOL 73/78 και τις τροποποιήσεις αυτής

- S.T.C.W. 95

- COLREGS 72 και τις τροποποιήσεις αυτής

- LOAD LINE 66 και οι τροποποιήσεις αυτής καθώς επίσης και της εθνικής νομοθεσίας, των σχετικών κωδικών και κανονισμών των Νηογνομόνων.

-Κάθε εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες εκπαίδευσης του προσωπικού της μεταξύ των οποίων μπορεί να είναι και:

-Η παρακολούθηση γυμνασίων και ασκήσεων.

-Η ανάλυση συγκεκριμένων αναφορών γυμνασίων.

- Τα αποτελέσματα εσωτερικών ελέγχων
- Η αξιολόγηση περιστατικών και ατυχημάτων
- Η αξιολόγηση στοιχείων σχετικά με την συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του Σ.Α.Δ.

Z. Ανάπτυξη σχεδίων για την λειτουργία του Πλοίου (Development of plans for shipboard operations): Κάθε εταιρεία θα πρέπει να έχει συγκεκριμενοποιήσει τις λειτουργίες του πλοίου που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, κάθε εταιρεία θα πρέπει να έχει να δώσει έγγραφες οδηγίες προς το πλοίο σχετικά με:

- διαδικασίες λειτουργίας της γέφυρας,
- διαδικασίες λειτουργίας του μηχανοστασίου,
- διαδικασίες χειρισμού, επιθεώρησης και συντήρησης σωστικών και πυροσβεστικών μέσων,
- διαδικασίες πρόληψης ρύπανσης, και
- διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης και άλλες λειτουργικές διαδικασίες.

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

- βλάβη κύριων μηχανών, απώλεια ηλεκτρικής ισχύος, βλάβη μηχανισμού πηδαλιουχίας, κατασκευαστική ζημιά γάστρας, σύγκρουση, προσάραξη, ρύπανση από πετρέλαιο ή άλλες επιβλαβείς ουσίες , πυρκαγιά, κατάκλιση, εγκατάλειψη πλοίου, πειρατεία- τρομοκρατία, μετακίνηση φορτίου
- σοβαρός τραυματισμός και ασθένεια, κάθε εταιρεία πρέπει να καθιερώσει εγγράφως την διαδικασία εκτέλεσης γυμνασίων ώστε να ελέγχεται η ετοιμότητα

αντιμετώπισης εκτάκτων περιστατικών, και

-κάθε εταιρεία πρέπει να καθιερώσει εγγράφως την διαδικασία αξιολόγησης των αποτελεσμάτων από την εκτέλεση των γυμνασίων.

Θ. Αναφορές και Ανάλυση μη συμμορφώσεων ατυχημάτων και επικίνδυνων συμβάντων (Reports and analysis of non conformities, accidents and hazardous occurrences) Κάθε εταιρεία στο Σ.Α.Δ. πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες που να διασφαλίζουν ότι αναφέρονται σε αυτή⁵²:

-Τα ατυχήματα, τα οποία και πρέπει να περιγράφονται

-Τα επικίνδυνα συμβάντα

-Η μη συμμόρφωση με απαιτήσεις του Σ.Α.Δ. που έχει αναπτύξει

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

I. Συντήρηση του Πλοίου και του Εξοπλισμού (Maintenance of the ship and equipment): Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει έγγραφες διαδικασίες για τον τρόπο επιθεώρησης και συντήρησης των πλοίων και του εξοπλισμού, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κανονισμών. Οι έγγραφες διαδικασίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον⁵³:

- επιθεώρηση σκάφους, μηχανημάτων και εξοπλισμού σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα από έμπειρο αξιωματικό του πλοίου,

- επιθεώρηση σκάφους, μηχανημάτων και εξοπλισμού σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα από έμπειρο αρχιμηχανικό της εταιρείας,

- περιοδικές επιθεωρήσεις σκάφους μηχανημάτων και εξοπλισμού από τον τεχνικό διευθυντή της εταιρείας

⁵² Βλάχος, Γ.(2000) *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Α. Σταμούλης

⁵³ Βλάχος, Γ.(2000) *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Α. Σταμούλης

- η εταιρεία πρέπει να καθιερώνει συγκεκριμένους καταλόγους ελέγχου για την διενέργεια των ανωτέρω επιθεωρήσεων,
- στον τομέα του Σ.Α.Δ. θα πρέπει να καθιερώνει ένα σύστημα τυποποιημένης αναφοράς που θα υπογράφεται από το πρόσωπο που διενέργησε την επιθεώρηση ή της συντήρησης και θα υποβάλλεται στο Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο (DPA),
- η εταιρεία πρέπει να καθιερώνει τυποποιημένες διαδικασίες, ώστε να εξασφαλίζεται με τα απαραίτητα ανταλλακτικά και εφόδια. Για την ικανοποίηση αυτής της απαίτησης, θα πρέπει να υποδειχθεί συγκεκριμένο άτομο ή άτομα επί του πλοίου, το οποίο θα:
 - τηρεί και θα ενημερώνει πίνακα με τα απαραίτητα εφόδια και ανταλλακτικά,
 - θα προωθεί αιτήσεις (τυποποιημένης μορφής) προς την εταιρεία για την αποστολή εφοδίων και ανταλλακτικών,
 - θα καταγράφει τα υλικά που εισέρχονται στο πλοίο
 - θα τηρεί αρχείο των παραπάνω διαδικασιών, και
- η εταιρεία πρέπει να έχει να επισημάνει συγκεκριμένα μηχανήματα και εξοπλισμό επί του πλοίου, η βλάβη των οποίων θα μπορούσε να θέσει το πλοίο σε άμεσο κίνδυνο. Κατά συνέπεια για αυτά τα μηχανήματα η διαδικασία επιθεώρησης και συντήρησης, πρέπει να είναι ενδεδειγμένη και αυστηρή. Ενδεικτικά, αναφέρονται: η αντλία πυρκαγιάς, οι γεννήτριες, το σύστημα πηδαλιουχίας, το σύστημα διανομής καυσίμου, οι στεγανές θύρες και τα σωστικά μέσα.

Κ. Τεκμηρίωση (Documentation): Όλα τα έγγραφα και τα στοιχεία που θα χρησιμοποιηθούν από την εταιρεία για να περιγράψουν όλους τους τομείς του Σ.Α.Δ, θα πρέπει να ενσωματωθούν σε δύο βασικά εγχειρίδια: το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης της Εταιρείας και το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης του Πλοίου. Αντίγραφο του Εγχειριδίου κάθε πλοίου πρέπει να υπάρχει στα γραφεία της εταιρείας και η θέση αυτού, στα γραφεία και στα πλοία, πρέπει να δηλώνεται σε αυτά. Τα νέα έγγραφα και οι τροποποιήσεις πρέπει να φέρουν την

υπογραφή του επικεφαλής του αρμόδιου τμήματος. Η απομάκρυνση και ο τρόπος για τα έγγραφα που πρέπει να αποσύρονται από το αρχείο πρέπει να προβλέπεται στις έγγραφες διαδικασίες του Σ.Α.Δ.

Λ. Έλεγχος, Αναθεώρηση και Αξιολόγηση της Εταιρείας: Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει εσωτερικούς ελέγχους στα γραφεία και στα πλοία της για να διαπιστώσει αν οι λειτουργίες που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, πληρούν τις απαιτήσεις του Κώδικα. Οι ανωτέρω εσωτερικοί έλεγχοι πρέπει να διενεργούνται σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα από άτομα που ορίζονται από την εταιρεία και που κατά προτίμηση δεν ανήκουν στα ελεγχόμενα τμήματα. Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει μια τυποποιημένη διαδικασία αξιολόγησης και αναθεώρησης του Σ.Α.Δ. σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα. Η αναθεώρηση αυτή πρέπει να αναφέρεται κυρίως:

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

Μ. Πιστοποίηση, επαλήθευση και έλεγχος (Certification, verification and control): Η πιστοποίηση τόσο του πλοίου όσο και της διαχειρίστριας εταιρείας γίνεται από τις Αρχές της Σημαίας, τους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς ή και από την κυβέρνηση συμβαλλόμενου κράτους κατόπιν αίτησης της αρχής της σημαίας. Ο IMO έχει καθορίσει το πλαίσιο της εξουσιοδότησης με τις αποφάσεις:

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

Recognized Organizations acting on behalf of the Administrations”

- A.740(18) “Interim Guidelines to assist Flag States” .

Ουσιαστικά, ο ISM Code απαιτεί να υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για το ότι εφαρμόζονται όλοι οι διεθνείς κανονισμοί και συμβάσεις που αφορούν στη ναυτιλία και συγκεκριμένα⁵⁴:

- Η SOLAS 74: Διεθνής σύμβαση για τη ασφάλεια της ζωής εν πλω.
- Η Marpol 73: Διεθνής σύμβαση για την αποφυγή της ρύπανσης από τα πλοία.
- Η Colregs: Σύμβαση διεθνών κανονισμών για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα.
- Η STCW 78: Διεθνής σύμβαση στα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποιητικών και φυλακών των ναυτικών.
- Η ILO 147: Σύμβαση που αφορά στα ελάχιστα πρότυπα των εμπορικών πλοίων, 1976.
- Οι διεθνείς οδηγίες ασφαλείας για τα δεξαμενόπλοια και τα τερματικά (ISGOTT).
- Οδηγίες του OCIMF, του ICS και οι αποφάσεις του IMO.
- Η διεθνής σύμβαση για τις γραμμές φόρτωσης.
- Οι λοιπές αποφάσεις, κώδικες και απαιτήσεις προστασίας περιβάλλοντος και για ασφάλεια του IMO ή άλλων διεθνών οργανισμών.

Απαιτεί επίσης, να φαίνεται ποιος ή ποιοι είναι υπεύθυνοι για όλες αυτές τις δραστηριότητες και ποιος είναι ο βαθμός ευθύνης του κάθε εμπλεκόμενου ατόμου. Η εταιρεία δημιουργεί το δικό της Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης, το οποίο στην συνέχεια καλείται να επιθεωρήσει η αρμόδια Αρχή ή ο Εξουσιοδοτημένος Οργανισμός για τον σκοπό αυτό, ώστε να διαπιστωθεί η

⁵⁴ Consideration and adoption of the ISPS code. Conference of contracting governments to Solas 74/Res2/2002

πλήρης συμμόρφωση της οργάνωσης της. Η διαδικασία πιστοποίησης που σχετίζεται με την έκδοση ενός Εγγράφου Συμμόρφωσης προς μία ναυτιλιακή εταιρεία και ενός Πιστοποιητικού Διαχείρισης της Ασφάλειας για ένα πλοίο διενεργείται λαμβανομένων υπόψη των κάτωθι διατάξεων. Η διαδικασία πιστοποίησης περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια⁵⁵:

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

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

- Η διοίκηση της σημαίας (flag state administration) που φέρει το κάθε πλοίο
- Οι νηογνώμονες (classifications societies)
- Οι λιμενικές αρχές (port state control).

Σκοπός της τελικής αξιολόγησης είναι να διαπιστωθεί ότι το Σύστημα της εταιρείας ικανοποιεί πλήρως τις απαιτήσεις του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE), ώστε και η εταιρεία ν' αποκτήσει το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (DOC, Document of Compliance) και το πλοίο το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Certificate). Στο τελικό αυτό στάδιο θα πρέπει να διευθετηθούν όλες οι λεπτομέρειες, ώστε να αποφευχθεί

⁵⁵ Consideration and adoption of the ISPS code. Conference of contracting governments to Solas 74/Res2/2002

οποιαδήποτε καθυστέρηση της Πιστοποίησης (Certification).

4.2 Αστοχίες συστημάτων διαχείρισης ασφαλείας

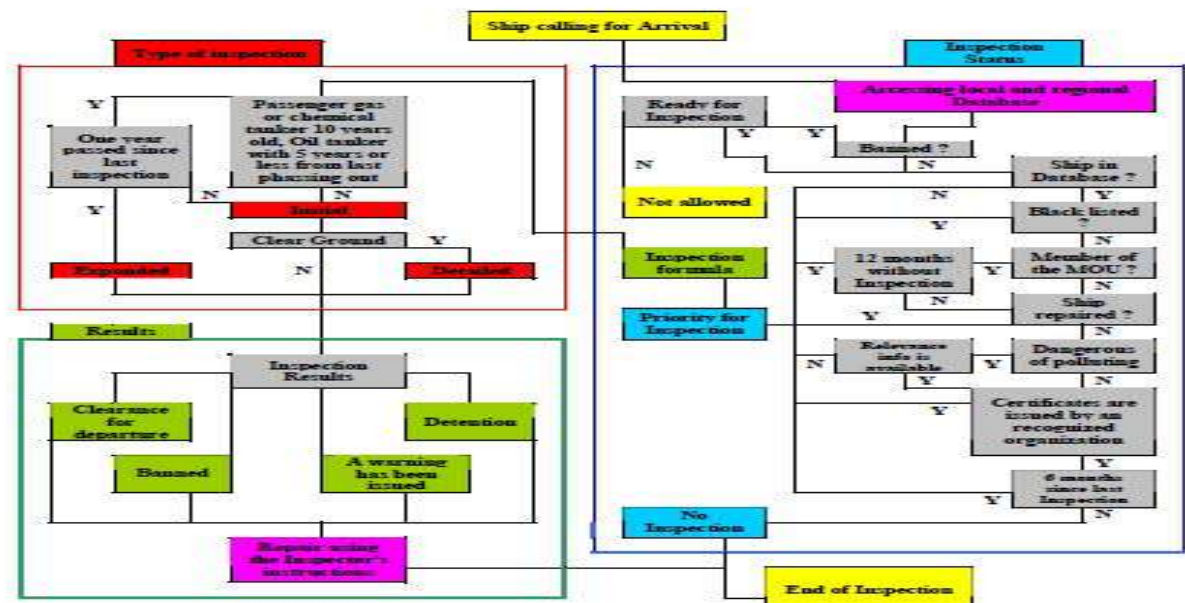
Η ανάπτυξη της νοοτροπίας για τη διαχείριση της ασφάλειας από το προσωπικό τόσο στη ξηρά όσο και στη θάλασσα, βοηθά στην ανάπτυξη μιας διαφορετικής κουλτούρας. Οι αστοχίες του συγκεκριμένου συστήματος αναφέρεται στα ακόλουθα:

1. Το κόστος ποιότητας: Η εφαρμογή και ανάπτυξη της ασφάλειας στο καράβι αποτελεί μια χρονοβόρα διαδικασία η οποία μπορεί να υλοποιηθεί μόνο όταν το κόστος μπορεί να περάσει στη τιμή της ναύλου ή μπορεί να εφαρμοστούν μόνο όταν μειωθούν τα λειτουργικά έξοδα. Η κατάσταση διαφέρει στη μεταφορά των χημικών και χύδην αερίων, όπου οι εταιρείες ναυλώνουν ποιοτικά πλοία και είναι έτοιμες να πληρώσουν για αυτή την ποιότητα.

2. Η αποζημίωση του κόστους ποιότητας ως ανταμοιβή της ποιότητας: Η ποιότητα στα ταξίδια όπου έχει εφαρμοστεί έχει δείξει ότι η επένδυση στην ασφάλεια και στην ποιότητα αναμφίβολα αποζημιώνεται από χαμηλότερα κόστη συντήρησης, λιγότερα άχρηστα, περισσότερο υποκινούμενο προσωπικό, λιγότερες ζημιές στο πλοίο και φορτίο κ.λ.π. Παρόλα αυτά είναι εξαιρετικά δύσκολα να υπολογιστεί πόσο σημαντικά είναι όλα αυτά και πόσο πολύ υψηλότερα θα ήταν τα κόστη χωρίς αυτή την ποιότητα με αποτέλεσμα οι άνθρωποι συχνά να αρνούνται ότι αυτά τα πλεονεκτήματα πραγματικά υπάρχουν.

Κεφάλαιο 5^ο Εργαλεία παρακολούθησης απόδοσης ασφάλειας

Σε εθνικό επίπεδο η κάθε περιφερειακή συμφωνία χρησιμοποιεί τα δικά της κριτήρια για τη βαθμολόγηση των σκαφών που επισκέπτονται τα λιμάνια της. Στην επόμενη σελίδα παρουσιάζεται Σχήμα που δείχνει όλα τα συστήματα σε τυχαία σειρά⁵⁶



Σχήμα 5.1 Mediterranean MOU targeting system

Πηγή: Port State Control, (2012), “Annual Report”, 30th Anniversary of the Paris MoU: Taking Port State Control to the Next Level

Βασικός σκοπός της εφαρμογής του προγράμματος κρατικού ελέγχου λιμένων είναι να εξετάσουν και στη συνέχεια να αποσύρουν τα κάτω του μετρίου ξένα εμπορικά σκάφη από τα θαλάσσια ύδατα της χώρας. Επίσης,

⁵⁶ Port State Control, (2012), “Annual Report”, 30th Anniversary of the Paris MoU: Taking Port State Control to the Next Level

επιδιώκεται η εμπύχωση των εταίρων που διατηρούν εμπορικές συναλλαγές με το κράτος να ακολουθήσουν το ίδιο σύστημα διοικητικών και πολιτικών αρχών οι οποίες συμβάλλουν στη συμμόρφωσή τους με τα αποδεκτά πρότυπα. Επιπλέον, προβλέπεται ένα είδος επιβράβευσης στα σκάφη τα οποία συμμορφώνονται με τους κανονισμούς με λιγότερο συχνές επιβιβάσεις⁵⁷

Το πρότυπο στοχοθέτησης λειτουργεί προκειμένου να καθορίσει ύστερα από τον απαιτούμενο έλεγχο εκείνα τα σκάφη που παρουσιάζουν μεγαλύτερο κίνδυνο να είναι κάτω του μετρίου στηριζόμενο στους συγκεκριμένους παράγοντες κινδύνου. Η λειτουργία αυτού του προτύπου συμβάλλει ώστε ο κρατικός έλεγχος να είναι αποτελεσματικός και να προσδιορίζονται επακριβώς τα σκάφη που αποτελούν το μεγαλύτερο κίνδυνο. Στην ουσία πρόκειται για ένα πρότυπο στοχοθέτησης που λειτουργεί στηριζόμενο σε πέντε παράγοντες, οι οποίοι βοηθούν στον εντοπισμό των σκαφών που παρουσιάζουν υψηλή επικινδυνότητα. Αυτοί οι παράγοντες είναι οι εξής: α) ο πλοιοκτήτης, β) το κράτος σημαίας, γ) ο Νηογνώμονας, δ) η ιστορία και ε) ο τύπος των σκαφών. Οι κίνδυνοι έχουν σχέση με κάθε παράγοντα ξεχωριστά επηρεάζονται από τα δεδομένα που συγκεντρώνει το κάθε κράτος. Το πρότυπο στοχοθέτησης προκειμένου να έχει απόδοση πρέπει να χρησιμοποιείται με συνέπεια.

Σημαντικό ρόλο παίζει να αντιληφθούν τόσο ο ιδιοκτήτης όσο και ο Νηογνώμονας και το κράτος σημαίας ότι οι αρνητικές συνέπειες των επιβιβάσεων δύναται να ελαττωθούν με καλύτερευση της ποιότητας των αρχείων απόδοσής τους⁵⁸

Οι στοχοθετημένοι ιδιοκτήτες αποτελούν γενικά ο ιδιοκτήτης, ο ναυλωτής, ο φορέας διαχείρισης, ο πράκτορας, ο πλοίαρχος, ή το άτομο που

⁵⁷ Οδηγία 4111.1/13/2012, (2012), «Εφαρμογή των Κοινοτικών Οδηγιών 2009/16/ΕΚ και 2009/17/ΕΚ - Έγκαιρη και ορθή υποβολή αναγγελιών σε πλοία υπό ξένη σημαία κάτω των 300 GT», Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου

⁵⁸ Οδηγία 3244.05/68/2010, (2010), «Εφαρμογή Οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τον Έλεγχο των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα – Αναφορές πλοίων υπό ξένη σημαία που καταπλέουν σε ή αποπλέουν από Λιμένες και Αγκυροβόλια εντός της Ελληνικής Επικράτειας», Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη

διευθύνει το σκάφος, των οποίων τα σκάφη έχει απαγορευθεί ο απόπλους περισσότερο από μια φορά σε χρονικό διάστημα 12 μηνών όπως ορίζουν οι κανόνες της διεθνούς σύμβασης. Σε περίπτωση που ένας ιδιοκτήτης διαθέτει τουλάχιστον 25 σκάφη που ασκούν δρομολόγια στους Αμερικάνικους λιμένες κάθε έτος η επιχείρηση δεν θα προβεί σε αυτήν την ενέργεια, εκτός εάν υπάρχει ιστορικό τουλάχιστον 3 κρατήσεων σε χρονικό διάστημα 12 μηνών. Το G-MOC έχει δημιουργήσει μια βιβλιοθήκη πληροφοριών με λίστα των ιδιοκτητών των οποίων τα σκάφη έχει οριστεί απαγόρευση απόπλου. Αυτά τα στοιχεία στηρίζονται σε καταγεγραμμένες εκθέσεις κράτησης οι οποίες παραλαμβάνονται από τις μονάδες τομέων. Τα σκάφη τα οποία έχουν σχέση με έναν στοχοθετημένο ιδιοκτήτη λαμβάνουν 5 πόντους κι όχι μόνο εκείνα τα σκάφη που τέθηκαν υπό κράτηση Ένας στοχοθετημένος ιδιοκτήτης διαγράφεται από τον κατάλογο εάν έχει λιγότερες από 2 κρατήσεις μέσα στους προηγούμενους 12 μήνες⁵⁹

Κατά την πορεία των επιθεωρήσεων είναι απαραίτητο οι μονάδες τομέων να βεβαιωθούν ότι οι MSIS είναι απόλυτα ακριβείς, ασχέτως εάν υπάρξει ενδεχόμενο το πόρισμα μιας επιθεώρησης να καταλήξει σε κράτηση. Παραδοσιακά δεν αποτελούν υποχρέωση των εταιρειών μεσιτειών και των ναυτικών πρακτόρων οι εργασίες συντήρησης, επισκευής και αποκατάστασης σκαφών και για τον λόγο αυτόν δεν πρέπει να χαρακτηρίζονται ως ιδιοκτήτες ή χειριστές. Οι εκθέσεις κράτησης των μονάδων τομέων οφείλουν να περιλάβουν τον πλοιοκτήτη βάσει του ληξιαρχείου του σκάφους καθώς και τον χειριστή όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό του σκάφους της οικονομικής ευθύνης. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι ισχύουν ακριβώς οι ίδιοι κανόνες (χωρίς καμία παρέκκλιση) και κατά τη διάρκεια των επιβιβάσεων⁶⁰

Εάν ένα σκάφος υπόκειται στον κώδικα ISM χρειάζεται να επιβεβαιωθεί

⁵⁹ European Maritime Safety Agency, (2011), “Annual Report”

⁶⁰ European Maritime Safety Agency, (2010), “Annual Report”

ότι το έγγραφο της επιχείρησης συμμόρφωσης εισάγεται ως ιδιοκτήτης ή χειριστής. Οι μονάδες τομέων οφείλουν επίσης να πληροφορήσουν το MSIS εντός 48 ωρών από το πέρας μιας επιθεώρησης εάν οι καταχωρήσεις MSIS συγκλίνουν ή όχι από αυτήν που αναφέρεται στα έγγραφα του σκάφους προκειμένου να εξασφαλίσει λεπτομερή στοχοθέτηση.

Ένα στοχοθετημένο κράτος σημαίας αναφέρεται σε μια χώρα η οποία έχει ξεπεράσει το όριο της μέσης αναλογίας κράτησης και σχετίζεται με παραπάνω από μια κράτηση που πραγματοποιείται κάτω από την αρχή μιας διεθνούς σύμβασης μέσα στους προηγούμενους 12 μήνες.

Η διαδικασία υπολογισμού μιας αναλογίας κράτησης πραγματοποιείται με τη διαίρεση του αριθμού των σκαφών της που βρίσκονται υπό κράτηση σύμφωνα με τους κανόνες μιας διεθνούς σύμβασης με τον αριθμό σκαφών της, σύμφωνα με το ληξιαρχείο, ο οποίος έπλευσε στα ύδατα των ΗΠΑ.

Επισημαίνεται ότι οι αναλογίες που έχουν υπολογιστεί στηρίζονται στα δεδομένα των προηγούμενων 3 ετών προκειμένου να ελαττώσει τα αποτελέσματα οποιωνδήποτε ανωμαλιών υπήρχαν.

Πίνακας 5-1 April 2004 Owner/ Operator List & Involved Party Number

| LISTED OWNERS AND OPERATORS | IPN |
|------------------------------------|------------|
| ACCESS FERRIES S.A | 823023 |
| ATLANTIC BULK CARRIERS LTD | 292920 |
| CARIB SERVICES LTD. | 396616 |
| CHICAGO COMPANY COM, INC. | 875942 |
| CRUSADE NAVIGATION S.A. | 847567 |
| DEEP SOUTH SHIPPING, INC. | 864938 |
| DENISTANK LIMITED | 459049 |

| | |
|---|---------|
| FURTRANS DENIZCILIK VE SAN AS | 819077 |
| GRACE TANKER LIMITED | 459048 |
| H. DEWAYNE WILLIAMS | 513851 |
| HISPANIC SHIPPING LINE CORP. | 440669 |
| HOEGH FLEET SERVICES S. A. | 599072 |
| ILEYAC SHIPPING LTD | 661524 |
| INTERNATIONAL MARITIME SHIPS AGENTS CORP. | 320795 |
| LA CRUISE, INC. | 992678 |
| LANE MARITIME | 627121 |
| LEIF HOEGH & CO. SHIPPING AS | 585524 |
| MAR CONSULT GESELLSHAFT | 995312 |
| OAHU MARITIME CORPORATION | 864933 |
| OVERSEAS SHIPPING CO. LTD | 1005816 |
| SCANDINAVIAN SHIPPING INVEST AS | 1040212 |
| SHALOM OCEANIC, LTD | 521905 |
| SHIPPING TRANSPORTATION CONSULTANTS | 945419 |
| ST. MAARTEN REEFERS LIMITED | 17277 |
| WORLD SHIPPING MANAGEMENT | 344875 |

Πηγή: Port State Control, (2012), “Annual Report”, 30th Anniversary of the Paris MoU: Taking Port State Control to the Next Level

Η στοχοθετημένη λίστα κρατους σημαίας περιλαμβάνει τα

στοχοθετημένα κράτη σημαίας που καταγράφονται από το G-MOC σε ετήσια βάση και προορίζεται για δημοσίευση. Σε όλα τα σκάφη που βρίσκονται στην εν λόγω λίστα ορίζονται 7 πόντοι και όχι μόνο τα σκάφη που τέθηκαν υπό κράτηση προηγουμένως στο πλαίσιο των διατάξεων μιας διεθνούς σύμβασης.

Όπως γίνεται αντιληπτό ένα κράτος σημαίας παύει να χαρακτηρίζεται «στοχοθετημένο» και σβήνεται από τη λίστα από τη στιγμή που η αναλογία κράτησης είναι μικρότερη από το όριο κράτησης ή όταν σχετίζεται με λιγότερο από δύο κρατήσεις που ορίζει η αρχή μιας διεθνούς σύμβασης μέσα στους προηγούμενους 12 μήνες⁶¹

Πίνακας 5-2 Flag States Removed From the List in 2002

| | Detentions in 2000 | Detention Ratio (3 yr average) |
|-----------------|---------------------------|---|
| Latvia | 1 | 7,14% |
| Portugal | 1 | 4,17% |
| Russia | 2 | 1,10% |
| Thailand | 1 | 1,89% |

Πηγή: Port State Control, (2012), “Annual Report”, 30th Anniversary of the Paris MoU: Taking Port State Control to the Next Level

Οι Νηογνώμονες κρίνονται με κριτήρια αντικειμενικά ανάλογα με την απόδοση που έχουν κατά τη διάρκεια των προηγούμενων τριών ετών. Ωστόσο, οι κατάλογοι που περιλαμβάνουν μικρότερο αριθμό από 10 αφίξεις στο

⁶¹ Προεδρικό Διάταγμα Υπ’ Αριθμ. 155 (Π.Δ. 155/7.8.2006), «Τροποποίηση του άρθρου 7 του β.δ. 671/1969 Περί Οργανισμού των Τμημάτων της Σχολής Ικάρων (Α’ 209), όπως ισχύει.», ΦΕΚ 168 Α’

προηγούμενο έτος δεν υπολογίζονται.

Ο γενικός κανόνας έχει ως εξής: οι νηογνώμονες που μέσα σε διάστημα 3 ετών έχουν σχετιστεί με οποιαδήποτε κράτηση, αποκτούν πρώτη προτεραιότητα. Αν όμως δεν έχει συμβεί καμία κράτηση σε αυτό το χρονικό όριο τότε λαμβάνουν μηδέν σημεία. Στην περίπτωση όμως που περιλαμβάνουν περισσότερες από 10 ευδιάκριτες αφίξεις στο προηγούμενο έτος εκτιμώνται στη διάρκεια των προηγούμενων 3 ετών.

Ο στοχοθετημένος κατάλογος περιλαμβάνει στη σύστασή του τα ονόματα των Νηογνομόνων που θα λάβουν πόντους. Η απόδοση του Νηογνώμονα στηρίζεται στην κατηγορία "σχετική" με την αναλογία κράτησής τους (αριθμός κατηγορίας σχετικών με τον αριθμό κρατήσεων που διαιρείται με τον αριθμό ευδιάκριτων αφίξεων).

Στη συνέχεια η δεδομένη αναλογία εξετάζεται ταυτόχρονα με τη μέση αναλογία κράτησης (συνολικός αριθμός κατηγορία σχετικών με τις κρατήσεις που διαιρείται με το συνολικό αριθμό ευδιάκριτων αφίξεων). Στους νηογνώμονες αυτούς καθορίζονται κατόπιν οι πόντοι αφού πρώτα διαπιστωθεί ότι υπήρξαν κάποιες μειωμένες αναλογίες κράτησης πάντα σε σχέση με τη μέση αναλογία κράτησης⁶²

⁶² Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής, (2008), «Ελλάδα - Εγχειρίδιο Ειδικών Απαιτήσεων»

| Priority 1 | 5 Points | 3 Points | 0 Points |
|---|--|---------------------------------|---|
| China Corporation Register of Shipping CR | Polish Register of Shipping PRS | Korean Register of Shipping KRS | American Bureau of Shipping ABS |
| Hellenic Register of Shipping HRS | Russian Maritime Register of Shipping RS | ===== >> | Bulgarian Register of Shipping BKR |
| Honduras International Naval Surveying & Insp. Bureau HINSB | ===== >> | ===== >> | Bureau Veritas BV |
| INCLAMAR | ===== >> | ===== >> | China Classification Society CCS |
| International Register of Shipping IROS | ===== >> | ===== >> | Croatian Register of Shipping CRS |
| Isthmian Bureau of Shipping, S.A. IBS | ===== >> | ===== >> | Det Norske Veritas DNV |
| Panama Maritime Documentation Services PMDS | ===== >> | ===== >> | Deutscher Lloyd GL |
| Panama Maritime Surveyors Bureau, Inc. PMS | ===== >> | ===== >> | Honduras Bureau of Shipping HBS |
| Panama Register Corporation PRC | ===== >> | ===== >> | Indian Register of Shipping IRS |
| Panama Shipping Register PSR | ===== >> | ===== >> | International Naval Surveyors Bureau INSB |
| Phoenix Register of Shipping PHRS | ===== >> | ===== >> | Lloyd's Register LR |
| ===== >> | ===== >> | ===== >> | Nippon Kaiji Kyokai NKK |
| ===== >> | ===== >> | ===== >> | Panama Bureau of Shipping PBS |
| ===== >> | ===== >> | ===== >> | Registro Italiano Navale RINA |
| ===== >> | ===== >> | ===== >> | Romanian Naval Authority ANR |
| ===== >> | ===== >> | ===== >> | Turkish Lloyd Vefki TL |

Σχήμα 5-3 Κατάλογος Νηογνωμόνων

Πηγή: Port State Control, (2012), “Annual Report”, 30th Anniversary of the Paris MoU: Taking Port State Control to the Next Level

Πίνακας 5-3 Matrix Point Assignment

| Class Society's Ratio Relative to Average Detention Ratio (ADR) | Matrix Point Assignment |
|---|--------------------------|
| Below ADR | 0 Points |
| ADR up to 2X ADR | 1 Point |
| Between 2X and 3X ADR | 3 Points |
| Between 3X and 4X ADR | 5 Points |
| Greater than 4X ADR | Priority I Target |

Πηγή: Port State Control, (2012), "Annual Report", 30th Anniversary of the Paris MoU: Taking Port State Control to the Next Level

Οι εκθέσεις κράτησης των μονάδων τομέων οφείλουν να συγκαταλέγουν τον Νηογνώμονα του σκάφους ο οποίος παρέδωσε το πιστοποιητικό του σκάφους της κατηγορίας⁶³

Καθώς αποτελεί σπουδαίας σημασίας να εξασφαλιστούν οι ελάχιστες προδιαγραφές για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων οι οποίες θα είναι συμβατές με την ασφάλειά τους και ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις, η διεθνής Συνθήκη SOLAS για την ασφάλεια εν πλω παρέχει τα ανάλογα πιστοποιητικά (κατασκευής ασφάλειας ζωής, εξοπλισμού ασφάλειας, ασφάλεια επιβατηγών πλοίων και γραμμών φορτίων).

Η λίστα με τα αρχεία σκαφών συνόλου προϊόντων εγγράφων (VFLD) δύναται να χρησιμοποιηθεί ως αποδεικτικό στοιχείο της εκδίδουσας αρχής

⁶³ Προεδρικό Διάταγμα Υπ' Αριθμ. 49 (Π.Δ. 49/11.3.2005), «Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002 «Δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης», ΦΕΚ 66Α'

άλλων εγγράφων⁶⁴

Για παράδειγμα, όταν ένα σκάφος κατατάσσεται από μια οργάνωση κατηγορίας 0 πόντων, ενώ το σύνολο των πιστοποιητικών Συνθηκών εκδίδονται ενδεχομένως από μια στοχοθετημένη οργάνωση πρέπει να εξεταστούν οι πόντοι που αντιστοιχούν με το στοχοθετημένο Νηογνώμονα.

Πίνακας 5-4 MSIS Class society identification table

| MSIS CLASS SOCIETY IDENTIFICATION TABLE | |
|---|----------------------|
| Classification Society | Alternate IPN |
| American Bureau of Shipping | ABS |
| Biro Klasifikasi Indonesia | KI |
| British Telecom | BT |
| Bulgarski Koraben Registrar | BKR |
| Bureau Veritas | BV |
| China Classification Society | CCS |
| China Corporation Register of Shipping | CR |
| Compania Nacional de Registro e Inspeccion de Naves | CNRI |
| Croatian Register of Shipping | CRS |
| Det Norske Veritas | DNV |
| Germanischer Lloyd | GL |

⁶⁴ European Maritime Safety Agency, «Ποιοτική ναυτιλία, Ασφαλέστερες θάλασσες, Καθαρότεροι ωκεανοί», Ευρωπαϊκός οργανισμός ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας

| | |
|--|---|
| | |
| <p>Hellenic Register of Shipping</p> <p>Honduras Bureau of Shipping</p> <p>Honduras International Naval Survey & Insp. Bureau</p> <p>Horizon International Surveying & Inspection Bureau</p> <p>Indian Register of Shipping</p> <p>International Merchant Marine Registry of Belize</p> <p>International Naval Surveys Bureau</p> <p>International Register of Shipping</p> <p>Isthmus Bureau of Shipping</p> <p>Korean Register of Shipping</p> | <p>HRS</p> <p>HBS</p> <p>HINSB</p> <p>HNS</p> <p>IRS</p> <p>IMRB</p> <p>INSB</p> <p>BSS</p> <p>IBS</p> <p>KRS</p> |
| <p>Lloyd's Register of Shipping</p> <p>Maritime Inspection Corporation</p> <p>Maritime Register of Shipping</p> <p>Monserrat Shipping</p> | <p>LR</p> <p>MIC</p> <p>RS</p> <p>MS</p> |
| <p>Nippon Kaiji Kyokai</p> <p>Panama Bureau of Shipping</p> <p>Panama Maritime Documentation Service</p> <p>Panama Maritime Surveyors Bureau, Inc</p> <p>Panama Register Corporation</p> <p>Panama Shipping Register</p> | <p>NKK</p> <p>PBS</p> <p>PMDS</p> <p>PMS</p> <p>PRC</p> <p>PSR</p> |

| | |
|--|--|
| Polski Rejestr Statkow | PRS |
| Registro Italiano Navale Registrul Naval Roman Russian Maritime Register of Shipping Turku Lloyd Vafki Ukraine Maritime Register of Shipping Vietnam Register of Shipping | RINA RNR RS TL URS DKVN |

Πηγή: Port State Control, (2012), “Annual Report”, 30th Anniversary of the Paris MoU:
Taking Port State Control to the Next Level

Πίνακας 5.5 Boarding Priority Matrix

| OWNER | FLAG | CLASS | HISTORY | SHIP TYPE |
|---|--------------------------------------|---|---|---|
| 5 Points Listed Owner or Operator | 7 Points Listed Flag State | Priority 1 A detention ratio equal to or greater than 2% 5 Points A detention ratio equal to 1% or less than 2% 3 Points A detention ratio equal to 0.5% or less than 1% 0 Points A detention ratio less than 0.5% | 5 Points Each Detention within the previous 12 months. 1 Point Each Other operational control within the previous 12 months 1 Point Each Casualty within the previous 12 months. 1 Point Each Violation within the previous 12 months. 1 Point Each Not boarded within the previous 6 months. | 1 Point Oil or chemical Tanker 1 Point Gas Carrier 2 Points Bulk Freighter over 10 years old. 1 Point Passenger Ship 2 Points Carrying low value commodities in bulk. |

Πηγή: Port State Control, (2012), “Annual Report”, 30th Anniversary of the Paris MoU: Taking Port State Control to the Next Level

Πίνακας 5-6 USCG targeting system

SHIP TARGETING SYSTEM (USA)

| ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ | ΣΗΜΑΙΑ | ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ | ΙΣΤΟΡΙΑ | ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ |
|---|-------------------------------|---|---|--|
| 5 βαθμους | 7 βαθμους | Προτεραιότητα 1 →10 λιμενισμοι που σε επιθεωρηση ειχε ελαττωματα 4 φορες πανω απο το μεσο ορο η < 10 φορες που κρατηθηκε ετσι και μια φορα τα τελευταια 3 χρονια | 5 βαθμους ετικετη Κρατηση μετα στους προηγουμενους 12 μηνες | 1 βαθμο |
| Καταγεγραμμενος ιδιοκτητης η διαχειριστης | Καταγεγραμμενη σηματα κρατους | 3 βαθμους →10 λιμενισμοι με ποσοστο κρατησεων μεταξυ 3 και 4 φορες του μεσου ορου | 1 βαθμο ετικετα Λειτουργικα προβληματα μετα στους τελευταιους 12 μηνες | 1 βαθμο Εκδοση μεταφορας αεριοσ |
| | | 3 βαθμοι →10 λιμενισμοι με ποσοστο κρατησεων μεταξυ 2 και 3 φορες του μεσου ορου | 1 βαθμο ετικετα Απαλειες μετα στους τελευταιους 12 μηνες | 2 βαθμους Bulk freighter ανο των 10 ετων |
| | | 1 βαθμο →10 λιμενισμοι με ποσοστο κρατηστησ ανωμουσ στο μεσο ορο και το δευτεριο του | 1 βαθμο ετικετα Παραβαση μετα στους τελευταιους 12 μηνες | 1 βαθμο Επιβατηρα σκαφη |
| | | 0 βαθμους →10 λιμενισμοι με ποσοστο κρατησεων κατω του μεσου ορου η <10 λιμενισμοι με καμια κρατηση τα τελευταια 3 χρονια | 1 βαθμο ετικετα Χωρις επιβαση μετα στους τελευταιους 6 μηνες | 2 βαθμους Bulk με χαμηλες αξιασ εμπορευματα |

| ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ | ΒΑΘΜΟΙ | ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΙΣ / ΡΙΣΚΟ |
|---------------|--------|---|
| I | 17+ | Η εισοδος στα λιμνια μορει να απαγορευθει εως οτου το σκαφος επιθεωρηθει |
| II | 7-16 | Οι διαδικαστιεσ φοροεπιβαρυνσισ μορει να απαγορευθουν μετω να επιθεωρηθει |
| III | 4-6 | Δεν υποβαλλεται σε απαγορευσιεσ |
| IV | 0-3 | Εναδος με χαμηλο ρισκο Μολλιον θα αποφυγει την επιθεωρηση |

Πηγή: Port State Control, (2012), “Annual Report”, 30th Anniversary of the Paris MoU: Taking Port State Control to the Next Level

ΣΤΗΛΗ Ι

Αν ο ιδιοκτήτης ή ο διαχειριστής του σκάφους συγκαταλέγεται στον κατάλογο των στοχοθετημένων ιδιοκτητών του G-MOC τότε προστίθενται 5 πόντοι, οι οποίοι θεωρούνται οι περισσότεροι που δύναται να μπουν σε αυτήν τη στήλη.

ΣΤΗΛΗ ΙΙ

Εξετάστε το κράτος σημαίας του σκάφους συγκριτικά με τον τρέχοντα στοχοθετημένο κατάλογο κράτους σημαίας. Εάν το κράτος σημαίας παρατίθεται ως στοχοθετημένο κράτος σημαίας, θέσατε 7 πόντους.

ΣΤΗΛΗ ΙΙΙ

Ελέγξτε τον Νηογνώμονα του σκάφους σε σχέση με τον ισχύοντα στοχοθετημένο κατάλογο Νηογνομόνων. Εάν ο Νηογνώμονας αναφέρεται ως «στοχοθετημένος» προσδιορίστε τον κατάλληλο αριθμό σημείων όπως φαίνεται στο μηνιαίο μήνυμα.

ΣΤΗΛΗ ΙV

Εάν το PSVH (Port Safety Vessel History) δείχνει ότι το σκάφος έχει δεχθεί έλεγχο που οδηγεί στην κράτηση μέσα στους προηγούμενους 12 μήνες, θέσατε 5 πόντους για κάθε κράτηση. Ένα σκάφος της ιδιαίτερης ειδοποίησης ενδιαφέροντος (VPI) τίθεται στο G-MOC αφού προηγουμένως επανεξεταστούν οι εκθέσεις κράτησης που δίδονται από τις μονάδες τομέων. Η πληροφορία αυτή θα συμβάλλει στην αξιολόγηση των σκαφών που τίθενται υπό κράτηση μέσα στους προηγούμενους 12 μήνες. Ωστόσο, δύναται να μην εντάξει στις υπάρχουσες καθώς και τις καινούργιες κρατήσεις. Οι μονάδες τομέων οφείλουν να τσεκάρουν το λειτουργικό τμήμα ελέγχου του PSVH προκειμένου να εξακριβώσουν εάν υπάρχουν καινούργιες κρατήσεις οι οποίες ενδεχομένως δεν έχουν συμπεριληφθεί. Εάν το PSVH φανερώνει ότι το σκάφος έχει υποστεί οιονδήποτε άλλο λειτουργικό έλεγχο εντός των προηγούμενων 12 μήνες, ορίστε 1 πόντο για κάθε συμβάν.

Δεν χρειάζεται να οριστούν τα πολλαπλάσια σημεία στα συμβάντα στα οποία ασκήθηκαν πάνω από 1 μέτρα ελέγχουν στο χρονικό διάστημα μιας ενιαίας πρόσκλησης λιμένων⁶⁵

Στην περίπτωση που το PSVH φανερώνει ότι το σκάφος έχει ευθύνεται για οποιοδήποτε ατύχημα (θαλάσσια περίπτωση θυμάτων) ή ρύπανσης μέσα στους προηγούμενους 12 μήνες, θέσατε 1 πόντο για κάθε περίπτωση.

Στην περίπτωση που το PSVH φανερώνει ότι το σκάφος ευθύνεται για θαλάσσια παραβίαση μέσα στους προηγούμενους 12 μήνες, θέσατε 1 πόντο για κάθε περίπτωση. Οι επιστολές της απόκλισης δεν χαρακτηρίζονται ως θαλάσσιες παραβιάσεις για το συγκεκριμένο τμήμα. Μην ορίστε τα σημεία.

Στην περίπτωση που το PSVH δηλώνει ότι το σκάφος δεν έχει ταξιδέψει στους προηγούμενους 6 μήνες, ορίστε 1 πόντο.

Τα συνολικά σημεία στη στήλη IV είναι απεριόριστα.

ΣΤΗΛΗ V

- Εάν το σκάφος είναι πετρελαιοφόρο ή χημικό βυτιοφόρο, ορίστε 1 πόντο.
- Εάν το σκάφος είναι gas carrier, ορίστε 1 πόντο.
- Εάν το σκάφος είναι Bulk carrier 10 ή περισσότερων ετών, ορίστε 2 πόντους.
- Εάν το σκάφος είναι επιβατηγό πλοίο, ορίστε 1 πόντο.
- Εάν το σκάφος φέρει προϊόντα χαμηλής αξίας σε μεγάλη ποσότητα, ορίστε 2 πόντους.
- Ένα μέγιστο σύνολο 4 πόντων μπορεί να οριστεί στην στήλη αυτή.

⁶⁵ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, (2010), “Annex 8 - Inspection and Selection Scheme”, Including 32nd Amendment, adopted 11 May 2010 (effective date: 1 January 2011)

Η μήτρα στοχοθέτησης αποτελεί τμήμα της διεργασίας για την προτεραιότητα επιθεώρησης ενός σκάφους. Επιπλέον, ένα σύνολο από βασικά δεδομένα που συγκεντρώνονται και αφορούν το σκάφος έχουν ως αποτέλεσμα τον προσδιορισμό της προτεραιότητας του σκάφους και αποτελούν τα κριτήρια που απαριθμούνται κατωτέρω⁶⁶

Σκάφη πρώτης προτεραιότητας :

- Άνευ υπηκοότητας σκάφη.
- Σκάφη για τα οποία υπάρχουν ενδείξεις ότι προκάλεσαν θαλάσσιο ατύχημα και ενδέχεται να έχει επιπτώσεις στην πλοϊμότητα τους.
- Τα σκάφη που χαρακτηρίζονται ύποπτα για την ασφάλεια του λιμένα ή του περιβάλλοντος εξαιτίας των επικίνδυνων λυμάτων που απελευθερώνουν στις θάλασσες, ή μιας τρέχουσας απαλλαγής πετρελαίου.
- Σκάφη τα οποία λόγω ορισμένων γεγονότων κρίνεται επιβεβλημένη η επιθεώρηση ως σκάφη προτεραιότητας I από το διοικητή όπως σημειώνεται σε MSIS (ή από το στοχοθετημένο κατάλογο κατηγορίας).
- Σκάφη τα οποία λόγω ορισμένων γεγονότων κρίνεται επιβεβλημένη η επιθεώρηση πριν από την είσοδο καθώς στηρίζεται σε αδιάσειστα γεγονότα ή άλλα κριτήρια που φανερώνουν μια υψηλή πιθανότητα ότι ένα σκάφος είναι κάτω του μετρίου.
- Σκάφη που σημειώνουν 17 ή περισσότερους πόντους στη μήτρα στοχοθέτησης⁶⁷

⁶⁶ Οδηγία 1428.ISM/16/95, (1995), «Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης των πλοίων (I.S.M. Code)», Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

⁶⁷ Οδηγία 1428.ISM/16/95, (1995), «Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης των πλοίων (I.S.M. Code)», Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Τα σκάφη πρώτης προτεραιότητας θα προγραμματιστούν για έλεγχο προτού έρθουν στο λιμάνι. Η επιβιβασμένη ομάδα θα διαθέτει έναν επιθεωρητή. Εφόσον δύναται, θα γίνει επιδιόρθωση των όποιων ελαττωμάτων υπάρχουν πριν από την είσοδο.

Σκάφη δεύτερης προτεραιότητας :

- Τα σκάφη εκείνα στα οποία εκκρεμεί ετήσιος έλεγχος δεξαμενών, ενώ χρειάζονται επίσης πιστοποιητικό εξέτασης συμμόρφωσης, ή ακόμη και την ετήσια εξέταση επαλήθευσης ελέγχου.
- Σκάφη με σοβαρά κριτήρια τα οποία εκδόθηκαν σε προηγούμενες επιθεωρήσεις.
- Σκάφη τα οποία δεν διαθέτουν το απαιτούμενο αρχείο της προηγούμενης επιθεώρησης.
- Σκάφη που ενώ έλαβαν μέρος σε ένα διεθνές ταξίδι ωστόσο δεν έχει ασκηθεί η ετήσια επιθεώρηση των λιμενικών αρχών.
- Σκάφη τα οποία συγκεντρώνουν συνολικά 7 - 16 πόντους στη μήτρα στοχοθέτησης.

Για όλες τις προαναφερόμενες περιπτώσεις σκαφών η επιθεώρηση θα προγραμματιστεί προτού ξεκινήσουν οι διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης ή της επιβίβασης επιβατών. Η επιθεώρηση θα υλοποιηθεί προτού εισέλθουν στο λιμάνι, ενώ και τα όποια ελαττώματα προκύψουν θα διορθωθούν προτού ξεκινήσουν όλες οι διεργασίες μεταφοράς φορτίου ή/και επιβίβαση των επιβατών⁶⁸

Σκάφη τρίτης προτεραιότητας :

- Σκάφη που δεν έχουν ή εκκρεμεί μια ετήσια επιθεώρηση σκαφών φορτίου, ή

⁶⁸ Προεδρικό Διάταγμα Υπ' Αριθμ. 16 (Π.Δ. 16/4.3.2011), «Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα, σύμφωνα με την Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009», ΦΕΚ 36 Α'

τριμηνιαίος έλεγχος επαλήθευσης ελέγχου (Freight Vessel Examination, Control Verification Examination).

- Σκάφη που έχουν αξιολογηθεί ως κάτω του μετρίου από ένα μέλος ή τα μέλη του πληρώματος του σκάφους, έναν επαγγελματία ή άλλη ένωση, ένα συνδικάτο ή οποιοδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο πρόσωπο
- Σκάφη τα οποία συγκεντρώνουν συνολικά 4 έως 6 πόντους στη μήτρα στοχοθέτησης.

Επίσης και γι' αυτά τα σκάφη η έναρξη του ελέγχου δύναται να γίνει ύστερα από είσοδό τους στο λιμάνι δίχως όμως να προηγείται υποχρεωτικά η διαδικασία φορτοεκφόρτωσης ή επιβίβασης επιβατών.

Τα Σκάφη τέταρτης προτεραιότητας :

- Σκάφη τα οποία δεν έχουν χαρακτηριστεί σύμφωνα με τα κρίσιμα κριτήρια που μελετώνται κάτω από τις πιο υψηλές προτεραιότητες.
- Σκάφη που συγκεντρώνουν συνολικά 0 έως 3 πόντους στη μήτρα στοχοθέτησης.

Γίνεται αντιληπτό πως αυτά τα σκάφη δεν θα χρειαστεί να υποβληθούν σε επιθεώρηση. Για να συμβαίνει αυτό το γεγονός πρακτικά σημαίνει ότι οι λιμενικές αρχές εσκεμμένα δεν θα επιδιώξουν τις επιθεωρήσεις στα σκάφη αυτά.

Γενικά θεωρείται πολύ σημαντικός ο τρόπος με τον οποίο διεξάγονται οι επιθεωρήσεις. Κατά τις περιπτώσεις που το προσωπικό του κρατικού ελέγχου των λιμένων βρίσκεται απέναντι σε μια δύσκολη κατάσταση που παρεμποδίζει το έργο του (π.χ. Περιορισμένοι πόροι ή δυσμενείς όροι) και του βάζει φραγμό σε διεξαγωγή πλήρων εξετάσεων σε όλα τα σκάφη που πρέπει να επιθεωρηθούν, είναι φυσικό να οργανώσει λεπτομερείς επιθεωρήσεις σε εκείνα τα σκάφη που χαρακτηρίζονται υψηλής προτεραιότητας παρά βιαστικές ή ελλιπείς επιθεωρήσεις σκαφών όλων των προτεραιοτήτων.

Σαφώς η ποιότητα της εκάστοτε επιθεώρησης θεωρείται μεγαλύτερης σημασίας από ό,τι η ποσότητα των σκαφών που εξετάζονται. Αυτό συνεπάγεται ότι η επιθεώρηση που θα διεξαχθεί θα περιλαμβάνει σαφώς και έναν λεπτομερή έλεγχο των εγγράφων του σκάφους και θα συμπληρώνεται από μια διαδρομή όλου του σκάφους προκειμένου αυτό να εξεταστεί.

Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης εάν δεν διαπιστωθεί καμία ανεπάρκεια ή οποιοδήποτε ίχνος παραμέλησης ή αυστηρή απώλεια ή δεν υπάρξει καμία κακοδιαχείριση τότε σημαίνει ότι η επιθεώρηση έχει ολοκληρωθεί. Ωστόσο, αν διαπιστωθούν οποιαδήποτε ελαττώματα, προβλήματα κλπ τότε η επιθεώρηση επιβάλλεται να είναι πιο αυστηρή.

Κάποιες φορές κρίνεται επιτακτικό η επιθεώρηση ενός σκάφους να υλοποιηθεί προτού εισέλθει αυτό στο λιμάνι παρά το γεγονός ότι μια διαδικασία όπως αυτή εγκυμονεί μεγαλύτερους κινδύνους και υψηλότερο κόστος για την ομάδα που θα διεξάγει την επιθεώρηση⁶⁹

QUALSHIP 21 (USA)

Στην προσπάθειά της να εξαλείψει την υποβαθμισμένη ναυτιλία, η αμερικανική ακτοφυλακή έχει επικεντρώσει κυρίως την προσοχή της σε βελτιωμένες μεθόδους για να ταυτοποιήσει τα κακής ποιότητας σκάφη και για την επιβολή της συμμόρφωσης με τα διεθνή και αμερικανικά πρότυπα. Ωστόσο, ασχέτως από το πόρισμα που θα έχει η επιθεώρηση σε ένα σκάφος, κρίνεται σημαντικό να επιθεωρούνται όλα τα σκάφη ξένης σημαίας το λιγότερο μια φορά κάθε έτος. Αυτή η πρακτική έχει ως σκοπό να παρακινήσει τους κατόχους να διατηρούν σε καλή κατάσταση τα σκάφη. Σαφώς υπάρχουν εκατοντάδες σκάφη τα οποία τηρούν τα πρότυπα και λειτουργούν σωστά χωρίς να παρουσιάζουν ανεπάρκειες⁷⁰

⁶⁹ Οδηγία 4133.30016.0/2020/02, (2002), «Παροχή πληροφοριών σχετικά με τον τρόπο τεκμηρίωσης της αποκατάστασης ΜΣ, παρατηρήσεων και ευρημάτων ελέγχων εταιρειών και πλοίων», Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

⁷⁰ Port State Control, (2011), “Annual Report”, Paris MoU, On course for safer shipping

Ωστόσο, το πρόγραμμα Quality 21, (ποιότητα για τον 21^ο αιώνα) έχει καθιερώσει μια ιδέα που συμβάλλει στην ποιοτική ναυτιλία. Πιο αναλυτικά, αφού έχει ολοκληρωθεί η επιθεώρηση στα σκάφη και διαπιστώνεται η συμμόρφωσή τους με τα διεθνή πρότυπα, στόχος είναι να ανταμείψει αυτά τα υψηλής ποιότητας πλοία με κίνητρο να ενθαρρύνουν κι άλλους πλοιοκτήτες μελλοντικά με τέτοιες δράσεις ποιότητας⁷¹

Μελετώντας με ιδιαίτερη προσοχή τα δεδομένα του κρατικού ελέγχου λιμένων από τα προηγούμενα 3 έτη έχουν καθοριστεί τα βασικά εκείνα γνωρίσματα που πρέπει να διαθέτει ένα σκάφος προκειμένου να χαρακτηριστεί «ποιοτικό». Ένα ποιοτικό σκάφος σχετίζεται με μια επιχείρηση που λειτουργεί αποτελεσματικά ενώ η όλη πορεία και εξέλιξή της δείχνει ότι κινείται ποιοτικά και τέλος, καταχωρείται με ένα κράτος σημαίας με μια σπουδαία ιστορία κρατικού ελέγχου λιμένων.

Λαμβάνοντας υπόψη αυτά τα γενικά κριτήρια εκτιμάται ότι περίπου το 10% των συμβεβλημένων σκαφών με ξένη σημαία που εισέρχονται στα ύδατα των ΗΠΑ κρίνονται κατάλληλα για να ανταμειφθούν. Επομένως, το πρόγραμμα Quality 21 θα ισχύσει αρχικά για τα σκάφη που φέρουν ξένη σημαία. Στο μέλλον θα χρησιμοποιηθεί και για τα πλοία με Αμερικανική σημαία⁷²

Προϋποθέσεις για επιλογή :

1. Το σκάφος επιβάλλεται να μην έχει τεθεί υπό κράτηση ούτε να έχει αξιολογηθεί ως κάτω του μετρίου μέσα στους προηγούμενους 36 μήνες.
2. Το σκάφος επιβάλλεται να μην έχει επιβαρυνθεί με οποιεσδήποτε θαλάσσιες

⁷¹ Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, (2009), «Οδηγία 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (αναδιατύπωση) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)», Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

⁷² Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, (2010), “Annex 11 - Inspection Commitments of Authorities”, Including 32nd Amendment, adopted 11 May 2010 (effective date: 1 January 2011)

παραβιάσεις, παραπάνω από 1 που πληρώνεται για την ειδοποίηση των περιπτώσεων παραβίασης σε εισιτήρια, καθώς και να μην υπάρχει καταγεγραμμένο θαλάσσιο θύμα το οποίο χαρακτηρίζεται ως σοβαρό θαλάσσιο συμβάν, αλλά ούτε ύπαρξη θαλάσσιου θύματος στα ύδατα των ΗΠΑ μέσα στους προηγούμενους 36 μήνες. Οι γραπτές αναφορές θυμάτων των τραυματισμών πληρώματος ή επιβατών οι οποίες δεν συνάδουν με άλλα στοιχεία που φανερώνουν σοβαρό (η σημαντικό) θαλάσσιο θύμα δεν υπόκεινται σε έλεγχο. Σύμφωνα με αυτήν την πρωτοβουλία, μια θαλάσσια παραβίαση αποτελεί η κάθε καταπάτηση ενός νόμου, κανονισμού ή διάταξης που τίθεται από την ακτοφυλακή.

3. Το σκάφος επιβάλλεται να έχει πραγματοποιήσει μια εξέταση κρατικού ελέγχου λιμένων η οποία ήταν επιτυχής, σε διάστημα 12 μήνες από τον καθορισμό επιλεξιμότητας στα ύδατα των ΗΠΑ. Η εν λόγω εξέταση περιγράφεται ως μια επίσκεψη σε σκάφος ξένης σημαίας προκειμένου να διαπιστωθεί ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που θέτουν οι σχετικές διατάξεις των εφαρμόσιμων διεθνών συμβάσεων. Με τον όρο «επιτυχής» εννοεί ότι το πλοίο δεν απομακρύνθηκε από τον λιμένα όντας με σοβαρό πρόβλημα ή σημαντικές ανεπάρκειες.

4. Το σκάφος απαγορεύεται να χρησιμοποιηθεί από επιχείρηση η οποία έχει χαρακτηριστεί με μια κάτω του μετρίου κράτηση σκάφους στα ύδατα των ΗΠΑ σε χρονικό διάστημα 24 μήνες. Ένα σκάφος θεωρείται ότι βρίσκεται στην κυριότητα μιας επιχείρησης από τη στιγμή που η τελευταία διαθέτει τα ανάλογα πιστοποιητικά (οικονομικής ευθύνης ή αρμόδιου μεταφορέα πλοίου) ή ακόμη και θεωρείται κατάλληλη για την ασφαλή λειτουργία του σκάφους, βάσει του διοικητικού πιστοποιητικού ασφαλείας που φέρει το πλοίο.

5. Το σκάφος δεν μπορεί να ταξινομηθεί, ούτε να έχει νομικά πιστοποιητικά Συνθηκών από ένα στοχοθετημένο Νηογνώμονα.

6. Το σκάφος δεν δύναται να γραφεί σε κατάλογο όταν διαθέτει αναλογία κράτησης μεγαλύτερη ή ίση του 1,0%, προσδιορισμένη σε έναν τριών ετών

μέσο όρο. Επιπλέον, οφείλει το κράτος σημαίας να έχει το λιγότερο 10 ευδιάκριτες αφίξεις σκαφών στο πέρας των 3 τελευταίων ετών.

7. Το κράτος σημαίας του σκάφους οφείλει να καταθέσει την αυτοαξιολόγηση της απόδοσης στον IMO και να καταθέσει αντίγραφο στην ακτοφυλακή.

8. Η ακτοφυλακή έχει τη δυνατότητα να θέσει φραγμό όσον αφορά στην διαλογή στο Qualship 21 σε κάθε σκάφος λόγω ειδικών περιστάσεων, συμπεριλαμβανόμενου αλλά όχι περιοριστικού σημαντικά υπερπόντια θύματα ή κρατήσεις, και αναμονή ή αστικών ερευνών για διαπραχθέντα εγκλήματα⁷³

Κίνητρα για το Qualship 21

Προκειμένου να δώσουν το κίνητρο για την λειτουργία ποιοτικών πλοίων, όλα τα σκάφη που συγκαταλέγονται σε αυτό το πρόγραμμα θα αποκτήσουν ένα πιστοποιητικό που θα φέρει την ονομασία «Qualship 21» το οποίο χορηγεί το γραφείο του προσωπικού συμμόρφωσης. Το εν λόγω πιστοποιητικό θα έχει ισχύ 24 μήνες, οι οποίοι ισοδυναμούν με την ημερομηνία της τελευταίας ετήσιας επιθεώρησης λιμένων του COTP. Για παράδειγμα, ένα επιλέξιμο φορτηγό πλοίο που ολοκλήρωσε με επιτυχία την ετήσια εξέταση εμπορευματικών πλοίων στις 25 Σεπτεμβρίου του 2000 αυτομάτως αποκτά ένα Πιστοποιητικό 21 Qualship από G-MOC που λήγει στις 24 Σεπτεμβρίου του 2002. Επιπρόσθετα, τα ονόματα των εν λόγω πλοίων θα αναρτηθούν στην ιστοσελίδα της έδρας. Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια Qualship 21, θα εξακολουθήσουν να εξετάζονται σε ετήσια βάση, αλλά δύναται στα μέσα της περιόδου να μπορεί να αναβληθεί η εξέταση. Σε γενικές γραμμές, το πεδίο εφαρμογής της ενδιάμεσης εξεταστικής περιόδου θα είναι το ίδιο όπως και για τη διετή εξέταση με λιγότερες λεπτομέρειες, εκτός εάν συντρέξουν λόγοι οι οποίοι θα καθιστούν επιβεβλημένη εξονυχιστική εξέταση του κρατικού ελέγχου

⁷³ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, (2010), “Annex 7 - Ship Risk Profile”, Including 32nd Amendment, adopted 11 May 2010 (effective date: 1 January 2011)

λιμένων. Η εξέταση της ενδιάμεσης περιόδου πρέπει να υλοποιηθεί στα πλοία που επισκέπτονται τα ύδατα των ΗΠΑ μεταξύ του δέκατου και δέκατου τέταρτου μήνα της περιόδου για την οποία το πιστοποιητικό συμμόρφωσης (COC) και Qualship 21 δεν έχει λήξει.

Τα Qualship 21 επιβατηγά πλοία δεν θα επιλέγονται προκειμένου να αποφύγουν οποιασδήποτε εξέταση του κρατικού ελέγχου λιμένων. Ωστόσο, τα επιβατικά πλοία που έχουν εξαιρετικό ιστορικό ασφαλείας συνεδητοποιούν ότι το πιστοποιητικό που διαθέτουν αποτελεί ένα πολύτιμο εργαλείο μάρκετινγκ

Στην πορεία η Αμερικανική Ένωση των Λιμενικών Αρχών άρχισε να μελετά την πιθανότητα να παρέχει μειωμένες αμοιβές λιμένων για Qualship 21 καθώς θεωρεί ότι διαφορετικά δεν θα είναι εφικτό να λειτουργήσει για πολύ καιρό αυτό το πρόγραμμα. Έτσι, η έδρα ακτοφυλακής αρχικά μελετά και ξεχωρίζει εκείνα τα πλοία που θα χαρακτηριστούν Qualship 21. Στη συνέχεια το G-MOC στέλνει επιστολές στους επιλέξιμους ιδιοκτήτες σκαφών με σκοπό οι τελευταίοι να λάβουν μέρος σε αυτήν την πρωτοβουλία. Προκειμένου να επιλεγούν και να περιληφθούν στον αρχικό κατάλογο οι ιδιοκτήτες οφείλουν να απαντήσουν σε μια σειρά ερωτήσεων για να σιγουρευτεί η Αμερικανική Ένωση Λιμενικών Αρχών ότι η αρχική επιλογή του σκάφους ήταν ορθή⁷⁴

Flag States that are Eligible 2004 :

- Barbados - Luxembourg
- Bermuda - Netherlands
- Gibraltar - Norway (NIS)
- Vanuatu - Singapore
- Greece - Sweden
- Denmark (DIR) - United Kingdom

⁷⁴ Port State Control, (2010), “Annual Report”, Paris MoU, Voyage completed, a new horizon ahead

- Isle of Man - Hong Kong

5.3.2 Η βαθμολογία του BLACK SEA MOU

Όταν γίνει η διαλογή των σκαφών για επιθεώρηση, οι αρχές θα δώσουν προτεραιότητα στα εξής σκάφη:

- Σκάφη που εισέρχονται στο λιμάνι ενός κράτους, η αρχή του οποίου είναι υπογράφων του υπομνήματος, για πρώτη φορά ή ύστερα από μια απουσία 12 μηνών ή περισσότερο.
- Σκάφη τα οποία μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και παράλληλα αδυνατούν να παρουσιάσουν όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες που αφορούν στο σκάφος.
- Σκάφη που μπορούν νομικά να εγκαταλείψουν το λιμένα ενός κράτους, η αρχή του οποίου υπογράφει το υπόμνημα, με την προϋπόθεση ότι οι όποιες ελλείψεις που παρουσιάζει και είναι καταγεγραμμένες πρέπει να αποκατασταθούν μέσα σε συγκεκριμένα χρονικά όρια.
- Σκάφη που έχουν περιγραφεί από το πλήρωμα ή οποιοδήποτε πρόσωπο ή οργάνωση με ένα νόμιμο ενδιαφέρον στην ασφαλή λειτουργία του σκάφους, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας καταστρώματος ή την πρόληψη της ρύπανσης. Ωστόσο, αυτό δεν θα ισχύει εφόσον η σχετική αρχή θεωρήσει ότι η γραπτή αναφορά ή καταγγελία δεν στηρίζεται σε πραγματικά στοιχεία.
- Σκάφη τα οποία επειδή παρουσιάζουν επικινδυνότητα δικαιολογούν την απαγόρευση απόπλου κατά τη διάρκεια των προηγούμενων έξι μηνών.
- Σκάφη τα οποία περιλαμβάνουν γραπτή αναφορά ή ανακοίνωση που προέρχεται από μια άλλη αρχή.

Επίσης, σκάφη που παρουσιάζουν αυτές τις συνθήκες:

- Έχουν περιληφθεί σε μια σύγκρουση ή προσάραξη στο δρόμο τους στο λιμένα.
- Θεωρούνται υπεύθυνα για μια ενδεχόμενη παραβίαση των κανόνων για την απαλλαγή
- των επιβλαβών ουσιών ή των αποβλήτων αποχέτευσης.
- Η πλοήγηση του σκάφους είναι ακανόνιστη με αποτέλεσμα να θεωρείται επικίνδυνη βάσει των μέτρων που θέτει ο ΙΜΟ, ή όταν οι ασφαλείς πρακτικές και διαδικασίες ναυσιπλοΐας παραβιάζονται.
- Χρησιμοποιούνται με τρόπο ο οποίος είναι ικανός να θέσει σε κίνδυνο τη ζωή των επιβατών και του πληρώματος ή να προξενήσει πρόβλημα στο περιβάλλον.
- Σε ετήσια βάση πραγματοποιείται επιθεώρηση στο 15% των ξένων σκαφών που εισέρχονται στα λιμάνια των χωρών μελών της συμφωνίας⁷⁵

5.3.3 Η βαθμολογία του CIALA MOU (Viña del Mar Agreement)

Πρόκειται για συμφωνία των χωρών-μελών της Λατινικής Αμερικής. Αναπτύχθηκε το 1992 για την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών και του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την εφαρμογή των εποπτικών μέτρων σύμφωνα με τους σχετικούς διεθνείς κανονισμούς. Αυτήν την περίοδο τα δεδομένα που απαιτούνται για την ανάπτυξη της βάσης δεδομένων ούτως ώστε να δοθεί σημασία στον παράγοντα προτεραιότητας είναι τα ακόλουθα:

- Ηλικία του σκάφους
- Είδος σκάφους

⁷⁵ Osler, D., (2007), “Paris MoU detentions up”, Lloyd's CasualtyWeek

- Ανεπάρκειες στους τελευταίους 24 μήνες
- Τελευταία επιθεώρηση διενεργηθείσα
- Εν αναμονή των ανεπαρκειών
- Συμφωνίες που επικυρώνονται από το κράτος σημαίας του σκάφους

Σε ετήσια βάση πραγματοποιείται επιθεώρηση στο 15% των ξένων σκαφών που εισέρχονται στα λιμάνια των χωρών μελών της συμφωνίας. Κατά το επόμενο εξάμηνο τα σκάφη δεν υπόκεινται σε καινούργια επιθεώρηση, εκτός εάν παρουσιαστούν ανεπάρκειες ή μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία ή είναι τύπου Bulk ή επιβατηγά. Προκειμένου να υπάρχουν πάντα καλές συνθήκες που θα βασίζονται στην συνεννόηση και την εμπιστοσύνη όλα τα σκάφη επιθεωρούνται με την ίδια συχνότητα όποιου κράτους σημαία και αν φέρουν.

5.3.4 Η βαθμολογία του AMSA

Για σκάφη ξένης σημαίας :

Οι περιφερειακοί διευθυντές υποχρεούνται να φροντίζουν ώστε να γίνονται επιθεωρήσεις PSC στα λιμάνια των περιοχών τους. Ο επιθεωρητής που είναι επιφορτισμένος να μεριμνήσει για ένα λιμάνι ή μια ομάδα λιμανιών θα λειτουργήσει βάσει των υποδείξεων του πίνακα 1 στην επιλογή των σκαφών για επιθεώρηση.

Η ομάδα κινδύνου χαρακτηρίζεται ο πρώτος παράγοντας στόχου ο οποίος λειτουργεί ως κατευθυντήριο όργανο προκειμένου να βοηθήσει βάσει των αναγκών που προκύπτουν στο ορθολογικό μοίρασμα των διαθέσιμων πόρων. Τόσο η ομάδα κινδύνου όσο και ο παράγοντας κινδύνου χρειάζεται να ελεγχθούν ταυτόχρονα με άλλες πηγές πληροφοριών που είναι διαθέσιμες για το εν λόγω σκάφος.

Κάθε περιφερειακός διευθυντής οφείλει να επιτύχει ότι το ετήσιο ποσοστό επιθεώρησης για τα σκάφη που εισέρχονται στους λιμένες στην

περιοχή του θα είναι ίσο συνολικά με τουλάχιστον 50%.

Κατά την περίπτωση που ένα πλοίο «υψηλού κινδύνου» δεν υπόκειται σε έλεγχο λόγω αδυναμίας μετακίνησης στο κατάλληλο λιμάνι, δυσμενείς καιρικές συνθήκες που εμποδίζουν την επιβίβαση και την πρόσδεση, επιθεωρητής μη διαθέσιμος κτλ, τίθεται αυτομάτως στον τομέα «σχολίων» αφίξεων. Κρίνεται σημαντικό να αναφερθεί πως από τις 16 Δεκεμβρίου 2002, η επιθεώρηση των επιλέξιμων πετρελαιοφόρων υψηλού κινδύνου θεωρείται υψίστης σημασίας συγκριτικά με άλλους στόχους.

Όταν ένα επιλέξιμο σκάφος δεν έχει βρεθεί κάτω από καθεστώς ελέγχου από την AMSA μέσα στους προηγούμενους έξι μήνες (τρεις μήνες για τα επιβατηγά πλοία ανεξάρτητα από την ηλικία και τρεις μήνες για τα πετρελαιοφόρα και τα χημικά βυτιοφόρα 15 ετών και άνω). Όταν ένα σκάφος έχει την πρόθεση να επισκεφτεί πολλά λιμάνια κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού στην Αυστραλία, υπάρχει το ενδεχόμενο να μετατεθεί για το μέλλον μια επιθεώρηση ενός επιλέξιμου σκάφους σε ένα λιμάνι.

Πίνακας 5.7 AMSA risk group

| Risk Group | Description | Minimum target inspection level |
|----------------------------|---|---------------------------------|
| Low risk | All eligible ships of age less than 5 years | 25% |
| Medium low risk | All eligible ships of age between 5 and 9 years old | 40% |
| Medium high risk | All eligible ships of age between 10 and 14 years old | 60% |
| High risk (non-oil tanker) | All eligible ships other than oil tankers of age of 15 years or over | 80% |
| High risk (oil tanker) | All eligible oil tankers of age 15 years and over and oil tankers with construction type in Shipyys other than "double hull" regardless of age. | 100% |
| | Overall coverage of eligible ships* | 50% |

Πηγή: Port State Control, (2012), "Annual Report", 30th Anniversary of the Paris MoU: Taking Port State Control to the Next Level

Ένας αλγόριθμος παράγει την ομάδα κινδύνου στο συγκρότημα ηλεκτρονικών υπολογιστών AMSA, 'Shipsys 2000'. Ο προσδιορισμός της ομάδας κινδύνου συνυπολογίζει και άλλα κριτήρια όπως: την ηλικία, τον τύπο, κ.λπ. Ωστόσο, η μέθοδος που εφαρμόζει η AMSA για να εκτιμήσει την ομάδα κινδύνου για τη στοχοθέτηση δεν είναι προσβάσιμη στο κοινό, ενώ χαρακτηρίζεται ως μοναδική στην Αυστραλία.

5.3.5 Η βαθμολογία του TOKYO MOU

Προκειμένου να γίνει η αξιολόγηση των σκαφών που θα υποβληθούν σε επιθεώρηση, οι αρχές θα δώσουν προτεραιότητα στα ακόλουθα σκάφη:

- Επιβατηγά πλοία, σκάφη RO/RO και μεταφορείς χύδην φορτίου.

- Σκάφη που δύναται να εμφανίσουν έναν ιδιαίτερο κίνδυνο, συμπεριλαμβανομένων των πετρελαιοφόρων, των μεταφορέων αερίου, των χημικών βυτιοφόρων, αλλά και σκάφη που μεταφέρουν επιβλαβείς ουσίες σε τυποποιημένη μορφή. Σκάφη που επισκέπτονται ένα λιμάνι ενός κράτους, η αρχή του οποίου είναι υπογράφων του υπομνήματος, για πρώτη φορά ή μετά από μια απουσία 12 μηνών ή περισσότερο.
- Σκάφη που φέρουν τη σημαία ενός κράτους τα οποία είναι καταγεγραμμένα στον τρίχρονο μέσο πίνακα των άνω του μετρίου κρατήσεων που είναι προσβάσιμη στην ετήσια έκθεση του υπομνήματος.
- Σκάφη που έχουν την άδεια να φύγουν από το λιμμένα του κράτους, η αρχή της οποίας υπογράφει το υπόμνημα, με την προϋπόθεση ότι τα ελαττώματα που αναφέρονται θα πρέπει να αποκατασταθούν σε ορισμένο χρονικό διάστημα λίγο πριν την λήξη τέτοιας περιόδου.
- Σκάφη που έχουν αναφερθεί από το πλήρωμα ή τις λιμενικές αρχές ότι παρουσιάζουν ορισμένες ανεπάρκειες, οι οποίες δύναται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφαλή ναυσιπλοΐα τους.
- Σκάφη που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και αδυνατούν να αναφέρουν όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες που αφορούν το σκάφος.
- Σκάφη τα οποία επειδή παρουσιάζουν επικινδυνότητα δικαιολογούν την απαγόρευση απόπλου κατά τη διάρκεια των προηγούμενων έξι μηνών.
- Σκάφη που ταξιδεύουν δίχως να ακολουθούν τους κανόνες που ορίζουν οι λιμενικές αρχές.
- Τύπος σκαφών που προσδιορίζεται από την Επιτροπή κατά διαστήματα ως εξουσιοδότηση των επιθεωρήσεων προτεραιότητας.

Σε ετήσια βάση πραγματοποιείται επιθεώρηση στο 75% των ξένων σκαφών που εισέρχονται στα λιμάνια των χωρών μελών της συμφωνίας.

Πίνακας 5-8 Tokyo MOU targeting system

| SHIP TARGETING SYSTEM (TOKYO MOU) | |
|---|---|
| Element | Target Factor Value (TFV) |
| Ship age | 0-5 years: 0 point 6-10 years: 5 points 11-15 years: 10 points 16-20 years: 10 +1 point for each year exceeding 15 years ≥20 years: 15 +2 points for each year exceeding 20 years |
| Ship type | 4 points for ships with type codes 13,30,40,55,60,61,70,71 and of 15 years of age and over 0 points for all others |
| Ship flag | plus 1 for each percentage point in excess] |
| Deficiencies | 0.6 points for each deficiency found in last 4 initial inspections or follow-up inspections with new deficiency (decimal number rounded up) |
| Detentions | Depending on number of detentions during the last 4 initial inspections or follow-up inspections with new deficiencies: 1 detention – 15 points 2 detentions – 30 points 3 detentions – 60 points 4 detentions – 100 points |
| Classification Society – non IACS | 10 points |
| Outstanding deficiencies – from last 3 inspections (a deficiency recorded in the APCIS in the last initial inspections or associated follow-up ones and not marked as rectified (Code 10) | 2 points for each outstanding deficiency |
| Time since last initial inspection: 6-12 months 12-24 months Over 24 months or never inspected in TMOU region (including new ships) | 3 points 6 points 50 points |
| Target Factor Value | Priority Level |
| > 100 | Priority 1 (very high) |
| 41 - 100 | Priority 2 (high) |
| 11 - 40 | Priority 3 (medium) |
| 0 - 70 | Priority 4 (low) |

5.3.6 Η βαθμολογία του INDIAN OCEAN MOU

Η διαδικασία επιλογής των σκαφών που θα επιθεωρηθούν είναι η εξής :

- Σκάφη που επισκέπτονται έναν λιμένα ενός κράτους, η αρχή της οποίας υπογράφει το υπόμνημα, για πρώτη φορά ή μετά από μια απουσία 12 μηνών ή περισσότερο.
- Σκάφη που μπορούν νομικά να φύγουν από τον λιμένα ενός κράτους, η αρχή του οποίου υπογράφει το υπόμνημα, με την προϋπόθεση ότι οι όποιες ελλείψεις που παρουσιάζει και είναι καταγεγραμμένες πρέπει να αποκατασταθούν μέσα σε συγκεκριμένα χρονικά όρια.
- Σκάφη που έχουν αναφερθεί από το πλήρωμα ή τις λιμενικές αρχές ότι παρουσιάζουν ορισμένες ανεπάρκειες, οι οποίες δύναται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφαλή ναυσιπλοΐα τους.
- Σκάφη τα οποία μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και παράλληλα αδυνατούν να παρουσιάσουν όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες που αφορούν στο σκάφος. Δηλαδή: μετακινήσεις σκαφών & σχετικά με τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρονται στην αρμόδια αρχή του λιμένα & του παράκτιου κράτους.
- Σκάφη τα οποία επειδή παρουσιάζουν επικινδυνότητα δικαιολογούν την προσωρινή απαγόρευση απόπλου κατά τη διάρκεια των προηγούμενων έξι μηνών.
- Σκάφη τα οποία διαθέτουν πιστοποιητικά (κατασκευή, εξοπλισμό κλπ) τα οποία όμως δεν έχουν δημοσιευθεί με βάση τα σχετικά όργανα.

Σε ετήσια βάση πραγματοποιείται επιθεώρηση στο 10% των ξένων σκαφών που εισέρχονται στα λιμάνια των χωρών μελών της συμφωνίας.

5.3.7 Η βαθμολογία του CARIBBEAN MOU

Η διαδικασία επιλογής των σκαφών που θα επιθεωρηθούν είναι η εξής :

- Σκάφη που επισκέπτονται έναν λιμένα ενός κράτους, η αρχή της οποίας υπογράφει το υπόμνημα, για πρώτη φορά ή μετά από μια απουσία 12

μηνών ή περισσότερο.

- Σκάφη που έχουν την άδεια να φύγουν από το λιμένα του κράτους, η αρχή της οποίας υπογράφει το υπόμνημα, με την προϋπόθεση ότι τα ελαττώματα που αναφέρονται θα πρέπει να αποκατασταθούν σε ορισμένο χρονικό διάστημα λίγο πριν την λήξη τέτοιας περιόδου.
- Σκάφη που έχουν αναφερθεί από το πλήρωμα ή τις λιμενικές αρχές ότι παρουσιάζουν ορισμένες ανεπάρκειες, οι οποίες δύναται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφαλή ναυσιπλοΐα τους.
- Σκάφη τα οποία λόγω της επικινδυνότητας του φορτίου, αδυνατούν να παρουσιάσουν όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες που αφορούν στο σκάφος.
- Σκάφη τα οποία επειδή παρουσιάζουν επικινδυνότητα δικαιολογούν την προσωρινή απαγόρευση απόπλου κατά τη διάρκεια των προηγούμενων έξι μηνών.
- Σκάφη τα οποία διαθέτουν πιστοποιητικά (κατασκευή, εξοπλισμό κλπ) τα οποία όμως δεν έχουν δημοσιευθεί με βάση τα σχετικά όργανα.

Σε ετήσια βάση πραγματοποιείται επιθεώρηση στο 15% των ξένων σκαφών που εισέρχονται στα λιμάνια των χωρών μελών της συμφωνίας.

5.3.8 Η βαθμολογία του WEST AFRICA MOU

Η διαδικασία επιλογής των σκαφών που θα επιθεωρηθούν είναι η εξής :

- Σκάφη που επισκέπτονται έναν λιμένα ενός κράτους, η αρχή της οποίας υπογράφει το υπόμνημα, για πρώτη φορά ή μετά από μια απουσία 12 μηνών ή περισσότερο.
- Σκάφη που έχουν την άδεια να φύγουν από το λιμένα του κράτους, η αρχή της οποίας υπογράφει το υπόμνημα, με την προϋπόθεση ότι τα ελαττώματα που αναφέρονται θα πρέπει να αποκατασταθούν σε ορισμένο

χρονικό διάστημα λίγο πριν την λήξη τέτοιας περιόδου.

- Σκάφη που έχουν αναφερθεί από το πλήρωμα ή τις λιμενικές αρχές ότι παρουσιάζουν ορισμένες ανεπάρκειες, οι οποίες δύναται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφαλή ναυσιπλοΐα τους.
- Σκάφη τα οποία μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και παράλληλα αδυνατούν να παρουσιάσουν όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες που αφορούν στο σκάφος.
- Σκάφη τα οποία επειδή παρουσιάζουν επικινδυνότητα δικαιολογούν την προσωρινή απαγόρευση απόπλου κατά τη διάρκεια των προηγούμενων έξι μηνών.
- Σκάφη τα οποία διαθέτουν πιστοποιητικά (κατασκευή, εξοπλισμό κλπ) τα οποία όμως δεν έχουν δημοσιευθεί με βάση τα αρμόδια όργανα.

Σε ετήσια βάση πραγματοποιείται επιθεώρηση στο 15% των ξένων σκαφών που εισέρχονται στα λιμάνια των χωρών μελών της συμφωνίας.

5.4 Λεπτομερέστερη Επιθεώρηση (Detailed Inspection)

Μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση θα διενεργείται όποτε υπάρχουν σαφείς λόγοι για να θεωρηθεί, κατά τη διάρκεια επιθεώρησης, ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του ή αυτό είναι το πλήρωμα δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά τις σχετικές απαιτήσεις της σχετικής πράξης. Σαφείς λόγοι υπάρχουν όταν ένας επιθεωρητής Κράτους Λιμένα βρει ευρήματα, τα οποία κατά την επαγγελματική του κρίση απαιτείται μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση του πλοίου, του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του. Η απουσία έγκυρων πιστοποιητικών ή εγγράφων θεωρείται ένας σαφής λόγος. Άλλα παραδείγματα για την τεκμηρίωση σαφών λόγων μπορούν να βρεθούν στο Παράρτημα 9, της παραγράφου 6 του PARIS MOU.

Μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση θα περιλαμβάνει μια εκ βαθέων εξέταση :

η περιοχή (α) όταν υπάρχουν σαφείς λόγοι ιδρύθηκαν οι τομείς που σχετίζονται με τυχόν προεξεχόντων ή μη αναμενόμενοι παράγοντες άλλες περιοχές τυχαία από τους ακόλουθους τομείς κινδύνου :

1. Τεκμηρίωση
- 2 . Γενική κατάσταση
- 3 . Νερό / αντοχή στις καιρικές συνθήκες
4. συστήματα έκτακτης ανάγκης
5. ραδιοεπικοινωνίας
6. εργασίες φορτοεκφόρτωσης
7. πυρασφάλεια
8. συναγερμός
9. Συνθήκες διαβίωσης και εργασίας
- 10 . εξοπλισμός ναυσιπλοΐας
11. Σωστικά
- 12 . Επικίνδυνα εμπορεύματα
13. Πρόωσης και βοηθητικά μηχανήματα
14. πρόληψη της ρύπανσης

Όσο πιο λεπτομερής επιθεώρηση θα λαμβάνει υπόψη τα ανθρώπινα στοιχεία που καλύπτονται από τον ISM και την STCW και περιλαμβάνουν επιχειρησιακούς ελέγχους ανάλογα με την περίπτωση .

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

- Σε σχέση με τα πιστοποιητικά: βιβλία και σχέδια που δεν τηρούνται σωστά.
- Σε σχέση με το Πλήρωμα: τα μέλη του πληρώματος δεν μπορούν να

επικοινωνήσουν μεταξύ τους, ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος δεν έχουν εξοικειωθεί με τις λειτουργικές διαδικασίες του πλοίου.

- Σε σχέση με την κατάσταση του πλοίου: σοβαρά ελαττώματα στην γάστρα, ανθυγιεινές συνθήκες και απουσία βασικών τμημάτων του απαιτούμενου εξοπλισμού.

Εκτεταμένη Επιθεώρηση

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

1. Τεκμηρίωση
- 2 . Γενική κατάσταση
- 3 . Νερό / αντοχή στις καιρικές συνθήκες
4. Συστήματα έκτακτης ανάγκης
5. Ραδιοεπικοινωνίας
6. Εργασίες φορτοεκφόρτωσης
7. Πυρασφάλεια
8. Συναγερμός
9. Συνθήκες διαβίωσης και εργασίας
10. Εξοπλισμός ναυσιπλοΐας
11. Σωστικά
- 12 . Επικίνδυνα εμπορεύματα
13. Πρόωσης και βοηθητικά μηχανήματα
14. Πρόληψη της ρύπανσης

και με την επιφύλαξη της δυνατότητας διεξαγωγής της ή ενδεχόμενων

περιορισμών συνδεδεμένων με την ασφάλεια των προσώπων , του πλοίου ή του λιμένα , η επαλήθευση των συγκεκριμένων στοιχείων σε αυτές τις περιοχές κινδύνου που αναφέρονται για κάθε τύπο πλοίου πρέπει να είναι μέρος μιας εκτεταμένης επιθεώρησης .

Οι επιθεωρητές πρέπει να χρησιμοποιούν την επαγγελματική τους κρίση προκειμένου να καθορίσουν το κατάλληλο βάθος της εξέταση ή της δοκιμασίας κάθε συγκεκριμένου στοιχείου.

Οι επιθεωρητές πρέπει να γνωρίζουν ότι η ασφαλής εκτέλεση ορισμένων επί του σκάφους , π.χ. διακίνηση φορτίων , θα μπορούσε να τεθεί σε κίνδυνο από τις δοκιμές που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια αυτής της λειτουργίας .

Η ενισχυμένη επιθεώρηση θα λαμβάνει υπόψη τα ανθρώπινα στοιχεία που καλύπτονται από το PSC , ISM και STCW και περιλαμβάνουν επιχειρησιακούς ελέγχους ανάλογα με την περίπτωση .

Η εκτεταμένη επιθεώρηση διενεργείται μόνο στα πλοία υψηλού κινδύνου, όπως τα επιβατηγά και μεγάλα σε ηλικία πλοία χύδην φορτίου, δεξαμενόπλοια και χημικά δεξαμενόπλοια. Ένα πλοίο μπορεί να υποβληθεί σε αυτή την επιθεώρηση τουλάχιστον μία φορά κάθε 12 μήνες και περιλαμβάνει ελέγχους ορισμένων κρίσιμων περιοχών και συσκευών.

Περιοδικές και πρόσθετες επιθεωρήσεις

Οι περιοδικές επιθεωρήσεις διενεργούνται σε διαστήματα που καθορίζονται από το προφίλ κίνδυνο του πλοίου. Μη αναμενόμενοι παράγοντες μπορούν να προκαλέσουν μια επιθεώρηση μεταξύ των περιοδικών επιθεωρήσεων. Αυτή η κατηγορία της επιθεώρησης αναφέρεται ως ένας επιπλέον έλεγχος.

Τα πλοία καθίστανται ληξιπρόθεσμες για τον περιοδικό έλεγχο στα

παρακάτω παράθυρα του χρόνου:

Για HRS - μεταξύ 5-6 μήνες μετά την τελευταία επιθεώρηση στην περιοχή του ΜΣ του Παρισιού.

Για SRS - μεταξύ 10-12 μήνες μετά από την τελευταία επιθεώρηση στην περιοχή του ΜΣ του Παρισιού.

Για LRS - μεταξύ 24-36 μήνες μετά την τελευταία επιθεώρηση στην περιοχή του ΜΣ του Παρισιού.

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

Διαδικασία κράτησης

Ο αριθμός και η φύση των παρατηρήσεων 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.

Οι ανώτεροι υπάλληλοι κρατικού ελέγχου λιμένων πρέπει να απαριθμήσουν τις

παρατηρήσεις που βρίσκουν, μαζί με τις λεπτομέρειες του αντίστοιχου πιστοποιητικού συμβάσεων σε κάθε περίπτωση, συμπεριλαμβανομένου του ονόματος του εκδότη, και η ημερομηνία της τελευταίας έρευνας. Αυτοί οι κατάλογοι πρέπει να περιλάβουν :

- Όλες τις παρατηρήσεις συστημάτων υλικού και διαχείρισης που καταγράφονται στην έκθεση επιθεώρησης των λιμενικών αρχών, συμπεριλαμβανομένου του κωδικού αριθμού ή κράτησης, για κάθε ανεπάρκεια.
- Λεπτομέρειες των ενεργειών που λαμβάνονται

- Λεπτομέρειες οποιωνδήποτε σημαντικών παρατηρήσεων. Μια ημερομηνία πρέπει να τεθεί κατά την οποία κάθε τέτοια παρατήρηση πρόκειται να ελεγχθεί.

Ελλείψεις, κρατήσεις και διόρθωση.

Όταν κατά τον έλεγχο διαπιστωθούν ελλείψεις, η φύση των ελλείψεων και την αντίστοιχη δράση που πρέπει να αναληφθεί συμπληρώνονται στην έκθεση επιθεώρησης. Μερικά παραδείγματα τέτοιων μέτρων είναι: « διόρθωση ανεπάρκειας πριν από την αναχώρηση », « πλοίο υπό κράτηση », « ενημέρωση κράτους σημαίας », κλπ.

Όλα τα ελαττώματα πρέπει να διορθωθούν πριν από την αναχώρηση του πλοίου. Εναπόκειται στην επαγγελματική κρίση του PSCo να αποφασίσει ότι πρέπει να επιβιβαστεί στο πλοίο για μια δεύτερη ευκαιρία να ελέγξει προσωπικά αν όλες οι ελλείψεις όντως έχουν διορθωθεί.

Τα παρακάτω είναι τα βασικά κριτήρια για την απαγόρευση απόπλου του πλοίου: ένα πλοίο το οποίο είναι ασφαλές να προχωρήσει στη θάλασσα θα πρέπει να κρατείται κατά την πρώτη επιθεώρηση, ανεξάρτητα από την στιγμή που το πλοίο έχει προγραμματιστεί να μείνει στο λιμάνι?

οι ελλείψεις σε ένα πλοίο είναι τόσο σοβαρές που θα πρέπει να αποκατασταθούν πριν το πλοίο αποπλεύσει.

Σε περίπτωση που οι ελλείψεις είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, οι θαλάσσιες αρχές θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι ο κίνδυνος αποκαταστάθηκε πριν επιτραπεί στο πλοίο να αποπλεύσει και προς το σκοπό αυτό θα κρατούν είτε το σκάφος ή να εκδώσουν μια επίσημη απαγόρευση τους για το πλοίο λόγω διαπιστωθεισών ελλείψεων οι οποίες, μεμονωμένα ή από κοινού, καθιστούν τη συνέχιση της λειτουργίας του επικίνδυνη. Το κράτος σημαίας θα πρέπει να λαμβάνει γνώση το συντομότερο δυνατόν γραπτώς, περιλαμβανομένης της έκθεσης της επιθεώρησης. Ομοίως,

στον αναγνωρισμένο οργανισμό που έχει εκδώσει τις σχετικές βεβαιώσεις για λογαριασμό της διοίκησης της σημαίας θα πρέπει να κοινοποιούνται , κατά περίπτωση. Τα προαναφερόμενα μέρη θα ειδοποιηθούν εγγράφως για την απελευθέρωση της κράτησης.

Εάν οι ελλείψεις δεν μπορούν να αποκατασταθούν στον λιμένα επιθεώρησης, η ναυτική αρχή μπορεί να επιτρέψει στο πλοίο να μεταβεί σε άλλο λιμένα, με την επιφύλαξη τυχόν κατάλληλων προϋποθέσεων που καθορίζονται από το κράτος σημαίας και τη λιμενική αρχή του λιμένα αναχώρησης , με σκοπό να εξασφαλιστεί ότι η πλοίο μπορεί έτσι να προχωρήσει χωρίς αδικαιολόγητο κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον.

Όταν οι ελλείψεις που προκάλεσε κράτηση δεν μπορεί να αποκατασταθούν στον λιμένα επιθεώρησης , η ναυτική αρχή μπορεί να επιτρέψει στο πλοίο να πλεύσει προς το πλησιέστερο διαθέσιμο κατάλληλο επισκευαστικό ναυπηγείο.

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

Όταν σε ένα πλοίο έχει απαγορευθεί ο απόπλους όλα τα έξοδα που θα προκύψουν από το κράτος λιμένα για την (εκ νέου) επιθεώρηση του πλοίου θα επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου ή στον αντιπρόσωπό του στο κράτος λιμένα. Η απαγόρευση απόπλου αίρεται μέχρι την πλήρη εξόφληση ή όταν δοθεί επαρκής εγγύηση για την επιστροφή των εξόδων.

Κράτηση και διαδικασία επανεξέτασης.

Σε περίπτωση που ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής χρησιμοποιήσει την επίσημη μορφή έφεσης και επιθυμεί να διαμαρτυρηθεί για την απόφαση κράτησης, οι καταγγελίες πρέπει να αποστέλλονται στο κράτος της σημαίας ή του αναγνωρισμένου οργανισμού, οι οποίες εκδίδουν τα υποχρεωτικά πιστοποιητικά για λογαριασμό του κράτους της σημαίας. Το κράτος της σημαίας ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός μπορούν να ζητήσουν από το κράτος λιμένα να επανεξετάσει την απόφασή του για την κράτηση του πλοίου.

Εάν το κράτος σημαίας ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός διαφωνούν με το αποτέλεσμα της έρευνας, όπως αναφέρεται παραπάνω, η αίτηση επανεξέτασης μπορεί να σταλεί στη Γραμματεία του Μνημονίου των Παρισίων (PARIS MOU Secretariat).

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Μνημονίου των Παρισίων, σχετικά με τη διαδικασία υποβολής αναθεώρησης, αναφέρεται ότι η αίτηση επανεξέτασης μπορεί να σταλεί στη γραμματεία εντός 120 ημερών από την ημερομηνία της απελευθέρωσης του πλοίου από τα κέντρα κράτησης.

Απαγορεύσεις (Bannings)

Σύμφωνα με την ενότητα 4.1 του Μνημονίου των Παρισίων, στα πλοία τα οποία έχουν απαγορευτεί μετά από πολλαπλές κρατήσεις θα απαγορεύεται η πρόσβαση σε οποιονδήποτε λιμένα στην περιοχή του Μνημονίου για μια ελάχιστη χρονική περίοδο. Η άρνηση της πρόσβασης μετά από πολλαπλές κρατήσεις αρχίζει να ισχύει αμέσως μόλις το πλοίο αναχωρήσει από τον λιμένα ή το αγκυροβόλιο.

Σύμφωνα με την παράγραφο 4.2 του Μνημονίου των Παρισίων, τα πλοία που κρατούνται ή αδυνατούν να προχωρήσουν προς ένα οριζόμενο επισκευαστικό ναυπηγείο απαγορεύεται η πρόσβαση τους σε οποιονδήποτε

λιμένα στην περιοχή του Μνημονίου.

Ανεξάρτητα από τις διατάξεις του άρθρου 4.1 και 4.2, η πρόσβαση σε κάποιο λιμάνι μπορεί να επιτραπεί από την αρμόδια αρχή του εν λόγω κράτους λιμένα σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή για σημαντικούς λόγους ασφαλείας ή για να μειωθεί ή να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος ρύπανσης , με την προϋπόθεση ότι τα κατάλληλα μέτρα κατά την κρίση της αρχής του εν λόγω κράτους έχουν τεθεί σε εφαρμογή από τον ιδιοκτήτη , τον εφοπλιστή ή τον πλοίαρχο του πλοίου για την ασφαλή είσοδο.

Άδεια στο σκάφος να αποπλεύσει

Όταν μια παρατήρηση πρέπει να αποκατασταθεί αλλά οι κατάλληλες εγκαταστάσεις ή οι αποβάθρες επισκευής δεν είναι διαθέσιμες στο λιμάνι της επιθεώρησης, μπορεί να επιτραπεί στο σκάφος να πλεύσει στο κοντινότερο κατάλληλο λιμάνι επισκευής. Στην αξιολόγηση εάν είναι ή όχι ασφαλές να κάνει το ταξίδι αυτό ο PSCO θα εξετάσει :

- Το μήκος και τη φύση του προοριζόμενου ταξιδιού.
- Το μέγεθος και τον τύπο του σκάφους και του εξοπλισμού.
- Τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου.
- Εάν το πλήρωμα έχει ξεκουραστεί.
- Εάν η ανεπάρκεια θέτει ή όχι κίνδυνο στο σκάφος, στα πρόσωπα εν πλω ή στο περιβάλλον.

Είναι σημαντικό το σκάφος να φθάσει στο λιμάνι επισκευής που έχει οριστεί. Σε αντίθετη περίπτωση μπορεί να οδηγηθεί σε εξορία από τα λιμάνια της περιοχής.

4.5 Στατιστική ανάλυση και διαγραμματική απεικόνιση των αποτελεσμάτων του Paris MoU

Το 2008 διεξήχθησαν συνολικά 6.331 επιθεωρήσεις βάσει του Paris MOU, σε 5.470 πλοία. Λόγω όμως της μη απάντησης 522 ερωτηματολογίων CIC, ο τελικός αριθμός των ελέγχων στην ανάλυση αυτής της έκθεσης ήταν 5.809. Όπως προαναφέρθηκε στο μεγαλύτερο αριθμό σκαφών έγινε μια μόνο επιθεώρηση, ενώ άλλα ελέγχθηκαν περισσότερες από μια φορές. Σε γενικές γραμμές και τα 27 κράτη-μέλη ακολούθησαν πιστά τους κανόνες του SOLAS Κεφάλαιο V. Τα πορίσματα της φανέρωσαν ότι 1 στις 5 επιθεωρήσεις παρουσίασαν ελλείψεις που σχετιζόνταν με την ναυσιπλοΐα και μάλιστα δεν προσαρμόστηκαν με τους κανόνες που θέτει η SOLAS. Κατά τη διάρκεια της εκστρατείας καταγράφηκαν 1.872 ελλείψεις σχετικές με την «Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας» και 81 επιθεωρήσεις (1,39%) οδήγησαν σε κρατήσεις λόγω ελλείψεων σχετικές με την SOLAS Κεφάλαιο V.

Οι περισσότερες ελλείψεις συνδέονταν με τα nautical charts and nautical publications και voyage data recorders. Τα κράτη σημαίας που υποβλήθηκαν σε περισσότερες από 10 επιθεωρήσεις στα πλοία τους (δηλαδή μεγαλύτερο ποσοστό κρατήσεων) ήταν οι εξής: η Αλβανία με ποσοστό 22,2%, η Αίγυπτος με ποσοστό 18,2%, η Συρία με ποσοστό 12,5% και η Σιέρα Λεόνε με ποσοστό 11,1%.

Σχετικά με τα είδη σκαφών στα οποία ασκήθηκε έλεγχος, τα πλοία γενικού ξηρού φορτίου αντιστοιχούσαν στο 39% των επιθεωρήσεων (εκ των οποίων το 8,5% είχε ως αποτέλεσμα την απαγόρευση απόπλου των πλοίων), τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (bulk carriers) αντιστοιχούσαν στο 16% των ελέγχων (από τα οποία το 3,33% τέθηκε υπό κράτηση), ενώ τα χημικά δεξαμενόπλοια αντιστοιχούσαν στο 8% των επιθεωρήσεων, εκ των οποίων το 2,25% οδήγησε σε απαγόρευση του απόπλου.

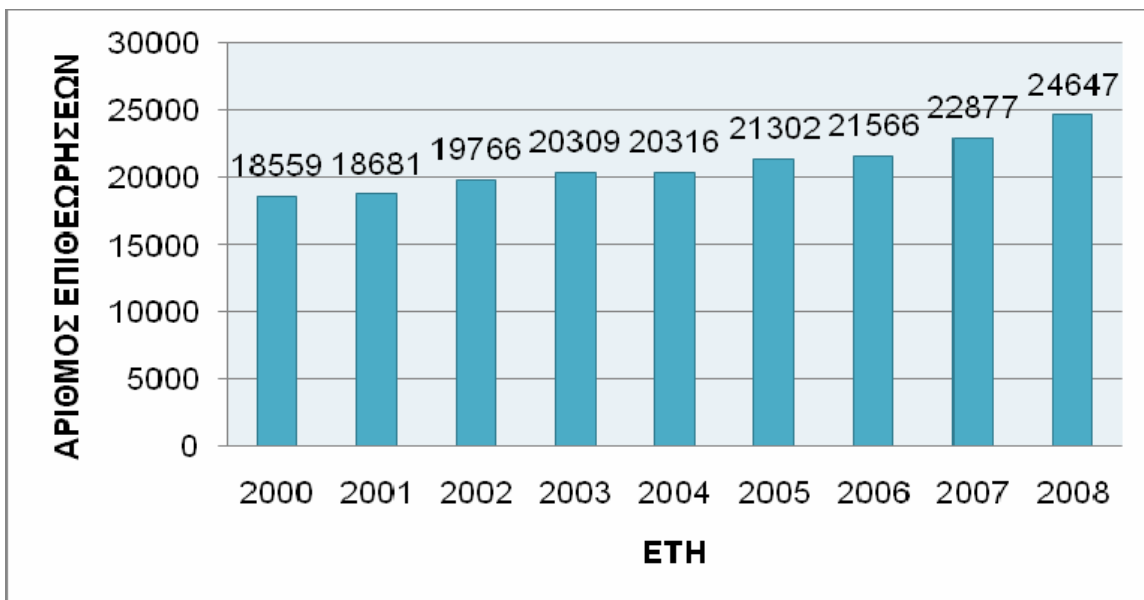
Βασική επιδίωξη των CIC ήταν να τονίσουν τη σημασία που έχει η εναρμόνιση της ναυτιλιακής βιομηχανίας με τις αναθεωρημένες απαιτήσεις της

SOLAS Κεφάλαιο V για την Ασφάλεια της Ναυτιλίας, που έχουν θεσπιστεί και εφαρμοστεί από το 2002. Αυτά τα αποτελέσματα είναι απογοητευτικά καθώς διαπιστώνεται ότι η βιομηχανία δεν ακολουθεί πιστά τις απαιτήσεις που έχουν τεθεί για την εξασφάλιση της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας.

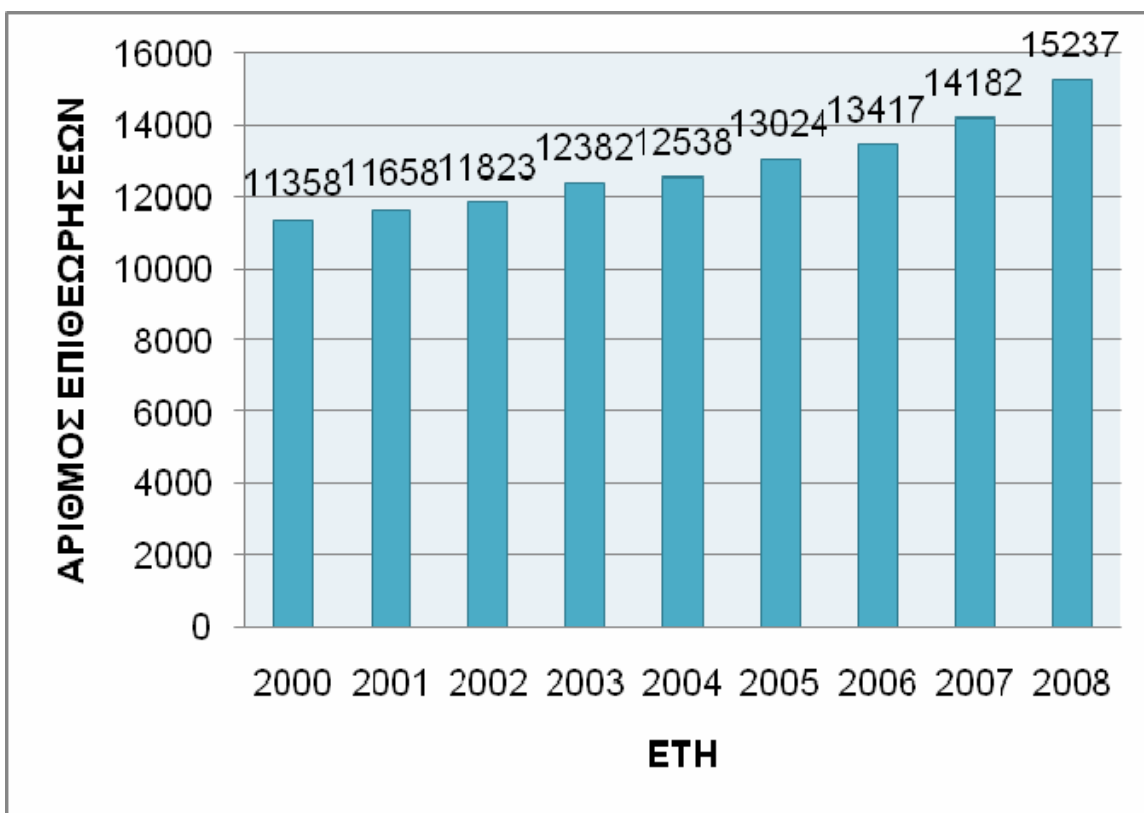
Τέλος, υπήρξε ένα ποσοστό αύξησης των των ελέγχων που έγιναν στα σκάφη αλλά ταυτόχρονα υπήρξε και μικρή ελάττωση των σκαφών που τέθηκαν υπό κράτηση για το έτος 2008.

4.3.1 Επιθεωρήσεις

Με συνολικό αριθμό 24.647 επιθεωρήσεις που υλοποιήθηκαν το έτος 2008 του Paris Mou, παρατηρούμε στα διαγράμματα μία αύξηση της τάξης του 7,74% σε σύγκριση με αυτές που πραγματοποιήθηκαν το 2007. Κάθε πλοίο επιθεωρήθηκε κατά μέσο όρο 1,5 φορά ανά έτος, ποσοστό το οποίο έχει αλλάξει ελάχιστα από το 2000. Η συνολική προσπάθεια επιθεωρήσεων, η οποία είναι ο λόγος του συνολικού αριθμού των επιθεωρήσεων με τον αριθμό των μεμονωμένων επισκέψεων των πλοίων στα λιμάνια, έφτασε το 31,59%. Με εξαίρεση την Εσθονία όλες οι χώρες-μέλη έφτασαν το 25% των ελέγχων, δέσμευση που επιβάλλεται από το Μνημόνιο.



Γράφημα 4-1 Συνολικός αριθμός επιθεωρήσεων ανά έτος

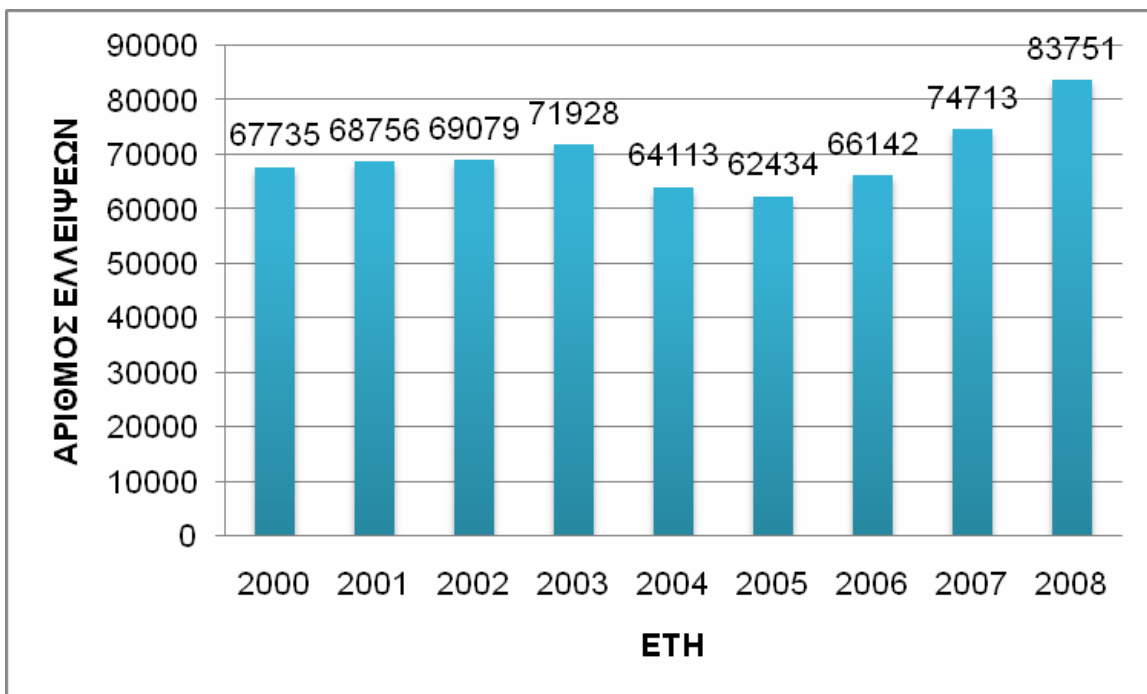


Γράφημα 4-2 Συνολικός αριθμός μεμονωμένων πλοίων που επιθεωρήθηκαν

ανά έτος

4.3.2 Ελλείψεις

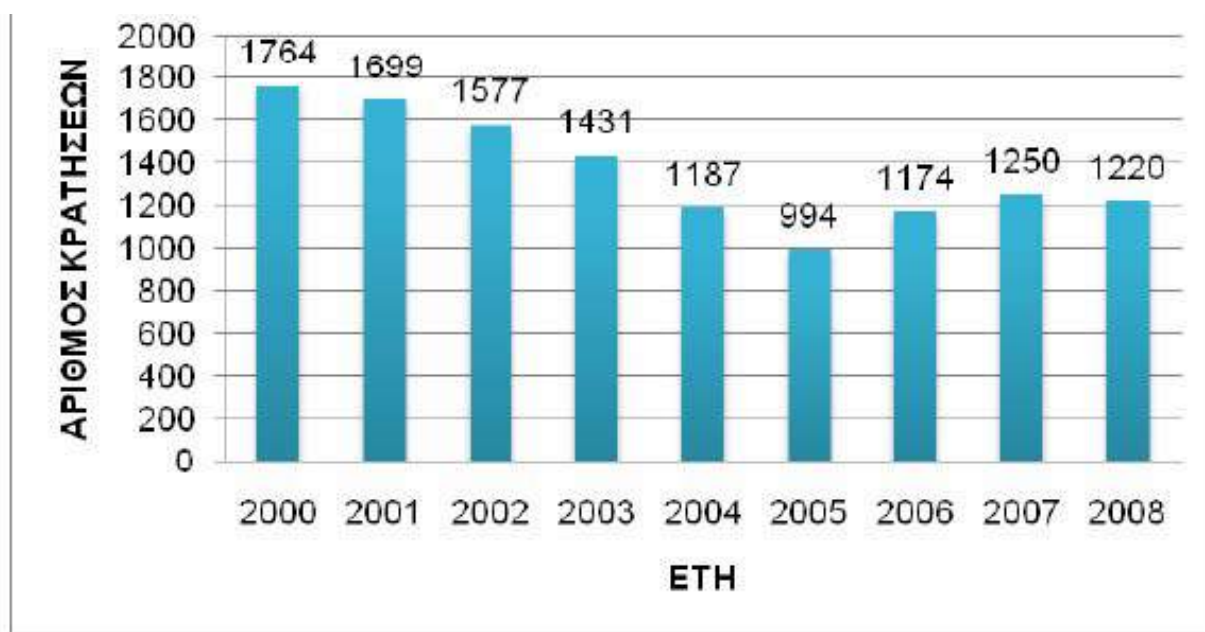
Για τρίτη χρονιά διαπιστώνεται ότι ο αριθμός των ελλείψεων έχει αυξηθεί. Το 2006 ο αριθμός αυτός ανήλθε στις 66.142, το 2007 παρατηρήθηκαν 74.713 ελλείψεις, ενώ το 2008 ο αριθμός αυτός αυξήθηκε και πάλι και έφτασε τις 83.751 ελλείψεις. Εκτιμώντας τα αποτελέσματα του 2007 με αυτά του 2008 διαπιστώθηκε μία αύξηση της τάξης του 12,10%. Στο 58% του συνόλου των ελέγχων που διενεργήθηκαν, παρατηρήθηκαν μία ή και περισσότερες ελλείψεις, ενώ το 2007 το ποσοστό αυτό ανερχόταν σε 56,4%. Σε γενικές γραμμές λοιπόν, η συνολική αύξηση των ελλείψεων, αντικατοπτρίζει περισσότερες ελλείψεις ανά επιθεώρηση.



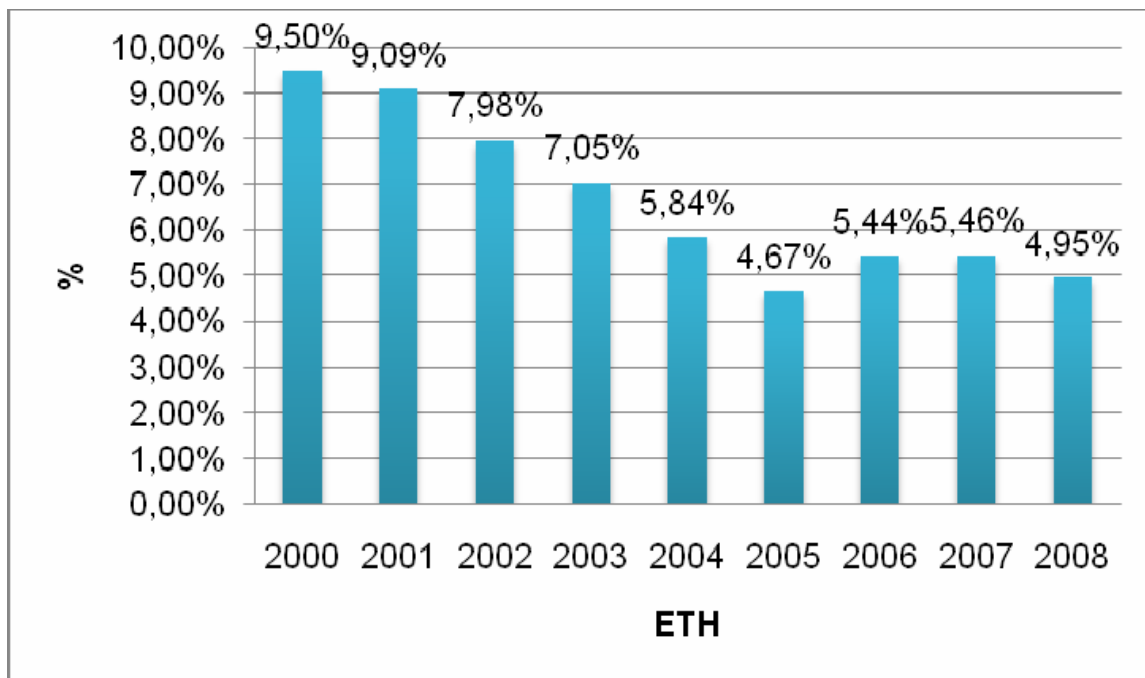
Γράφημα 4-3: Συνολικός αριθμός παρατηρήσεων/ελλείψεων ανά έτος

4.3.3 Απαγόρευση απόπλου

Είναι γεγονός ότι η ύπαρξη ελλείψεων σημαίνει ότι αυξάνονται οι κίνδυνοι που μπορούν να βλάψουν την ανθρώπινη υγεία καθώς και το θαλάσσιο περιβάλλον και ως εκ τούτου το εκάστοτε σκάφος δικαιολογημένα να τίθεται υπό κράτηση μέχρι εκείνες να εξαλειφθούν. Οι τιμές των κρατήσεων εκφράζονται ως ποσοστό του ολικού αριθμού των επιθεωρήσεων και δεν αφορούν σε λίγες περιπτώσεις πλοίων που δέχτηκαν επιθεώρηση, με σκοπό να δοθεί σημασία στο ότι αρκετά πλοία τέθηκαν υπό κράτηση περισσότερες από μία φορές το χρόνο. Αναφορικά με το 2007, ο αριθμός των κρατήσεων μειώθηκε λίγο από 1.250 σε 1.220, ενώ το μέσο ποσοστό κράτησης για το 2008 είναι 4,95%. Όμως το ποσοστό των κρατήσεων του 2008 διατηρείται σε σημαντικά αυξητικά επίπεδα αναφορικά με το απροσδόκητο αποτέλεσμα που είχε το 2005 όπου εκεί τα τόσο χαμηλά επίπεδα χαρακτηρίστηκαν πρωτοφανή. Πιο συγκεκριμένα, έδειχνε 994 κρατήσεις. Ωστόσο συνολικά, την τελευταία δεκαετία παρατηρείται τάση για μείωση των κρατήσεων



Γράφημα 4-4: Συνολικός αριθμός κρατήσεων ανά έτος



Γράφημα 4-5: Κρατήσεις ως ποσοστό του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων στο Paris MOU ανά έτος

4.3.4 Μαύρη, γκρι και Λευκή σημαία

Η λίστα για τις Μαύρες, Γκρι και Λευκές σημαίες φανερώνει μια ευρεία ποικιλία αποδόσεων, από τις πολύ υψηλές έως τις πολύ χαμηλές και στηρίζεται στο σύνολο περιόδων, με το λιγότερο 30 ελέγχους ανά περίοδο. Η εν λόγω λίστα περιγράφει έναν αριθμό 83 σημαιών, 21 από τις οποίες αφορούν στην Μαύρη λίστα, 21 στην Γκρι και 41 στην Λευκή λίστα. Το 2007 ο ολικός αριθμός των εγγεγραμμένων στις λίστες ανήλθε στις 80 σημαίες, από τις οποίες 19 ήταν στην Μαύρη, 23 στην Γκρι και 38 στην Λευκή λίστα. Στην ετήσια έκθεση του 2006, τονίστηκε ότι η ποιότητα των σημαιών υφίσταται σταδιακή παρακμή στο πέρασμα των ετών. Συνυπολογίζοντας τον αριθμό των σημαιών που καταγράφηκαν το 2008 στην Μαύρη λίστα, δηλαδή τις 21, σε αντίθεση με τις

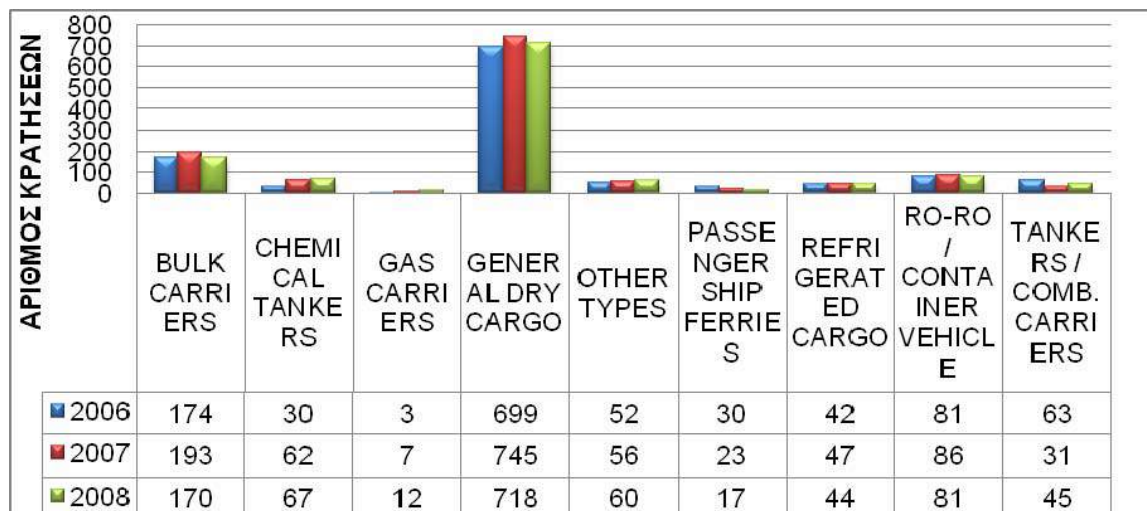
19 που ήταν το 2007, είναι πασιφανές ότι τα αριθμητικά δεδομένα του 2008, δείχνουν ροπή προς χαμηλότερη ποιότητα. Είναι γεγονός ότι ο αριθμός των σημαιών της Μαύρης λίστας που αναφέρονται ως μέσου κινδύνου έχει μειωθεί (-2 σημαίες) αναφορικά με το 2007, ενώ αντίθετα ο αριθμός των σημαιών μεσαίου προς υψηλού κινδύνου (+2), υψηλού κινδύνου (+1) και πολύ υψηλού κινδύνου (+1) έχουν αυξηθεί σε σύγκριση με το 2007. Αυτά τα δεδομένα δείχνουν καθαρά ότι σταδιακά το ποσοστό της Μαύρης λίστας αυξάνεται.

Είναι λυπηρό πως οι ίδιες χώρες που παρουσίασαν υψηλά ποσοστά κινδύνου παραμένουν στα ίδια επίπεδα και το 2008. Στις σημαίες με τις χαμηλότερες επιδόσεις βρίσκονται ακόμη η Κορέα, η Βολιβία και η Αλβανία, ενώ καινούργιες εντάχθηκαν στη λίστα και οι οποίες είναι: η Libyan Arab Jamahiriya, η Μολδαβία και η Dominica. Σημαίες με έναν μέσο όρο απόδοσης εμφανίζονται στην Γκρι λίστα. Η καταγραφή τους όμως σε αυτή τη λίστα δίνει την ελπίδα ότι μελλοντικά έχουν τη δυνατότητα να βελτιωθούν και να βρεθούν στην Λευκή λίστα. Επίσης, οι χώρες που βρίσκονται στα κατώτερα άκρα της λίστας οφείλουν να αλλάξουν πολιτική και να φερθούν με περίσκεψη και σύνεση και να μεριμνούν για την διενέργεια επιθεωρήσεων προκειμένου να μην βρεθούν στην Μαύρη λίστα την επόμενη χρονιά. Η γκρι λίστα του 2008 αριθμεί 21 σημαίες, σε αντίθεση με το 2007 όπου καταγράφονταν 19. Καινούριες στην λίστα είναι οι σημαίες του Ιράν και των ΗΠΑ, οι οποίες και οι δύο εμφανίζονταν στην Λευκή λίστα το 2007. Η Λευκή λίστα αφορά στις σημαίες ποιότητας, με ένα συστηματικά χαμηλό ποσοστό κράτησης. Αξιολογώντας το 2007 με το 2008 διαπιστώνεται ότι ο αριθμός των κρατών που καταγράφονται στην λευκή λίστα έχει αυξηθεί κατά 3, φθάνοντας τον συνολικό αριθμό των 41 σημαιών. Οι νέες χώρες που προστέθηκαν στην λευκή λίστα είναι η Λιθουανία, η Τουρκία και η Ιαπωνία. Και οι τρεις αυτές χώρες βρίσκονται στην γκρι λίστα το έτος 2007. Επίσης, η Βερμούδα (Ηνωμένο Βασίλειο) βελτιώθηκε σταδιακά με αποτέλεσμα να βρεθεί στην υψηλότερη λίστα με συντελεστή -1,93, ο οποίος χαρακτηρίζεται έξοχος συγκριτικά με εκείνον που κατείχε η Γαλλία τον προηγούμενο χρόνο (- 1,81). Τις επόμενες γραμμές με τις

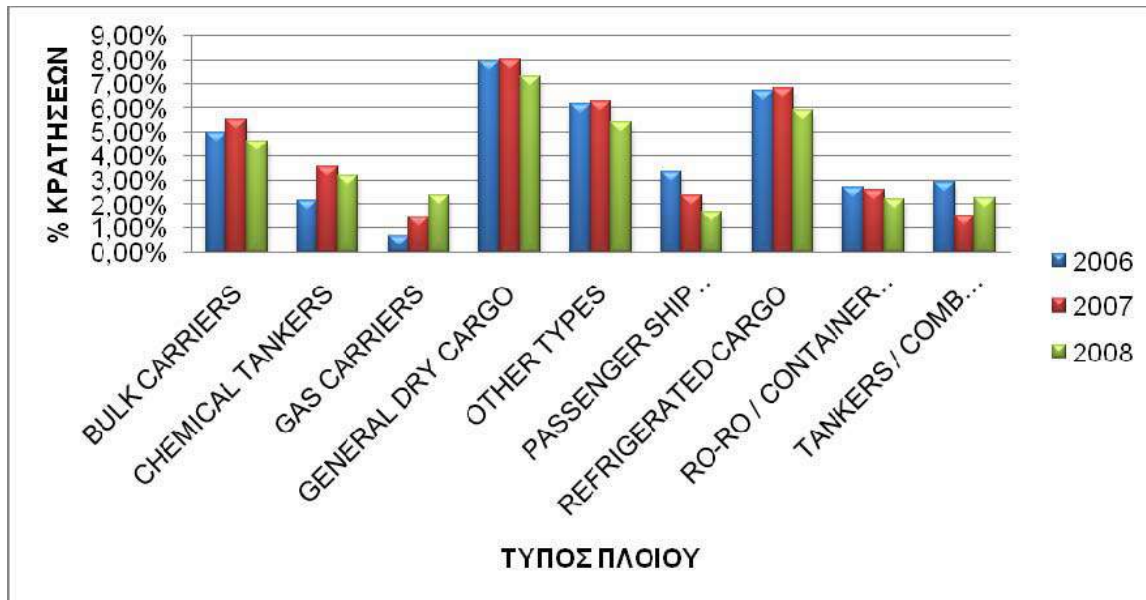
καλύτερες επιδόσεις για το 2008 καταλαμβάνουν η Γαλλία (με συντελεστή - 1,87) και το Ηνωμένο Βασίλειο με (-1,68).

4.3.5 Πλοία ανά είδος

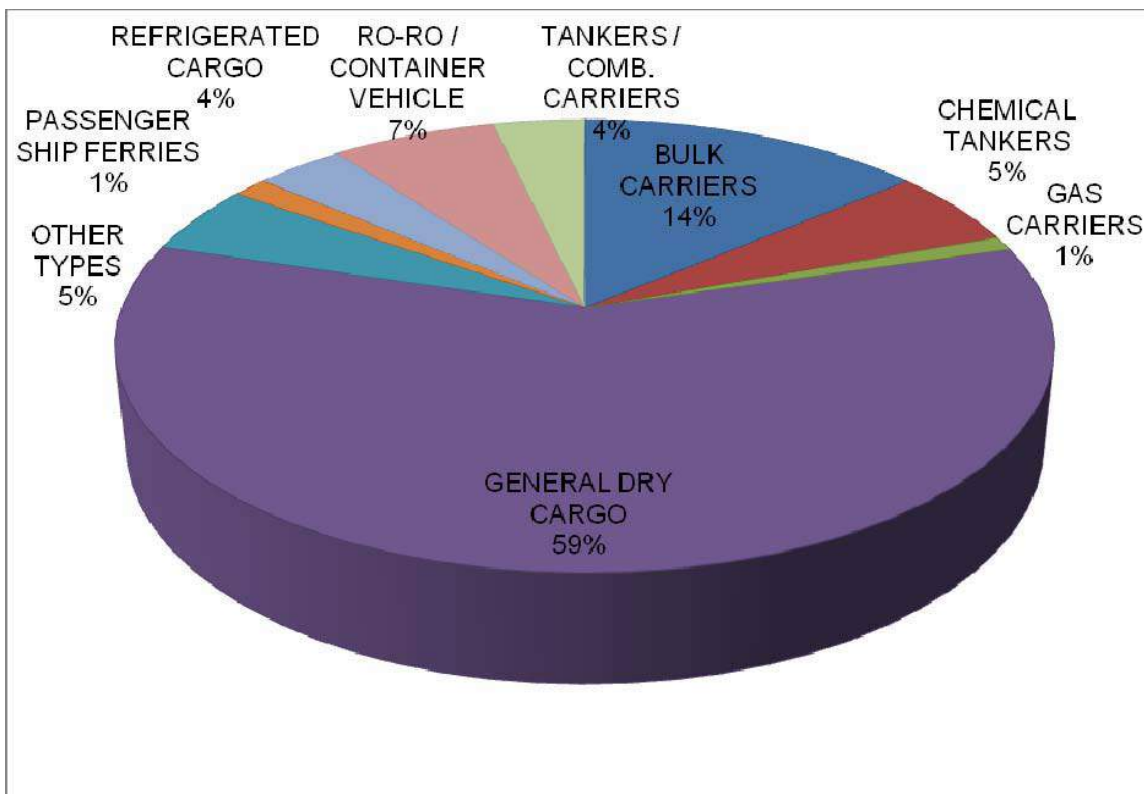
Τα καταγεγραμμένα δεδομένα που παρουσιάζει η ετήσια έκθεση του Paris Mou για το έτος 2008 διαπιστώνεται ότι το 2007 τα πλοία γενικού ξηρού φορτίου δεν συμμορφώθηκαν με τους κανόνες κι έτσι επιβαρύνθηκαν με υψηλό ποσοστό κρατήσεων, συγκριτικά με τις άλλες κατηγορίες πλοίων στο ίδιο έτος. Το ίδιο γεγονός παρατηρήθηκε και για το 2008 όσον αφορά τα πλοία γενικού ξηρού φορτίου φτάνοντας σε ποσοστό 7,29%, ενώ πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών κατόρθωσαν να κατέχουν χαμηλότερο ποσοστό κρατήσεων 4,61% και 3,19% αντίστοιχα. Επισημαίνεται ότι τα προαναφερόμενα δεδομένα δεν χαρακτηρίζονται συγκρίσιμα μεγέθη επειδή δεν ήταν εφικτό να πληροφορηθούμε τον ακριβή αριθμό των προσεγγίσεων των πλοίων αυτών στα λιμάνια που διαθέτει ο Paris Mou



Γράφημα 4-6 Συνολικός αριθμός κρατήσεων ανά τύπο πλοίου



Γράφημα 4-7 % κρατήσεων ανά τύπο πλοίου



Γράφημα 4-8 % κρατήσεων ανά τύπο πλοίου για το 2008

4.3.6 Επιδόσεις των νηογνωμόνων

Προκειμένου να αξιολογηθεί το έργο των τεχνικών οργανισμών (RO) χρησιμοποιείται ο ίδιος μαθηματικός τύπος που αξιοποιείται για τον υπολογισμό του ειδικού συντελεστή για το κράτος σημαίας. Σύμφωνα με αυτόν, ένας ελάχιστος αριθμός 60 επιθεωρήσεων ανά RO κρίνεται επιβεβλημένος ούτως ώστε να συνυπολογιστούν οι επιδόσεις τους για την λίστα. Το 2008 καταγράφηκαν 27 ROs στην λίστα. Για το έτος 2008 ο οργανισμός εκείνος που συγκέντρωνε τις χαμηλότερες επιδόσεις στην λίστα ήταν ο Albania Register of Shipping με συντελεστή 3,31. Ο οργανισμός αυτός σταδιακά επιδείνωσε την επίδοση από την περσινή χαμηλότερη του Korea Classification society, με συντελεστή απόδοσης 2,75.

Στο αντίθετο ρεύμα βρέθηκε ο Det Norske Veritas (το ίδιο και για το

2007) ο οποίος βρέθηκε στη θέση με τις καλύτερες επιδόσεις. Με συντελεστή - 1,77, ο οργανισμός αυτός κατόρθωσε να υλοποιήσει το όραμά του για ποιοτική ναυσιπλοΐα στον ίδιο βαθμό με το προηγούμενο έτος. Υπολογίζοντας όλες αυτές τις επιδόσεις που υπήρχαν την προηγούμενη χρονιά, θεωρούμε ότι είναι σημαντικό να επικεντρωθούμε λίγο σε μια μικρή αλλαγή που παρατηρήθηκε το 2008.

Ο αριθμός των οργανισμών των οποίων μεταβλήθηκε η θέση από τα πολύ χαμηλά στα μεσαία τμήματα της λίστας ήταν ικανοποιητικά μεγαλύτερος. Ωστόσο, ήταν μικρός ο αριθμός εκείνων που βρέθηκαν στα υψηλότερα τμήματα της λίστας. Αυτό δείχνει ότι η μέση απόδοση των ROs έχει παρουσιάσει ελάττωση στο 2008.

Μια ευρεία συλλογή λεπτομερών πληροφοριών που συνδέεται με την ευθύνη των ROs για την παρουσία ελλείψεων που θέτουν προσωρινή απαγόρευση του απόπλου είναι διαθέσιμες από το 1999. Από τις 1.220 κρατήσεις που σημειώθηκαν το 2008, οι 174 ή το 14,26% κρίθηκε ότι συνδέονται με τους νηογνώμονες. Αυτό δείχνει ότι υπάρχει μία μικρή αύξηση αναφορικά με το 12,3% του προηγούμενου έτους. Σε αντίθεση με τον νηογνώμονα της χώρας μας όπου καταγράφηκε μέση απόδοση, όλοι οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί της ΕΕ, παρουσίασαν υψηλές επιδόσεις στη λίστα του 2008.

4.3.7 Απαγόρευση πρόσβασης των πλοίων

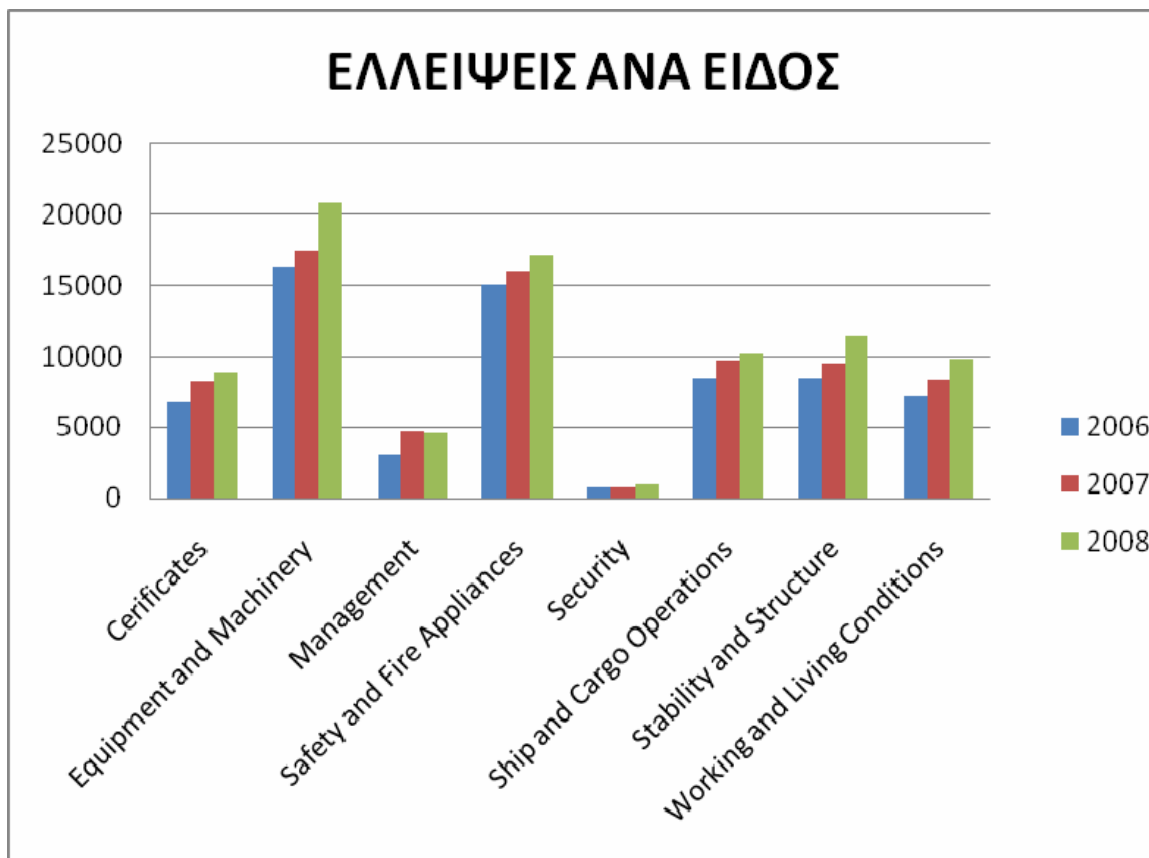
Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενη παράγραφο ο ολικός αριθμός των πλοίων που τους επιβλήθηκε προσωρινή απαγόρευση διέλευσης στα λιμάνια ήταν 19 πλοία και αφορά στην περιφέρεια του Μνημονίου των Παρισίων κατά το έτος 2008 εξαιτίας του ότι δεν δέχτηκαν να προβούν σε εργασίες επισκευής και συντήρησης, λόγω πολλών κρατήσεων (7 από αυτά) και λόγω του ότι δεν

διέθεταν νόμιμα πιστοποιητικά για τον Κώδικα ISM (2 από αυτά).

Εκτός από μία περίπτωση πλοίου που έφερε την σημαία της Τουρκίας, στα υπόλοιπα 18 πλοία τέθηκε απαγόρευση απόπλου καθώς είχαν ενταχθεί στη Μαύρη λίστα. Στα τέλη του 2008 η προσωρινή απαγόρευση έπαψε να ισχύει για τα 4 από τα 18 σκάφη ύστερα από σχολαστική επιθεώρηση η οποία φανέρωσε ότι οι αναφερόμενες ελλείψεις είχαν εξαλειφθεί. Όμως, παρά τις όποιες βελτιώσεις που σημειώθηκαν, ακόμη και σήμερα υπάρχει αξιόλογος αριθμός σκαφών στα οποία έχει τεθεί απαγόρευση.

4.3.8 Ελλείψεις ανά κατηγορία

Μελετώντας προσεκτικά τα πορίσματα του 2008, διαπιστώνουμε ότι έχουν καταγραφεί συνολικά 83.375 ελλείψεις κατά την διάρκεια των επιθεωρήσεων, μία αύξηση δηλαδή μεγέθους 12% από τις 74.713 που αποτυπώθηκαν το 2007. Ο αριθμός των ελλείψεων που εμφανίστηκαν σε σοβαρούς τομείς όπως για παράδειγμα ο εξοπλισμός και τα μηχανήματα, η ασφάλεια και τα πυροσβεστικά μέσα, αντιστοιχούσαν σχεδόν το 45% του συνολικού αριθμού των ελλείψεων. Επίσης, διαπιστώθηκε ότι υπήρξαν και άλλες περιοχές που εμφάνιζαν σοβαρές ελλείψεις, όπως :οι τομείς διαχείρισης του πλοίου και του φορτίου με ποσοστό 12,15%, οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας με ποσοστό 11,71%, η σταθερότητα και η δομή με ποσοστό 13,62% και τέλος τα πιστοποιητικά του πληρώματος με ποσοστό 10,54%.



Γράφημα 4-9 Ελλείψεις ανά κατηγορία

Αναλυτικότερα, σχετικά με τις βασικότερες κατηγορίες ελλείψεων, παρατηρηθήκαν τα εξής:

- *Certificates*: οι δυσκολίες όσον αφορά στην προσαρμογή με τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και συντήρησης από τα εκάστοτε πληρώματα, παρουσίασαν αύξηση κατά 7,84%, από 3.098 που ήταν το 2007, σε 3.341 το 2008.
- *Equipment and Machinery*: σχετικά με τις ελλείψεις, υπήρξε μεγάλη αύξηση με ποσοστό 30%, από 7.875 που ήταν το 2007, σε 10.174 το 2008.
- *Safety and Fire Appliances*: το 2007 ελλείψεις σε σοβαρούς τομείς της

ασφάλειας όπως είναι τα σωστικά μέσα, ο εξοπλισμός καταπολέμησης της πυρκαγιάς, τα συστήματα συναγερμού, η δομική ασφάλεια και άλλα, αντιπροσώπευαν περίπου το 20% του αυτούς, αυξήθηκε κατά περίπου 7%, από 15.998 το 2007 σε 17.112 το 2008.

- *Marine pollution and environment (MARPOL)*: ελλείψεις που αφορούν τις διατάξεις της MARPOL 73/78, Παράρτημα IV, V και VI , που συνδέονται με την MARPOL επιχειρησιακές ελλείψεις που έχουν άμεση σχέση με τα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου και χημικών, καθώς και ελλείψεις που αφορούν τα φορτία, όλοι αυτοί οι τομείς είχαν αυξητική τάση ύψους 20,62% αναφορικά με το 2007. Αντιθέτως, παρατηρήθηκαν λιγότερες ελλείψεις που σχετίζονται με τους κανόνες της MARPOL I, II και III σε ποσοστό 2,62%.
- *Working and Living conditions*: οι βασικότερες κατηγορίες ελλείψεων συνδέονται άμεσα με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης για το πλήρωμα και τις ανάγκες που έχει όπως: η διαμονή του, το φαγητό και η τροφοδοσία, το περιβάλλον εργασίας, καθώς και η πρόληψη ατυχημάτων βάσει των επικείμενων διατάξεων του ILO 147. Οι ελλείψεις στους προαναφερόμενους τομείς παρουσίασαν ελάττωση 17,67%, από 8.348 που ήταν το 2007, σε 9.823 το 2008.
- *Operational*: οι ελλείψεις αυτές οι οποίες δεν συνάδουν με την MARPOL, είχαν μία μικρή αύξηση σε ποσοστό 8,34%, από 2.544 το 2007, σε 2.756 το 2008.
- *Management*: ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM) ο οποίος εφαρμόστηκε το 1998 για ορισμένα είδη πλοίων σταδιακά άρχισε να διευρύνεται και σε άλλες κατηγορίες πλοίων από το 2002. Το 2007 τα στοιχεία φανέρωσαν υψηλή αύξηση 50,9% των ελλείψεων αυτής της κατηγορίας. Όμως, συγκριτικά με το 2007, το 2008 βελτιώθηκε η κατάσταση καθώς υπήρξε μικρή ελάττωση των ελλείψεων της συγκεκριμένης κατηγορίας κατά 0,34%, από 4.657 σε 4.641.

Κεφάλαιο 5^ο Ανάλυση μη συμμορφώσεων σε σχέση με τον ανθρώπινο παράγοντα

Οι παράγοντες που είναι δυνατόν να προξενήσουν ναυτικά ατυχήματα ταξινομούνται ως εξής στις εξής κατηγορίες :

1. Ανθρώπινος παράγοντας. Ο οποίος εμφανίζει τεράστια σημασία στην πρόκληση ατυχημάτων στη θάλασσα.

Για τον IMO και κάθε οργανισμό που σχετίζεται με την ασφάλεια στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι ιδιαίτερα σημαντική η σωστή και με ασφάλεια στελέχωση των καραβιών

Υφίστανται παράγοντες, που επηρεάζουν την αποδοτικότητα του προσωπικού, όπως ⁷⁶:

- Το υπόλοιπο των δυνάμεών του.
- Η σωματική κούραση
- η δυνατότητα ξεκούρασης.
- Η ικανοποίηση που παίρνει κάποιος από την δουλειά του.
- Οι απαιτήσεις του πλοίου για την καταβολή δυνάμεων
- Τα προσόντα και οι γνώσεις του κάθε ναυτικού.
- Η διαρκής εκπαίδευσή του

Όλοι οι ανωτέρω παράγοντες μπορεί να επηρεάσουν την απόδοση ενός ναυτικού. Αναφορικά με τον IMO η ασφαλής στελέχωση του πλοίου είναι σκόπιμο να στηρίζεται σε αρχές όπως:

- Η ασφαλής πρόσδεση και απόδεση του πλοίου.
- Η σωστή λειτουργία του εξοπλισμού πυρόσβεσης και σωστικών μέσων,

⁷⁶ Γουλιέλμος, Α.Μ. , Γκιζιάκης, Κ. (2005) «Έλεγχος ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και το Πλοίο», εκδόσεις Σταμούλη

- Η δυνατότητα συγκέντρωσης και αποβίβασης των επιβατών και του πληρώματος του πλοίου σε περίπτωση ανάγκης.
- Η δυνατότητα λειτουργίας και συντήρησης των κύριων και βοηθητικών μηχανών.
- Η δυνατότητα παροχής φροντίδας εν πλω.

Η καλή συνεννόηση μεταξύ του πληρώματος και χερσαίου προσωπικού είναι πολύ σημαντική.

Η μεγάλη βαρύτητα πρέπει να δίδεται στην επιλογή του προσωπικού και την εκπαίδευσή του η οποία θα πρέπει να είναι συνεχής.

2. Πρακτικές και διαδικασίες. Έχουν προσδιοριστεί ορισμένες διαδικασίες που υφίστανται και πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη. Συχνά, όμως, αυτές οι διαδικασίες είναι ασαφείς και μη εφαρμόσιμες. Με την υλοποίηση του I.S.M code υφίσταται το ενδεχόμενο εφαρμογής αυτών των πρακτικών

3. Εξωτερικοί παράγοντες.⁷⁷ Συχνά κάτι τέτοιο αναφέρεται σε άσχημες καιρικές συνθήκες ή απρόσμενες καιρικές συνθήκες και αδύνατον να προβλεφθούν με τεχνικά μέσα. Είναι προνόμιο του εκάστοτε καπετάνιου το κατά πόσο το πλοίο θα σαλπάρει υπό άσχημες καιρικές συνθήκες

4. Τεχνικοί παράγοντες. Αφορά τον τεχνολογικό εξοπλισμό στη μείωση των ατυχημάτων⁷⁸.

Η ηλικία του πλοίου, θεωρείται σημαντική παράμετρος που επηρεάζει δυσμενώς την ασφάλεια των караβιών. Φυσικά εκτός, από τη μεγάλη ηλικία του πλοίου σημαντικό ρόλο παίζει η καλή ή κακή συντήρησή τους.

⁷⁷ Ψαραύτης, Χ.Ν., Καρύδης Π., Δεσύπρης Ν., Παναγάκος Γ., Βεντικός Ν.Π., «Ο ανθρώπινος παράγοντας ως παράμετρος των ναυτικών ατυχημάτων»

⁷⁸ Ψαραύτης, Χ.Ν., Καρύδης Π., Δεσύπρης Ν., Παναγάκος Γ., Βεντικός Ν.Π., «Ο ανθρώπινος παράγοντας ως παράμετρος των ναυτικών ατυχημάτων»

Βιβλιογραφία

- Afaloniatis, E.(2005) *The Competitiveness of the Greek flag in shipping*, Piraeus University
- Bolton,R. and Gold,J., “Career management: matching the needs of individuals with the needs of organizations” *Personnel Review*, Vol 23, No 1, 1994, pp.6-24
- Buxton, I.L. (2001) “Ships and efficiency -150 years of technical and economic developments”, *Transactions of the Royal Institute of Naval Architects B*, Vol.143, p.317-338
- Consideration and adoption of the ISPS code. Conference of contracting governments to Solas 74/Res2/2002
- European Maritime Safety Agency, (2011), “Annual Report”
- European Maritime Safety Agency, «Ποιοτική ναυτιλία, Ασφαλέστερες θάλασσες, Καθαρότεροι ωκεανοί», Ευρωπαϊκός οργανισμός ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας
- Gomez-Mejia, LR., Balkin, D.B., Cardy, R.L.(1998) *Managing Human Resources*, Prentice Hall international, New Jersey, pp. 2-15
- Grammenos, C.Th., and Arcoulis, A.G.(2002) “Macroeconomic factors and international Shipping Stock Returns”, *Journal of Maritime Economics*, Vol. 4, pp.81-99
- IMO.(2003) ISM-Frequently Asked Question, Available in 12-12-2014 από http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc_id=1364&topic_id=477
- ISM Code.(1998) *The ISM Code: A Brief Overview*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.29, p.405

- ISM Code.(2005) *Practical guide to the Legal and insurance implications*, Εκδόσεις LLP
- Maes, S., A. Vingerhoets, and E. Van Heck (1987), "The Study of Stress and Disease: Some Developments and Requirements," *Social Science Medicine*, 25, 567-578
- Maritime Accident Review.(2007) European Maritime Safety Agency
- McConville, J.(1999) *Economics of Maritime Transport*, Witherby
- Murray ED, Buttner N, Price BH. (2012) Depression and Psychosis in Neurological Practice. In: *Neurology in Clinical Practice*, 6th Edition. Bradley WG, Daroff RB, Fenichel GM, Jankovic J (eds.) Butterworth Heinemann.
- Neira, M.(2006) *Διεθνής Ιατρικός Οδηγός για τα Πλοία*, Ίδρυμα Ευγενίδου
- Osler, D., (2007), "Paris MoU detentions up", *Lloyd's CasualtyWeek*
- Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, (2010), "Annex 8 - Inspection and Selection Scheme", Including 32nd Amendment, adopted 11 May 2010 (effective date: 1 January 2011)
- Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, (2010), "Annex 11 - Inspection Commitments of Authorities", Including 32nd Amendment, adopted 11 May 2010 (effective date: 1 January 2011)
- Park CL, Gaffey AE.(2007) "Relationships between psychosocial factors and health behaviour change in cancer survivors: an integrative review", *Ann Behaviour Medicine*, Vol.34, pp.115–134
- Park CL, Gaffey AE.(2007) "Relationships between psychosocial factors and health behaviour change in cancer survivors: an integrative review", *Ann Behaviour Medicine*, Vol.34, pp.115–134
- Pines, A. M. & Aronson, E. (1988). *Career burnout: Causes nad cures*. New York: Free Press
- Port State Control, (2010), "Annual Report", Paris MoU, Voyage completed, a new horizon ahead

- Port State Control, (2011), “Annual Report”, Paris MoU, On course for safer shipping
- Progoulaki M., “What are the new maritime human resources "competencies"?” Mercator Magazine, June 2010
- Port State Control, (2012), “Annual Report”, 30th Anniversary of the Paris MoU: Taking Port State Control to the Next Level
- Savarikas, F.(2009), “Economic crises and shipping”, Vol.197, *Ship-owner magazine*
- Stopford, M.(2009), *Maritime Economic*, Routledge,pp.110-118
- The Nautical Institute.(2012) Πλέοντας στο Κόσμος, Ανάκτηση στις 15-12-2014 από file:///C:/Users/panagiotis24675/Downloads/the_navigator_-_greek_140521_-_low_resolution.pdf
- Woodall,J, and Winstanley,D. (2003) ‘Management Development, London, Blackwell
- Αθανασίου, Σ.(2013) *Ενημέρωση ταξιδεύοντας στη θάλασσα*, Π.Σ.Ε.Α.Σ
- Βλάχος, Γ.(2000) *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Α. Σταμούλης
- Βλάχος, Γ.(2013) *Ενημέρωση ταξιδεύοντας στη θάλασσα*, Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού
- Γουλιέλμος Α. Μ. (2004), *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα
- Γουλιέλμος, Α.Μ. , Γκιζιάκης, Κ. (2005) «Έλεγχος ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και το Πλοίο», εκδόσεις Σταμούλη
- Γουλιέλμος, Α.Μ.(2006) *Management Ναυτιλιακών επιχειρήσεων*, Εκδόσεις Σταμούλης
- Γουλιέλμος, Α.Μ., και Γκιζιάκης, Κ.(2009) *Έλεγχος Ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση στο πλοίο*, Σταμούλης
- Δούκα Μ. (2004). Το σύνδρομο επαγγελματικής εξουθένωσης» ή «burnout: στην κοινωνική εργασία, Κοινωνική Εργασία, 70, 97-107

- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1052/2013, της 22ας Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Επιτήρησης των Συνόρων (Eurosur), ΕΕ L 295/11 της 6.11.2013.
- Κάντας Α. (1998), Οργανωτική- Βιομηχανική Ψυχολογία Μέρος 1^ο Κίνητρα- Επαγγελματική Ικανοποίηση- Ηγεσία, Εκδόσεις “Ελληνικά Γράμματα”, Αθήνα
- Μαλέρμπας, Μ. (2001) *Πειθαρχικό Δίκαιο Εμπορικού Ναυτικού. Αθήνα, Σταμούλης*
- Οδηγία 1428.ISM/16/95, (1995), «Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης των πλοίων (I.S.M. Code)», Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
- Οδηγία 3244.05/68/2010, (2010), «Εφαρμογή Οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τον Έλεγχο των Πλοίων από το Κράτος Λιμένα – Αναφορές πλοίων υπό ξένη σημαία που καταπλέουν σε ή αποπλέουν από Λιμένες και Αγκυροβόλια εντός της Ελληνικής Επικράτειας», Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη
- Οδηγία 4111.1/13/2012, (2012), «Εφαρμογή των Κοινοτικών Οδηγιών 2009/16/ΕΚ και 2009/17/ΕΚ - Έγκαιρη και ορθή υποβολή αναγγελιών σε πλοία υπό ξένη σημαία κάτω των 300 GT», Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου
- Οδηγία 4133.30016.0/2020/02, (2002), «Παροχή πληροφοριών σχετικά με τον τρόπο τεκμηρίωσης της αποκατάστασης ΜΣ, παρατηρήσεων και ευρημάτων ελέγχων εταιρειών και πλοίων», Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
- Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (1992). ICD-10. Εκδόσεις Βήτα
- Πολυχρονίου Π. (2008), *Διοίκηση Συγκρούσεων*, Εκδόσεις Πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα
- Προεδρικό Διάταγμα Υπ’ Αριθμ. 155 (Π.Δ. 155/7.8.2006), «Τροποποίηση του άρθρου 7 του β.δ. 671/1969 Περί Οργανισμού των Τμημάτων της Σχολής Ικάρων (Α’ 209), όπως ισχύει.», ΦΕΚ 168 Α’

- Προεδρικό Διάταγμα Υπ' Αριθμ. 16 (Π.Δ. 16/4.3.2011), «Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα, σύμφωνα με την Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009», ΦΕΚ 36 Α'
- Προεδρικό Διάταγμα Υπ' Αριθμ. 49 (Π.Δ. 49/11.3.2005), «Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002 «Δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης», ΦΕΚ 66Α'
- Σκαρίμπα Ε. (1999). *Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου*. ΕΜΠ, Αθήνα
- Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, (2009), «Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (αναδιατύπωση) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)», Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής, (2008), «Ελλάδα - Εγχειρίδιο Ειδικών Απαιτήσεων»
- Ψαρούτης, Χ.Ν., Καρύδης Π., Δεσύπρης Ν., Παναγάκος Γ., Βεντικός Ν.Π., «Ο ανθρώπινος παράγοντας ως παράμετρος των ναυτικών ατυχημάτων»