

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Γ' ΚΥΚΛΟΣ

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΜΕ ΤΟ
PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

της

ΒΑΡΒΑΡΑΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΗΛ

Επιβλέπων

Α.Μερίκας

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2006

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Πίνακας Περιεχομένων.....	2
Πίνακας Συντομεύσεων	5
Κεφάλαιο 1 - Εισαγωγή.....	7
Κεφάλαιο 2 – Το Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού.....	16
Τα Κράτη Μέλη του Μνημονίου.....	16
Διεθνείς Συμβάσεις στις οποίες βασίζονται οι Επιθεωρήσεις.....	17
Επιλογή των πλοίων προς επιθεώρηση.....	19
Ο Συντελεστής Εστίασης	20
Γενικός Συντελεστής.....	21
Συντελεστής Ιστορικού.....	24
Τρόπος διεξαγωγής των επιθεωρήσεων.....	26
Η πιο λεπτομερής επιθεώρηση	30
Επιθεώρηση κατά προτεραιότητα.....	35
Ένισχυμένη επιθεώρηση.....	36
Σύνταξη έκθεσης μετά την επιθεώρηση	43
Καταχώρηση πληροφοριών για τις επιθεωρήσεις.....	49

Βάση Δεδομένων SIRENAC.....	52
Βάση Δεδομένων Equasis	54
Επιπτώσεις και ποινές από την επιθεώρηση	55
Λόγοι που οδηγούν σε κράτηση	58
Απαγόρευση πρόσβασης στους Κοινοτικούς Λιμένες.....	59
Κεφάλαιο 3 – Το οικονομικό κόστος της μη-συμμόρφωσης.....	63
Αιτίες μη-συμμόρφωσης με τις κανονιστικές απαιτήσεις.....	63
Κόστος Λειτουργίας του πλοίου ανάλογα με το Βαθμό Συμμόρφωσης.....	66
Απλοί προϋπολογισμοί κόστους λειτουργίας πλοίου: απεικόνιση της κοινής και της καλής πρακτικής.....	70
Σημασία κόστους λειτουργίας στη σκιασμένη περιοχή.....	73
Υπολογισμός Κόστους Ελαττωμάτων	74
Ελαττώματα που δεν οδηγούν σε κράτηση του πλοίου	74
Ελαττώματα που οδηγούν σε κράτηση του πλοίου - Κόστος Καθυστερήσεων.....	76
Μακροπρόθεσμες επιπτώσεις στο πλοίο και τη διαχειρίστρια εταιρεία.....	85
Κεφάλαιο 4 – Συμπεράσματα και Προοπτικές	88
Κανονιστικό Πλαίσιο και Επιθεωρήσεις	89

Σημαίες Κρατών και Νηογνώμονες.....	90
Λιμενικές Αρχές	91
Μνημόνιο συνεννόησης του Παρισιού.....	92
Βιβλιογραφία.....	99
Δικτυογραφία	101
Παράρτημα Α – Χαρακτηριστικά Έξοδα Λειτουργίας Πλοίων.....	102
Δεξαμενόπλοιο Suezmax	102
Πλοίο Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων.....	103
Παράρτημα Β – Παράδειγμα Υπολογισμού του Συντελεστή Εστίασης	105
Ιστορικό Επιθεώρησης.....	105
Γενικός συντελεστής.....	106
Συντελεστής Ιστορικού	106
Συνολικός Συντελεστής Εστίασης.....	107
Παράρτημα Γ – Στατιστικά Στοιχεία – Πίνακες – Διαγράμματα.....	108
Παράρτημα Δ – Φωτογραφίες ελαττωμάτων από επιθεωρήσεις	134
Παράρτημα Ε – Παραδείγματα πραγματικών αναφορών.....	141
Παράρτημα ΣΤ – Κωδικοποίηση για τα είδη Ελαττωμάτων	151

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΕΥΣΕΩΝ

AMSA	Australian Maritime Safety Authority
DoC	Document of Compliance (ISM Code)
EU	European Union
GT	Gross Tonnage
IACS	International Association of Classification Societies
ILO	International Labor Organization
IMO	International Maritime Organisation
INTERCARGO	International Association of Dry Cargo Shipowners
INTERTANKO	International Tanker Owner's Association
IOPP	International Oil Pollution Prevention
ISM	International Safety Management (Code)
MARPOL	Marine Pollution (Convention)
MOU	Memorandum of Understanding
MSC	Maritime Safety Committee (of IMO)
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development
P & I	Protect and Indemnity

PSC	Port State Control
SIRENAC	Système d' Information RELatif aux NAVires Contrôlés
SMC	Safety Management Certificate
SOLAS	Safety of Life at Sea (Convention)
STCW	Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers
USCG	United States Coast Guard
USD	United States Dollar (Currency)
VLCC	Very Large Crude Oil Carrier (Tanker)



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα τελευταία χρόνια η παγκόσμια ναυτιλία αλλάζει με σημαντικούς ρυθμούς. Όσοι δραστηριοποιούνται στην παροχή ναυτιλιακών και ναυπηγικών υπηρεσιών πολλές φορές δυσκολεύονται να παρακολουθήσουν τις ολοένα αυξανόμενες κανονιστικές απαιτήσεις. Αυτές συνήθως εμφανίζονται με τη μορφή κανονισμών¹ ή νομοθεσιών² που θεσπίζονται από διεθνείς, περιφερειακούς ή τοπικούς φορείς. Ένα πλοίο γενικά οφείλει να συμμορφώνεται με τις κανονιστικές απαιτήσεις που απορρέουν από:

- Τους νόμους της σημαίας του κράτους νηολόγησης
- Τους κανονισμούς του νηογνώμονα που το έχει ταξινομήσει
- Τους νόμους της σημαίας του λιμένα του κράτους³ που επισκέπτεται

Τα κράτη νηολόγησης⁴ (ή αλλιώς Νηολόγια) αλλά και οι νηογνώμονες⁵ πιστοποιούν τη συμμόρφωση των πλοίων τους με τις πρώτες δυο κατηγορίες απαιτήσεων με την εφαρμογή ενός συστήματος τακτικών επιθεωρήσεων κι έκδοσης αντίστοιχων πιστοποιητικών. Ανάλογα τη σοβαρότητα του αντικειμένου κάθε πιστοποιητικού, αυτό μπορεί να ανανεώνεται κάθε ένα, τρία ή πέντε (μέγιστο διάστημα) χρόνια. Πριν από

¹ Rules

² Regulations or Legislation

³ Port States

⁴ Flag States

⁵ Classification Societies ή κλάσεις

κάθε ανανέωση πιστοποιητικού προηγείται επιθεώρηση του πλοίου από το φορέα που εκδίδει το πιστοποιητικό (δηλ. το νηολόγιο ή το νηογνώμονα).

Μετά από ένα σημαντικό ναυτικό ατύχημα⁶ στις ακτές της Γαλλίας στις 16 Μαρτίου 1978 και τη θαλάσσια ρύπανση που προκάλεσε⁷, η αποδοκιμασία της κοινής γνώμης και οι πολιτικές πιέσεις δημιούργησαν την ανάγκη για καθιέρωση αυστηρότερων κανονισμών σχετικά με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας πάνω στα πλοία.

Παράλληλα οι χώρες που υπέστησαν τις συνέπειες του ατυχήματος αυτού αλλά και πολλές άλλες χώρες παρατηρούσαν την κακή όψη μερικών πλοίων που επισκέπτονται τα λιμάνια τους. Πλοία γεμάτα σκουριές, πλοία που εμπλέκονται σε μικρά ή μεγάλα ατυχήματα, πλοία που γίνονται αιτία θαλάσσιας ρύπανσης.

Ορισμένα από τα παραπάνω πλοία δεν είχαν πρόσφατα επιθεωρηθεί από το νηολόγιο ή το νηογνώμονά τους και συνεπώς δεν είχαν πιστοποιητικά σε ισχύ. Αλλά και πολλά από τα πλοία που ήταν τυπικά εντάξει και διέθεταν πιστοποιητικά σε ισχύ, απείχαν πολύ από το σημείο ικανοποιητικής συμμόρφωσης με τους διεθνείς κανονισμούς που

⁶ Το δεξαμενόπλοιο AMOCO CADIZ προσάραξε και 68.7 εκατομμύρια γαλόνια πετρελαίου χύθηκαν στη θάλασσα, δημιουργώντας πετρελαιοκηλίδα έκτασης μεγαλύτερης από 3500 τετραγωνικά χιλιόμετρα και καταστρέφοντας εκατομμύρια θαλάσσιους οργανισμούς, ψάρια και πουλιά.

⁷ www.pollution.net

πιστοποιούσαν τα έγγραφά τους. Όλα αυτά τα πλοία συνηθίζεται να αναφέρονται με τον όρο *υποβαθμισμένα πλοία*.⁸

Μέχρι τότε οι χώρες είχαν δικαίωμα να ελέγχουν μόνο τα πλοία του νηολογίου τους, αυτό όμως δεν ήταν αρκετό για να προστατέψει τις χώρες που διέθεταν τα λιμάνια που επισκέπτονται τα υποβαθμισμένα πλοία. Όμως σιγά-σιγά δημιουργείται το νομικό πλαίσιο με βάση την απόφαση IMO Resolution A.787(19) αλλά και με αναφορά στη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα⁹ για να μπορούν οι αρχές κάθε λιμένα να επιθεωρούν τη συμμόρφωση του πλοίου-επισκέπτη με τους διεθνείς κανονισμούς.

Και πάλι όμως η σποραδική φύση των θαλάσσιων μεταφορών δεν θα μπορούσε να βοηθήσει τον εντοπισμό των υποβαθμισμένων πλοίων χωρίς την οργάνωση, το συντονισμό και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρχών γειτονικών λιμένων. Όσο μεγαλύτερος αριθμός λιμένων από περισσότερες χώρες συμμετείχε σε ένα τέτοιο σύστημα τόσο μεγαλύτερη θα ήταν η απόδοση του συστήματος αυτού.

Τη χρονιά του *Amoco Cadiz* (1978) δημοσιεύεται *The Hague Memorandum of Understanding* μια πρώτη προσπάθεια συνεργασίας κάποιων ευρωπαϊκών κρατών. Ενώ την 1^η Ιουλίου 1982, τίθεται σε ισχύ ένα όργανο για τις επιθεωρήσεις από τις λιμενικές

⁸ Substandard ships

⁹ SOLAS Consolidated Edition 2004, Reg. I/19 & XI-1/4

αρχές γνωστό ως *Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού*¹⁰, που αρχικά υπογράφηκε από 14 Ευρωπαϊκές χώρες. Από τότε το *Paris MOU* τροποποιήθηκε αρκετές φορές ώστε να ενσωματώσει τις νέες απαιτήσεις για ασφάλεια και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος που αποφασίζονται στον IMO καθώς και άλλες αντίστοιχες οδηγίες¹¹ που εκδίδει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στο επόμενο (δεύτερο) κεφάλαιο παρουσιάζεται με συντομία το πλαίσιο λειτουργίας του *Paris MOU* ενώ περιγράφονται πιο αναλυτικά οι μέθοδοι που εφαρμόζονται στην πράξη για την πραγματική αξιολόγηση, επισήμανση και τιμωρία των πλοίων που δε συμμορφώνονται με τις κανονιστικές απαιτήσεις όπως θα όφειλαν.

Μπορεί το Μνημόνιο του Παρισιού να ήταν το πρώτο Μνημόνιο Συνεννόησης¹² καλύπτοντας το σύνολο των Ευρωπαϊκών ακτών όμως σύντομα ακολούθησαν κι άλλα Μνημόνια Συνεννόησης καλύπτοντας άλλες γεωγραφικές περιοχές όπως:

- Vina del Mar MOU for Latin-America region
- Tokyo MOU for the East Asian region
- Caribbean MOU for the Caribbean region
- Mediterranean MOU for the East/South Med region

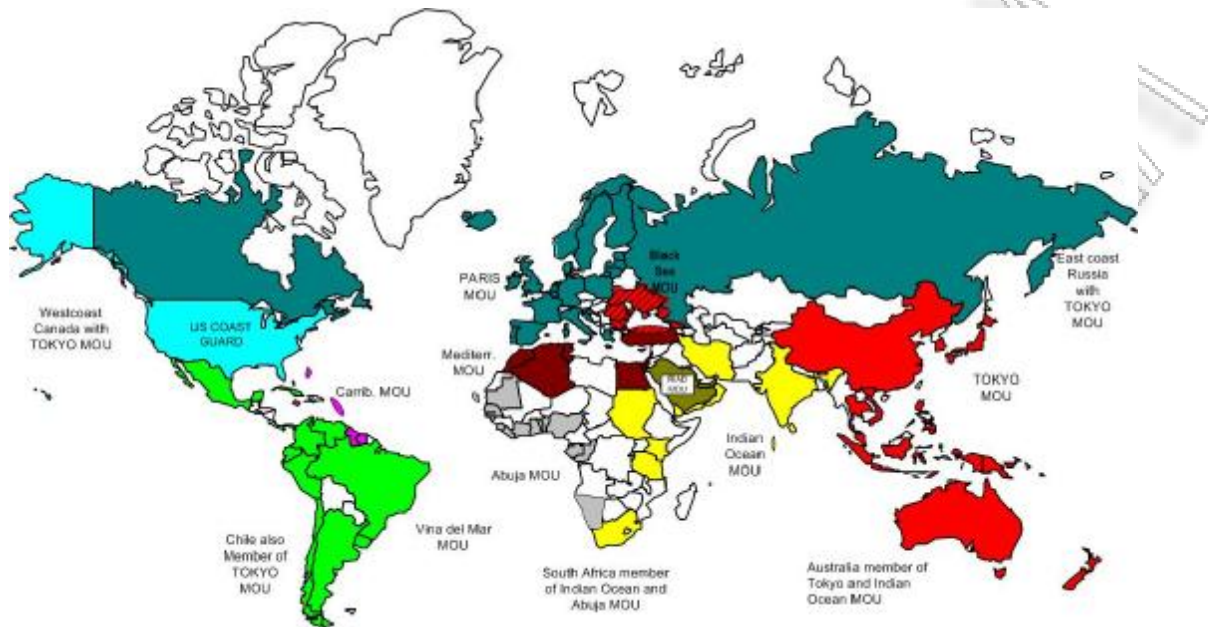
¹⁰ Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU)

¹¹ EU Directives

¹² MOU

- Indian Ocean MOU
- Abuja MOU for the West African region
- Black Sea MOU
- Riad MOU for Arabian Gulf
- United States Coast Guard for USA coasts

Όπως φαίνεται εποπτικά και στο χάρτη που ακολουθεί σχεδόν όλη η υδρόγειος καλύπτεται από Μνημόνια Συνεννόησης ενώ κάποιες χώρες ανήκουν σε περισσότερα Μνημόνια, όπως ο Καναδάς (στο *Paris MOU* στον Ατλαντικό και στο *Tokyo MOU* στον Ειρηνικό) και η Ρωσία που επιπλέον συμμετέχει και στο *Black Sea MOU*. Η Αυστραλία (*Tokyo & Indian Ocean MOU*), η Νότια Αφρική (*Indian Ocean MOU & Abuja MOU*) και η Χιλή (*Tokyo & Vina del Mar MOU*).



Είναι ενδιαφέρον ότι οι μη-συμμορφώσεις των πλοίων, οι κρατήσεις τους αλλά και τα ελαττώματα που βρέθηκαν κατά την επιθεώρησή τους καταγράφονται σχολαστικά στη βάση δεδομένων που διατηρεί το Paris MOU (σελίδα 52). Πολύ περισσότερο ότι το Paris MOU δημοσιεύει ετησίως αναλυτικά στοιχεία¹³ για όλα τα παραπάνω. Τα στοιχεία αυτά αναλύθηκαν στατιστικά και παρουσιάζονται στο Παράρτημα Γ με διαγράμματα και πίνακες.

¹³ www.parismou.org

Όταν κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης προκύπτουν μη-συμμορφώσεις¹⁴ ή ελαττώματα που καθιστούν το πλοίο μη ασφαλές και αναξιόπλοο να συνεχίσει το ταξίδι του, αυτά πρέπει να αποκατασταθούν πριν αποπλεύσει το πλοίο. Η καταγραφή των κρατήσεων των πλοίων, η γνώση των λόγων για τους οποίους κρατήθηκαν αλλά και ο χρόνος που χρειάστηκε για να αποκατασταθούν, μπορούν να οδηγήσουν στον προσδιορισμό του αντίστοιχου κόστους. Αυτό προσεγγίζεται και υπολογίζεται με πραγματικά παραδείγματα στο τρίτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας.

Το κόστος αυτό επωμίζεται η εταιρία που διαχειρίζεται¹⁵ το πλοίο και είναι μια συνισταμένη των παρακάτω τμηματικών ειδών κόστους από:

- την αποκατάσταση και διόρθωση της μη συμμόρφωσης
- την καθυστέρηση που επιφέρεται στο ταξίδι
- τον έκτακτο ελλιμενισμό και πιθανό ταξίδι μέχρι το πλησιέστερο ναυπηγείο
- την έκτακτη κλήση πλοηγού, εκπρόσωπου του νηολογίου και επιθεωρητή του νηογνώμονα
- την απώλεια ναύλων για τις ημέρες κράτησης

¹⁴ non conformities

¹⁵ Ship Management Company ή Ship Operating Company

- τη μείωση της εμπορικής φήμης του διαχειριστή του πλοίου

Ο παραπάνω προσδιορισμός του κόστους μη-συμμόρφωσης κάνει χρήση των πραγματικών παραδειγμάτων κόστους λειτουργίας πλοίων που δίνονται στο Παράρτημα Α.

Αντίγραφα αναφορών¹⁶ από επιθεωρήσεις σε κράτη-λιμένες καθώς και φωτογραφικό υλικό από ελαττώματα που καταγράφηκαν δίνονται στα Παραρτήματα Ε και Δ αντίστοιχα.

Η αναλυτική μέθοδος καταγραφής των μη-συμμορφώσεων και των ελαττωμάτων από τις χώρες του *Paris MOU* φαίνεται χαρακτηριστικά στην κωδικοποίηση των ευρημάτων κάθε επιθεώρησης που παρατίθεται στο Παράρτημα ΣΤ.

Η παρούσα εργασία στοχεύει στην παρουσίαση, διερεύνηση και ερμηνεία τόσο των αιτιών που οδηγούν στη μη-συμμόρφωση με τις κανονιστικές απαιτήσεις που επιβάλλονται στα πλοία όσο και στην προσέγγιση και τον προσδιορισμό του αντίστοιχου κόστους για τις διαχειρίστριες εταιρίες. Τα συμπεράσματα αυτά παρουσιάζονται στο τελευταίο (τέταρτο) κεφάλαιο.

¹⁶ Inspection Reports

Θα πρέπει να τονιστεί ότι το κόστος μη-συμμόρφωσης μπορεί αρχικά να επιβαρύνει τον διαχειριστή του πλοίου αλλά δευτερογενώς επηρεάζει το θαλάσσιο εμπόριο στο σύνολό του και βέβαια τον τελικό καταναλωτή.

▼

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΤΟ ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ

ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΟΥ ΜΝΗΜΟΝΙΟΥ

Στο *Paris MOU* συμμετέχουν οι εξουσιοδοτημένοι φορείς ή υπηρεσίες των παρακάτω χωρών, οι οποίες στη συνέχεια θα αναφέρονται ως *οι Αρχές*¹⁷:

Βελγίου	Γαλλίας	Γερμανίας
Δανίας	Ελλάδας	Εσθονίας ¹⁸
Ηνωμένου Βασιλείου	Ιρλανδίας	Ισλανδίας ¹⁹
Ισπανίας	Ιταλίας	Καναδά ²⁰
Κροατίας ²¹	Κύπρου ²²	Λετονίας ²³

¹⁷ PARIS MOU, (2002), Paris Memorandum of Understanding on Port State Control

¹⁸ Οι λιμενικές αρχές της Εσθονίας προσχώρησαν στο Μνημόνιο του Παρισιού στις 12 Μαΐου 2005. Το Μνημόνιο τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2005.

¹⁹ Οι λιμενικές αρχές της Ισλανδίας προσχώρησαν στο Μνημόνιο του Παρισιού στις 11 Μαΐου 2000. Το Μνημόνιο τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2000.

²⁰ Οι λιμενικές αρχές του Καναδά προσχώρησαν στο Μνημόνιο του Παρισιού στις 3 Μαΐου του 1994 οπότε και το Μνημόνιο τέθηκε σε ισχύ.

²¹ Οι λιμενικές αρχές της Κροατίας προσχώρησαν στο Μνημόνιο του Παρισιού στις 08 Νοεμβρίου του 1996. Το Μνημόνιο τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1997.

²² Οι λιμενικές αρχές της Κύπρου προσχώρησαν στο Μνημόνιο του Παρισιού στις 12 Μαΐου 2006. Το Μνημόνιο τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2006.

²³ Οι λιμενικές αρχές της Λετονίας προσχώρησαν στο Μνημόνιο του Παρισιού στις 12 Μαΐου 2006. Το Μνημόνιο τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2006.

Λιθουανίας ²⁴	Μάλτας ²⁵	Νορβηγίας
Ολλανδίας	Ομοσπονδιακής Ρωσίας ²⁶	Πολωνίας ²⁷
Πορτογαλίας	Σλοβενίας	Σουηδίας
Φινλανδίας		

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΒΑΣΙΖΟΝΤΑΙ ΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Οι διεθνείς συμβάσεις όπως αυτές αρχικά αποφασίστηκαν από τον ΙΜΟ και στη συνέχεια υιοθετήθηκαν από τα κράτη (είτε αυτά εμφανίζονται ως κράτη λιμένα ή ως κράτη νηολογίου) έχουν διπλή σημασία για τα Μνημόνια Συνεννόησης. Πρώτον, δίνουν το νομικό πλαίσιο στο κράτος του λιμένα να ασκήσει έλεγχο στο πλοίο-επισκέπτη και δεύτερο, αποτελούν το αντικείμενο αυτού του ίδιου του ελέγχου. Οι σημαντικότερες διεθνείς συμβάσεις είναι:

²⁴ Οι λιμενικές αρχές της Λιθουανίας προσχώρησαν στο Μνημόνιο του Παρισιού στις 12 Μαΐου 2005. Το Μνημόνιο τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2005.

²⁵ Οι λιμενικές αρχές της Μάλτας προσχώρησαν στο Μνημόνιο του Παρισιού στις 12 Μαΐου 2006. Το Μνημόνιο τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2006.

²⁶ Οι λιμενικές αρχές της Ομοσπονδιακής Ρωσίας προσχώρησαν στο Μνημόνιο του Παρισιού στις 10 Νοεμβρίου του 1995. Το Μνημόνιο τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996.

²⁷ Οι λιμενικές αρχές της Ισλανδίας προσχώρησαν στο Μνημόνιο του Παρισιού στις 27 Νοεμβρίου 1991. Το Μνημόνιο τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1992.

- The International Convention on Load Lines, 1966 (LOAD LINES 66), The Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (LL PROT 88)
- The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74), The Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 78), The Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 88)
- The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)
- The International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers, 1978 (STCW 78)
- The Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG 72)
- The International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE 69)
- The Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No. 147) (ILO 147)

- The Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No. 147) (ILO147 PROT 96)

Γενικά οι επιθεωρήσεις από τα κράτη-λιμένα ελέγχουν κατά πόσο κάθε πλοίο διασφαλίζει:

- Την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής
- Την πρόληψη ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος
- Τις κατάλληλες συνθήκες διαβίωσης κι εργασίας του πληρώματος

ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Μέχρι πολύ πρόσφατα²⁸ οι Αρχές έπρεπε να επιθεωρούν τουλάχιστον το 25% των πλοίων ξένης σημαίας που εισέρχονταν στα λιμάνια τους.

Η αρχική αυτή απαίτηση, του 1982, των κρατών-λιμένα να επιθεωρούν τουλάχιστον το 25% των πλοίων που επισκέπτονται κάθε λιμένα παρουσίασε κάποιες στρεβλώσεις στην επίτευξη των στόχων του Μνημονίου Συνεννόησης:

- Πολλά κράτη-λιμένες αδυνατούσαν να πιάσουν το στόχο του 25%, συχνά από μειωμένους ανθρώπινους πόρους και περιορισμένο προϋπολογισμό.

²⁸ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 346/2003 ΦΕΚ 314/Α/31.12.2003

- Πλοία που παρουσίαζαν πλήρη συμμόρφωση καθυστερούσαν και ζημιώνονταν άδικα αντί να επιβραβεύονται, ενώ αντίθετα, υποβαθμισμένα πλοία ξέφευγαν.

Η επιτροπή του *Paris MOU* συμφώνησε στην υιοθέτηση ενός νέου καθεστώτος επιθεωρήσεων βασισμένου στην πρόβλεψη του κινδύνου²⁹. Το καθεστώς αυτό στοχεύει στην πλήρη κάλυψη των επικίνδυνων πλοίων που επισκέπτονται μια περιοχή ενώ οι υψηλής ποιότητας διαχειριστές στα πλοία των οποίων δε συναντώνται ελλείψεις και ελαττώματα θα ανταμείβονται με λιγότερο συχνούς ελέγχους. Η πολιτική οργάνωσης των επιθεωρήσεων από τις λιμενικές αρχές με μια προσέγγιση περισσότερο βασισμένη στην πρόβλεψη του κινδύνου εμφανίστηκε τα τελευταία περίπου τρία χρόνια.

Ο ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΕΣΤΙΑΣΗΣ

Έτσι σήμερα ορισμένα Μνημόνια Συνεργασίας θέσπισαν με βάση τη θεωρία κινδύνου ένα χρήσιμο εργαλείο³⁰ για τον εντοπισμό των ύποπτων υποβαθμισμένων πλοίων που ονομάζεται Συντελεστής Εστίασης³¹. Ο συντελεστής αυτός αποτελείται από δύο μέρη:

- Το **Γενικό Συντελεστή** – βασισμένο στα χαρακτηριστικά του πλοίου

²⁹ Risk based

³⁰ Ο Συντελεστής Εστίασης χρησιμοποιείται μόνο ως εργαλείο για την εκλογή πλοίων που θα επιθεωρηθούν δεν αποτελεί δείκτη της ποιότητας του πλοίου. Τα Μνημόνια Συνεννόησης του Tokyo αλλά και του Black Sea δίνουν τη δυνατότητα εύρεσης του Συντελεστή Εστίασης μέσα από το internet, πράγμα όμως που δε γίνεται για το Paris MOU.

³¹ Target Factor

- Το **Συντελεστή Ιστορικού** – βασισμένο στο ιστορικό των επιθεωρήσεων του πλοίου στην επικράτεια του *Paris MOU*.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ

Ο Γενικός συντελεστής για ένα μεμονωμένο πλοίο υπολογίζεται προσθέτοντας τα κατάλληλα χαρακτηριστικά του σύμφωνα με τα παρακάτω:

Σημαία-στόχος

Η σημαία της οποίας ο αριθμός των κρατήσεων τα τελευταία τρία χρόνια υπερβαίνει το επιτρεπτό της όριο που βασίζεται σε μια σταθερή κλίμακα (7%). Η κλίμακα φέρει διαβαθμίσεις διαστήματος 3%. Για παράδειγμα *μεσαίου προς υψηλού κινδύνου* σημαίνει ότι οι κρατήσεις ξεπέρασαν το επιτρεπτό όριο του 10%.

Μεσαίου κινδύνου	(σταθερή κλίμακα + 3%)	TF ³² + 4
Μεσαίου προς υψηλού κινδύνου	(σταθερή κλίμακα + 6%)	TF + 8
Υψηλού κινδύνου	(σταθερή κλίμακα + 9%)	TF + 14
Πολύ υψηλού κινδύνου	(σταθερή κλίμακα + 12%)	TF + 20

³² Target Factor

Τύπος πλοίου-στόχος**TF + 5**

Τέτοιοι τύποι πλοίων είναι οι παρακάτω (που όπως αναφέρεται παρακάτω υπόκεινται και σε ενισχυμένη επιθεώρηση)

- Μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην (Bulk Carrier), ηλικίας άνω των 12 ετών
- Μεταφοράς υγροποιημένων αέριων προϊόντων (Gas Carrier), ηλικίας άνω των 10 ετών
- Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων (Chemical Tanker), ηλικίας άνω των 10 ετών
- Δεξαμενόπλοιο με ολική χωρητικότητα GT > 3000 και ηλικίας άνω των 15 ετών
- Επιβατηγό / οχηματαγωγό πλοίο, ηλικίας άνω των 15 ετών (εκτός όσων λειτουργούν σε τακτικά δρομολόγια σύμφωνα με όσα ορίζει η οδηγία Council Dir. 1999/35/EC)

Νηογνώμονας μη – αναγνωρισμένος από την Ευρωπαϊκή Ένωση**TF + 3**

Αν ο νηογνώμονας του πλοίου δεν εμφανίζεται στη λίστα των αναγνωρισμένων νηογνώμωνων που εκδίδει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Πλοία μεγαλύτερα των 12 ετών

Για πλοία που δεν αποτελούν πλοία - στόχο (βλέπε παραπάνω) και επιβατηγά πλοία

Ηλικία	
> 25 έτη	TF + 3
21-24 έτη	TF + 2
13-20 έτη	TF + 1

Σημαία Κράτους που δεν έχει επικυρώσει όλες τις συμβάσεις TF + 1

Σημαία Κράτους που δεν έχει επικυρώσει όλες τις κύριες συμβάσεις.³³

Νηογνώμονας-στόχος

Οι νηογνώμονες αξιολογούνται με τριετές ιστορικό κρατήσεων. Χρησιμοποιείται ως μέτρο η απόδοση ενός νηογνώμονα σε σχέση με το μέσο όρο όλων των νηογνωμόνων.

Η διαβάθμιση γίνεται αυξάνοντας το μέσο όρο κατά 2%. Για παράδειγμα, ο συνολικός βαθμός κρατήσεων είναι 2.1% και ο βαθμός κρατήσεων μιας κλάσης είναι 4.1%, η υπέρβαση του μέσου όρου είναι 2%.

<0%	TF 0
0% - 2%	TF + 1

³³ Εύκολα εντοπίζονται στις ιστοσελίδες των www.imo.org και www.ilo.org

>2% - 4% TF + 2

>4% TF + 3

Ο Γενικός Συντελεστής ενημερώνεται όταν τα χαρακτηριστικά του πλοίου μεταβάλλονται ή όταν αλλάζει το νηολόγιο ή ο νηογνώμονας όπου είναι εγγεγραμμένο το πλοίο.

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ

Ο Συντελεστής Ιστορικού προστίθεται στο Γενικό Συντελεστή ώστε να απεικονίζει την πραγματική κατάσταση του πλοίου μετά από την επιθεώρηση.

Ο Συντελεστής Ιστορικού υπολογίζεται εφαρμόζοντας τα παρακάτω στοιχεία σε κάθε επιθεώρηση του πλοίου από το *Paris MOU* στους προηγούμενους 12 μήνες:

- Είσοδο σε λιμένα για πρώτη φορά στους τελευταίους 12 μήνες TF + 20
- Δεν έχει επιθεωρηθεί τους τελευταίους 6 μήνες TF + 10
- Του έχει απαγορευθεί ο απόπλους στο παρελθόν TF + 15
- Αριθμός ελαττωμάτων που βρέθηκαν:
 - 0 TF - 15
 - 1 ως 5 TF + 0
 - 6 ως 10 TF + 5

- 11 ως 20 TF + 10
- 21+ TF + 15
- Ελαττώματα που εκκρεμούν από την τελευταία επιθεώρηση
 - για κάθε μία καταγεγραμμένη ενέργεια ως αποκατάσταση στο επόμενο λιμάνι ή ο πλοίαρχος πρέπει να αποκαταστήσει το ελάττωμα πριν την αναχώρηση ή δυο ενέργειες όπως αποκατάσταση ελαττώματος μέσα στις επόμενες 14 ημέρες ή άλλο (να προσδιοριστεί λεπτομερώς σε καθαρό κείμενο) TF + 1
 - όλα τα ελαττώματα αποκαταστάθηκαν TF - 2

Ο Συντελεστής Ιστορικού ενημερώνεται στο τέλος κάθε μέρας.

Με αυτή τη μέθοδο, ο Συνολικός Συντελεστής Εστίασης υπολογίζεται προσθέτοντας το Γενικό Συντελεστή και το Συντελεστή Ιστορικού αλλά δεν μπορεί να είναι μικρότερος από το Γενικό Συντελεστή. Οι Συνολικοί Συντελεστές Εστίασης υπολογίζονται ξανά στο τέλος κάθε μέρας³⁴.

³⁴ Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα υπολογισμού του Συντελεστή Εστίασης δίνεται στο Παράρτημα Β, στο τέλος της παρούσας εργασίας

ΤΡΟΠΟΣ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

Στην παράγραφο αυτή παρουσιάζονται με τη σειρά τα είδη επιθεωρήσεων όπως αυτές διαβαθμίζονται ανάλογα την έκτασή τους σε:

- Συνήθειες³⁵ επιθεωρήσεις
- Πιο λεπτομερείς³⁶ επιθεωρήσεις
- Ενισχυμένες³⁷ επιθεωρήσεις

Σε μια συνήθη επιθεώρηση πλοίου, ο αξιωματικός της Αρχής επιβιβάζεται στο πλοίο, ελέγχει τα έγγραφα και πιστοποιητικά και επισκέπτεται περιορισμένα σημεία του πλοίου με τη συνοδεία του εκπρόσωπου του πλοίου³⁸. Η επιθεώρηση τελειώνει αν δεν υπάρχουν σαφείς λόγοι³⁹ που να κάνουν αναγκαία μια λεπτομερέστερη επιθεώρηση.

Μια λεπτομερέστερη επιθεώρηση περιλαμβάνει έλεγχο του εξοπλισμού ασφαλείας, των συστημάτων και των διαδικασιών για την περιβαλλοντική προστασία, των χώρων ενδιαίτησης και των γνώσεων και ικανοτήτων του πληρώματος.

³⁵ General inspections

³⁶ More detailed inspections

³⁷ Expanded inspections

³⁸ Οι επιθεωρητές έχουν υπόψη τους ότι η διεξαγωγή ελέγχου σε ένα πλοίο κατά τη διάρκεια εκτέλεσης ορισμένων εργασιών, όπως εργασιών φορτοεκφόρτωσης, ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή εκτέλεση των λειτουργιών αυτών.

³⁹ Clear Grounds - IMO Resolution A.787 (19)

Σε μια λεπτομερέστερη επιθεώρηση ο αξιωματικός της Αρχής πρέπει να λάβει υπόψη του:

- Τη διάταξη του *Paris MOU* για τις λεπτομερέστερες επιθεωρήσεις
- Τη διάταξη του Διεθνούς Ναυτικού Κώδικα μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων⁴⁰
- Τη διάταξη του *Paris MOU* για τον έλεγχο επάνδρωσης και τη Σύμβαση Εμπορικής Ναυτιλίας του 1976 και το Πρωτοκόλλου ILO 147 του 1996

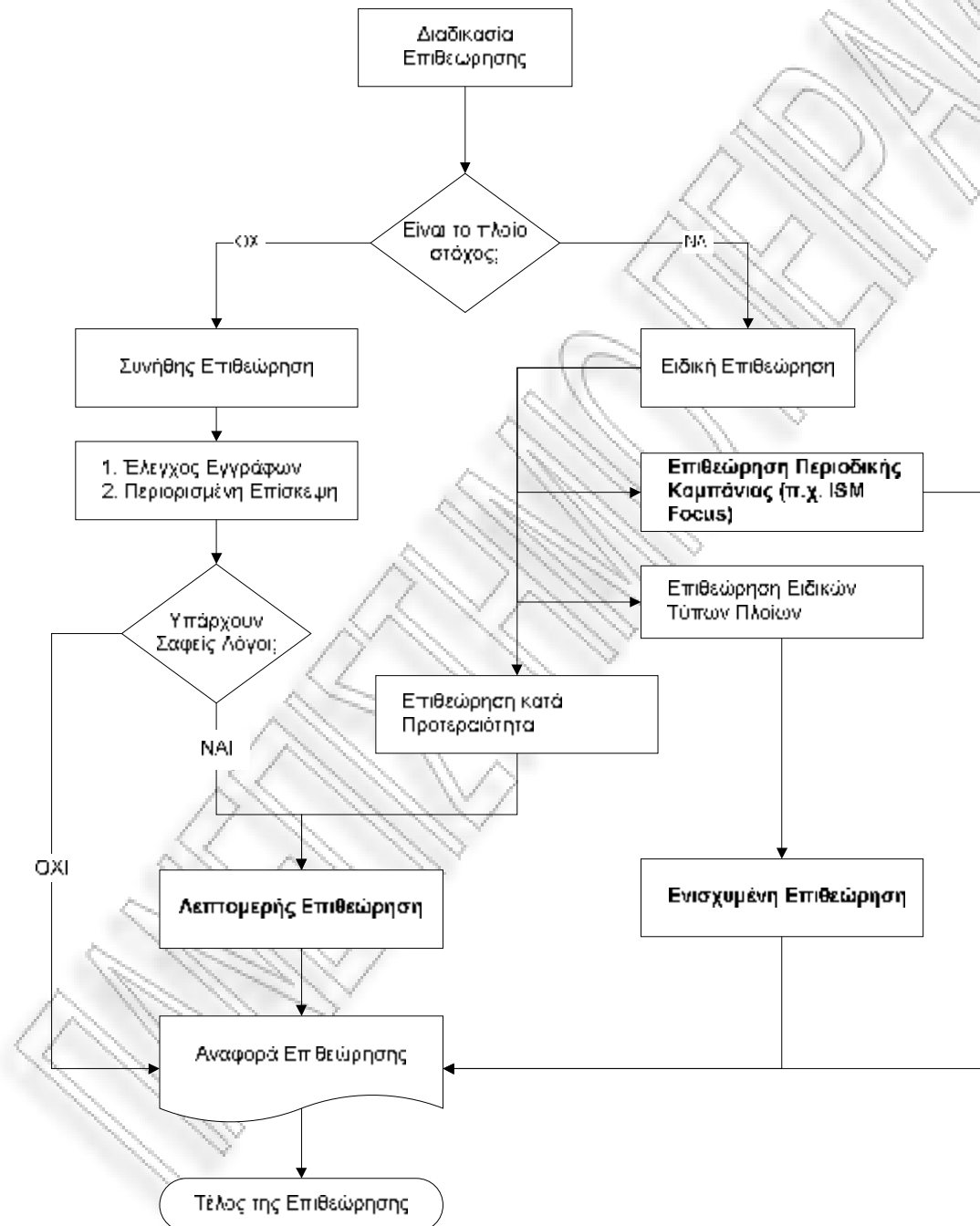
Εκτός από τις παραπάνω επιθεωρήσεις των πλοίων υπάρχουν και οι ειδικές επιθεωρήσεις που χωρίζονται σε:

- Επιθεωρήσεις περιοδικής καμπάνιας που διεξάγονται περιοδικά και επικεντρώνονται σε ειδικά θέματα (για παράδειγμα *ISM Code, GMDSS*) αλλά στη διάρκεια των κανονικών επιθεωρήσεων.
- Επιθεωρήσεις κατά προτεραιότητα που διεξάγονται για παράδειγμα σε πλοία για τα οποία έγινε αναφορά ή ειδοποίηση από άλλη Αρχή ή τον Πλοίαρχο ή μέλος του πληρώματός τους.
- Ενισχυμένες επιθεωρήσεις που εφαρμόζονται σε καθορισμένους τύπους πλοίων όπως αναφέρονται σε επόμενη παράγραφο.

⁴⁰ International Maritime Dangerous Goods Code

Σε αντίθεση με τις *συνήθεις* επιθεωρήσεις των πλοίων, οι *ειδικές* επιθεωρήσεις είναι πιο διεξοδικές και εστιάζουν σε συγκεκριμένα θέματα που αφορούν κάποιο πλοίο ή σε παράπονα που ελήφθησαν.

Το παρακάτω διάγραμμα ροής απεικονίζει τη διαδικασία επιθεώρησης από τις λιμενικές αρχές:



Η ΠΙΟ ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Η πιο λεπτομερής επιθεώρηση περιλαμβάνει:

- Επιθεώρηση σε σημεία όπου υπήρχαν *σαφείς λόγοι*
- Επιθεώρηση σε τυχαία διαφορετικά σημεία του πλοίου
- Έλεγχο συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις λειτουργίας του πλοίου

Σαφείς Λόγοι για Λεπτομερέστερη Επιθεώρηση

Είναι απόφαση του αξιωματικού της *Αρχής* να διεξάγει μια λεπτομερέστερη επιθεώρηση αν δεν είναι ικανοποιημένος από τη συνολική κατάσταση του πλοίου και του πληρώματος, των χώρων του μηχανοστασίου, της ενδιαίτησης του πληρώματος, των συνθηκών διαβίωσης και υγιεινής ή των ελλিপών εγγράφων⁴¹.

Οι παρακάτω περιπτώσεις αποτελούν λόγους για μια λεπτομερέστερη επιθεώρηση:

- Το πλοίο έχει αναγνωριστεί ως περίπτωση προτεραιότητας για επιθεώρηση.
- Κατά την εξέταση των εγγράφων βρέθηκαν ανακρίβειες.

⁴¹ Germanischer Lloyd, (2006), Port State Control: Latest trends and lessons to be learned, *Σημειώσεις σεμιναρίου GL Academy*
www.gl-group.com

- Υπάρχουν ενδείξεις ότι τα μέλη του πληρώματος αδυνατούν να επικοινωνήσουν ικανοποιητικά μεταξύ τους.
- Υπάρχουν ενδείξεις ότι ο χειρισμός του φορτίου και άλλες λειτουργίες δεν ανταποκρίνονται σε ικανοποιητικά επίπεδα ασφάλειας.
- Ο πλοίαρχος δεξαμενόπλοιου αδυνατεί να συντάξει το έγγραφο παρακολούθησης απόρριψης πετρελαίου για το τελευταίο ταξίδι με έρμα.
- Δεν υπάρχει ενημερωμένη λίστα του πληρώματος ή τα μέλη του πληρώματος δε γνωρίζουν τα καθήκοντά τους σε περίπτωση φωτιάς ή εγκατάλειψης του πλοίου.
- Υπάρχει έλλειψη κύριου εξοπλισμού ή συστημάτων που απαιτούνται από τις διεθνείς συμβάσεις.
- Υπάρχουν ενδείξεις για σοβαρές φθορές στο κύτος και σε στοιχεία της κατασκευής του πλοίου.
- Πάνω στο πλοίο δεν υπάρχουν επαρκείς συνθήκες υγιεινής.

Λεπτομερέστερη Επιθεώρηση της Μεταλλικής Κατασκευής

Σε μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση της Μεταλλικής Κατασκευής πρέπει να ελέγχονται τα παρακάτω:

- Σκάλες, κιγκλιδώματα σκάλας, καλύμματα σωληνώσεων
- Ελάσματα κι ενισχυτικά που παρουσιάζουν διάβρωση επηρεάζοντας την αξιοπλοΐα και την αντοχή του πλοίου
- Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην κατασκευαστική ακεραιότητα και αξιοπλοΐα των φορτηγών και δεξαμενόπλοιων⁴².

Η κατασκευαστική ζημιά που δεν επηρεάζει την αξιοπλοΐα δεν αποτελεί λόγο κράτησης.

Λεπτομερέστερη Επιθεώρηση του Μηχανοστασίου

Σε μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση των χώρων του μηχανοστασίου και του μηχανολογικού εξοπλισμού πρέπει να ελέγχονται τα παρακάτω:

- Η δυνατότητα πρόσβασης σε μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις για την προμήθεια επαρκούς συνεχούς ενέργειας
- Η διασφάλιση της κατάλληλης συντήρησης των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων
- Αν υπάρχουν ενδείξεις ότι έχει αμεληθεί η διεξαγωγή ελέγχων στο κύριο και στο βοηθητικό σύστημα πηδαλιουχίας

⁴² IMO Resolution A744 (18)

- Αν μια ηλεκτρογεννήτρια είναι εκτός λειτουργίας, ο επιθεωρητής πρέπει να διερευνήσει και να ελέγξει αν υπάρχει διαθέσιμη ενέργεια ώστε να υποστηρίζονται οι βασικές λειτουργίες αλλά και της έκτακτης ανάγκης
- Γενικά ελαττώματα όπως διαρροή λιπαντικών από τις αντλίες ή τα ρουλεμάν, σκουριασμένες ανακουφιστικές βαλβίδες, υπαγορεύουν τον έλεγχο του βιβλίου του μηχανοστασίου και την απαίτηση για άμεσες δοκιμές λειτουργίας⁴³

Λεπτομερέστερη Επιθεώρηση Σωστικών Μέσων και συστημάτων Πυρασφάλειας

Μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση των Σωστικών Μέσων και συστημάτων Πυρασφάλειας πρέπει να περιλαμβάνει τα παρακάτω:

- Κατασκευαστικά ελαττώματα στις σωσίβιες λέμβους, στις μηχανές σωσίβιων λέμβων ή στους μηχανισμούς καθέλκυσης που δε λειτουργούν
- Πολύ διαβρωμένες βάσεις των μηχανών των σωσίβιων λέμβων και έλλειψη εξοπλισμού ασφαλείας.
- Έλεγχος λειτουργίας των πνευστών σωσίβιων σχεδίων

⁴³ Running tests

- Έλεγχος του αριθμού και της κατάστασης των ατομικών αλλά και των κυκλικών σωσίβιων
- Ελάττωμα στα φώτα των σωσιβίων ή μη λειτουργία τους
- Έλλειψη μανικών ή μάνικες τρυπημένες και ελαττώματα των ακροφυσίων τους
- Ελαττωματικές αναπνευστικές συσκευές
- Έλλειψη πυροσβεστήρων ή πυροσβεστήρες που δεν έχουν αναγομωθεί.
- Σπασμένοι ή χαλασμένοι πυροφράκτες
- Πληρώματα απροετοίμαστα για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και φωτιάς
- Μπογιές αποθηκευμένες στο χώρο του Μηχανοστασίου
- Έλεγχος λειτουργικότητας του μόνιμου και φορητού εξοπλισμού και των διατάξεων ασφαλείας των θυρών πυρασφάλειας
- Τυχαίοι έλεγχοι των πυροφρακτών και των πτερυγίων καπνού για την εξακρίβωση της λειτουργίας τους.
- Έλεγχος για το αν οι ανεμιστήρες εξαερισμού μπορούν να σταματήσουν από τα κύρια σημεία ελέγχου (δηλαδή από απόσταση)

- Έλεγχος των πυρανιχνευτών
- Έλεγχος της κατάστασης των κρουών και του δικτύου πυρκαγιάς
- Έλεγχος για υψηλότερο από το συνήθη κίνδυνο για πυρκαγιά (καθαριότητα του Μηχανοστασίου, βλάβες στο σύστημα πυρόσβεσης)

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΤΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ

Η επιθεώρηση κατά προτεραιότητα υπάγεται στην ειδική επιθεώρηση. Πλοία που υπόκεινται σε αυτή την επιθεώρηση είναι⁴⁴:

- Πλοία που αναφέρθηκαν από πιλότους ή άλλες λιμενικές αρχές, από τον πλοίαρχο τους, από μέλος του πληρώματός τους ή άλλο πρόσωπο ή πλοία για τα οποία έγινε αναφορά ή ειδοποίηση από άλλη Αρχή.
- Πλοία που εμπλέκονται σε σύγκρουση, προσάραξη ή ναυτικό ατύχημα γενικά πριν προσεγγίσουν το λιμάνι κατάπλου.
- Πλοία που αποβλήθηκαν ή αποχώρησαν από το νηογνώμονά τους για λόγους ασφαλείας τους τελευταίους 6 μήνες.
- Πλοία που κατηγορήθηκαν για παραβίαση των διατάξεων που αφορούν στην απόρριψη βλαβερών ουσιών στη θάλασσα.

⁴⁴ EU, (1998), Directive 98/42/EC

ΕΝΙΣΧΥΜΕΝΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Η ενισχυμένη επιθεώρηση διεξάγεται κάθε χρόνο σε συγκεκριμένους τύπους πλοίων⁴⁵:

- Φορτηγά πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην ηλικίας⁴⁶ άνω των 12 ετών.
- Πετρελαιοφόρα (άνω των 3000 κόρων) ηλικίας άνω των 15 ετών.
- Δεξαμενόπλοια φυσικού αερίου και χημικών ηλικίας άνω των 10 ετών ή μετά τη συμπλήρωση 12 μηνών από την τελευταία ενισχυμένη επιθεώρηση.
- Στα επιβατηγά πλοία η ενισχυμένη επιθεώρηση είναι κάθε 12 μήνες για όσα είναι πάνω από 15 ετών, με εξαίρεση τα οχηματαγωγά και τα ταχύπλοα.

Στην ενισχυμένη επιθεώρηση, η παρακάτω διαδικασία ελέγχου ακολουθείται ανεξάρτητα από τον τύπο του πλοίου:

- Γενική διακοπή ρεύματος, συσκότιση⁴⁷ και εκκίνηση της γεννήτριας έκτακτης ανάγκης.

⁴⁵ EU, (1995), Directive 95/21/EC

⁴⁶ όπως καθορίζεται με βάση την ημερομηνία κατασκευής που αναφέρεται στα πιστοποιητικά ασφάλειας του πλοίου

⁴⁷ Black-out

- Επιθεώρηση του φωτισμού ανάγκης.
- Λειτουργία της πυροσβεστικής αντλίας ανάγκης με δύο πυροσβεστικές μάνικες συνδεδεμένες στο κύριο δίκτυο πυρκαγιάς.
- Λειτουργία των αντλιών άντλησης από τους υδροσυλλέκτες.
- Λειτουργία των αντλιών γενικά.
- Κλείσιμο των στεγανών θυρών.
- Καθαίρεση μίας σωσίβιας λέμβου από την πλευρά της θάλασσας.
- Δοκιμαστική διακοπή εξ αποστάσεως των λεβήτων, του εξαερισμού και των αντλιών καυσίμου.
- Επιθεώρηση των πηγών τροφοδοσίας ηλεκτρικού ρεύματος ανάγκης για τις εγκαταστάσεις ραδιοεπικοινωνίας.
- Έλεγχος, και στο μέτρο του εφικτού, δοκιμή του διαχωριστήρα νερού – πετρελαίου.
- Δοκιμή του μηχανισμού πηδαλίου, συμπεριλαμβανομένου του βοηθητικού μηχανισμού πηδαλίου.

Επιπρόσθετα σημεία επιθεώρησης για διαφόρους τύπους πλοίων:

Δεξαμενόπλοια

Τα ακόλουθα σημεία πρέπει να επιθεωρούνται για πετρελαιοφόρα επιπλέον αυτών που προδιαγράφει η ενισχυμένη επιθεώρηση για όλες τις κατηγορίες των πλοίων:

- Μόνιμο σύστημα παραγωγής αφρού επί του καταστρώματος
- Εξοπλισμός πυρόσβεσης γενικά
- Επιθεώρηση των πυροφρακτών στο μηχανοστάσιο, αντλιοστάσιο και στα ενδιαιτήματα
- Έλεγχο της πίεσης του αδρανούς αερίου και της περιεκτικότητας του σε οξυγόνο
- Δεξαμενές έρματος: εξέταση αρχικά μέσα από μια ανθρωποθυρίδα και την πρόσβαση από το κατάστρωμα σε μία τουλάχιστον δεξαμενή έρματος στην περιοχή του φορτίου. Αν ο επιθεωρητής διαπιστώσει σαφείς λόγους για περαιτέρω επιθεώρηση, είσοδος στη δεξαμενή έρματος
- Επαλήθευση ότι τα ακόλουθα έγγραφα φυλάσσονται επί του πλοίου, έλεγχος των εγγράφων αυτών και επιβεβαίωση της θεώρησης τους από το κράτος της σημαίας ή το νηογνώμονα:

- ο Εκθέσεις των επιθεωρήσεων της μεταλλικής κατασκευής
- ο Έκθεση της κατάστασης του πλοίου όπως προδιαγράφεται από το νηογνώμονα
- ο Εκθέσεις παχυμετρήσεων της μεταλλικής κατασκευής

Πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην

Τα ακόλουθα σημεία πρέπει να επιθεωρούνται για φορηγά πλοία επιπλέον αυτών που προδιαγράφει η ενισχυμένη επιθεώρηση για όλες τις κατηγορίες των πλοίων:

- Ενδεχόμενη διάβρωση των βάσεων των μηχανημάτων καταστρώματος
- Πιθανή παραμόρφωση ή διάβρωση των καλυμμάτων των ανοιγμάτων⁴⁸ κυτών
- Πιθανές ρωγμές ή τοπική διάβρωση των εγκάρσιων φρακτών
- Πρόσβαση στα κύτη φορτίου
- Επαλήθευση ότι τα ακόλουθα έγγραφα φυλάσσονται επί του πλοίου, έλεγχος των εγγράφων αυτών και επιβεβαίωση της θεώρησης τους από το κράτος της σημαίας ή το νηογνώμονα:
 - ο Εκθέσεις των επιθεωρήσεων της μεταλλικής κατασκευής

⁴⁸ Hatch covers

- Έκθεση της κατάστασης του πλοίου όπως προδιαγράφεται από το νηογνώμονα
- Εκθέσεις παχυμετρήσεων της μεταλλικής κατασκευής

Δεξαμενόπλοια μεταφοράς φυσικού αερίου και χημικών προϊόντων

Τα ακόλουθα σημεία πρέπει να επιθεωρούνται για Δεξαμενόπλοια μεταφοράς φυσικού αερίου και χημικών προϊόντων επιπλέον αυτών που προδιαγράφει η ενισχυμένη επιθεώρηση για όλες τις κατηγορίες των πλοίων:

- Διατάξεις ελέγχου και ασφαλείας της θερμοκρασίας, της πίεσης και της στάθμης των δεξαμενών φορτίου
- Συσκευές ανάλυσης οξυγόνου και εκρηξίμετρα συμπεριλαμβανομένης της βαθμονόμησής τους. Ύπαρξη συσκευής ανίχνευσης χημικών προϊόντων με τον επαρκή αριθμό κατάλληλων σωλήνων ανίχνευσης αερίων για το μεταφερόμενο φορτίο
- Εξοπλισμό διαφυγής εκτάκτου ανάγκης από τους χώρους ενδιαίτησης ο οποίος να παρέχει κατάλληλη προστασία του αναπνευστικού συστήματος και των οφθαλμών, για κάθε άτομο επί του πλοίου
- Μόνιμη πυροσβεστική εγκατάσταση στο κατάστρωμα

Επιβατηγά πλοία

Τα ακόλουθα σημεία πρέπει να επιθεωρούνται στα Επιβατηγά πλοία επιπλέον αυτών που ορίζει η ενισχυμένη επιθεώρηση για όλες τις κατηγορίες των πλοίων:

- Δοκιμή του συστήματος πυρανίχνευσης και συναγερμού
- Έλεγχο του ασφαλούς κλεισίματος των θυρών πυρασφάλειας
- Έλεγχος του μεγαφωνικού συστήματος αναγγελίας
- Γυμνάσιο πυρκαγιάς, κατά το οποίο πρέπει να επιδεικνύεται το σύνολο των στολών πυροσβέστη και στο οποίο συμμετέχει μέρος του ξενοδοχειακού προσωπικού
- Επίδειξη ότι όλα τα βασικά μέλη του πληρώματος είναι εξοικειωμένα με το σχέδιο ελέγχου βλαβών
- Εάν κρίνεται σκόπιμο, η επιθεώρηση μπορεί να συνεχίζεται το χρόνο κατά τον οποίο το πλοίο κατευθύνεται προς ή αποπλέει από λιμένα του κράτους μέλους, εφόσον συμφωνεί ο πλοίαρχος ή ο διαχειριστής.

Ελαττώματα που σχετίζονται με τον κώδικα ISM κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων

Σύμφωνα με το *Paris MOU*⁴⁹, σε ένα πλοίο χωρίς πιστοποιητικά του κώδικα ISM πρέπει να επιβάλλεται απαγόρευση απόπλου. Όμως, αν δε βρεθεί κανένα άλλο ελάττωμα που να οδηγεί σε κράτηση, η κράτηση πρέπει να αρθεί για να αποφευχθεί η συμφόρηση στο λιμάνι. Τα πλοία που αποπλέουν από το λιμάνι υπό αυτές τις συνθήκες τιμωρούνται μέχρι την έκδοση έγκυρων ISM πιστοποιητικών. Τέτοια ελαττώματα μπορούν να είναι:

- Η απουσία πιστοποιητικού Συμμόρφωσης (DOC Certificate) πάνω στο πλοίο (αντίγραφου)
- Υπάρχοντα ή ανεπίλυτα ελαττώματα τεχνικής φύσεως που δεν αντιμετωπίστηκαν κατάλληλα από το διαχειριστή του πλοίου.
- Διάφορα ελαττώματα τεχνικής φύσης που καταδεικνύουν την έλλειψη αποτελεσματικής συντήρησης.
- Γυμνάσια για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης (άλλων από αυτά που προδιαγράφει η SOLAS), που δεν έχουν προγραμματιστεί ή διεξαχθεί.

⁴⁹ Παράγραφος 3.10.5

- Απουσία διερεύνησης *συμβάντων / παραλίγο ατυχημάτων*⁵⁰ με σκοπό την αποφυγή της επανάληψής τους.

Έγγραφα για τον έλεγχο από την Αρχή

- IMO Resolutions A.787(19), A.882(21)
- IMO Resolution MSC.159(78)
- Οι βασικές διεθνείς ναυτικές συμβάσεις
- Regional Agreements Memorandum of Understanding on Port State Control
- EU Directive 95/21/EC (as amended) for European waters⁵¹

ΣΥΝΤΑΞΗ ΕΚΘΕΣΗΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Κατά τη διάρκεια αλλά και αφού ολοκληρωθεί μια επιθεώρηση από την Αρχή του κράτους-λιμένα, συμπληρώνεται μια έκθεση επιθεώρησης που αποτελείται από δυο τυπικές αναφορές⁵²:

⁵⁰ incidents or near misses

⁵¹ www.europa.eu

⁵² Forms

- **Αναφορά Φόρμας Α** – περιλαμβάνει τα στοιχεία του πλοίου, την ισχύ των πιστοποιητικών, τις ημερομηνίες της τελευταίας επιθεώρησης και την αναφορά της κράτησης.
- **Αναφορά Φόρμας Β** – απαριθμεί όλα τα ελαττώματα λεπτομερώς περιλαμβάνοντας τον αντίστοιχο κανονισμό της σύμβασης και το χρονικό περιθώριο που δίνεται για αποκατάσταση⁵³.

Η έκθεση επιθεώρησης περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

Γενικές πληροφορίες

- Αρμόδια αρχή που συνέταξε την έκθεση
- Ημερομηνία και τόπος επιθεώρησης
- Όνομα του επιθεωρημένου πλοίου
- Σημαία
- Τύπος του πλοίου
- Αριθμός IMO
- Διακριτικό κλήσης

⁵³ Παραδείγματα συμπληρωμένων αναφορών φόρμας Α & Β παρατίθενται στο Παράρτημα Ε

- Ολική χωρητικότητα (σε κόρους)
- Ωφέλιμο φορτίο⁵⁴
- Έτος κατασκευής (ναυπήγησης)
- Νηογνώμονας που έχει εκδώσει τα πιστοποιητικά κλάσης, εφόσον υπάρχουν
- Το νηογνώμονα ή οποιονδήποτε άλλο φορέα που έχει εκδώσει πιστοποιητικά συμμόρφωσης με τις διεθνείς συμβάσεις για λογαριασμό του κράτους της σημαίας
- Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή
- Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του ναυλωτή και τον τύπο της ναύλωσης, για τα πλοία που μεταφέρουν φορτία υγρών ή ξηρών φορτίων χύδην
- Τελική ημερομηνία σύνταξης της έκθεσης της επιθεώρησης
- Προειδοποίηση ότι λεπτομερή στοιχεία σχετικά με επιθεώρηση ή απαγόρευση απόπλου ενδέχεται να δημοσιευθούν

⁵⁴ Deadweight

Πληροφορίες σχετικές με την επιθεώρηση

- Πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί κατ' εφαρμογή των σχετικών διεθνών συμβάσεων, αρχής ή οργανισμού που εξέδωσε το/ τα σχετικό (-ά) πιστοποιητικό (-ά), με αναφορά της ημερομηνίας έκδοσης και λήξης
- Μέρη ή στοιχεία του πλοίου που αποτέλεσαν αντικείμενο επιθεώρησης (σε περίπτωση λεπτομερέστερης ή ενισχυμένης επιθεώρησης)
- Αναφορά του τύπου επιθεώρησης (επιθεώρηση, λεπτομερέστερη επιθεώρηση, ενισχυμένη επιθεώρηση)
- Φύση των ελαττωμάτων
- Μέτρα που ελήφθησαν

Συμπληρωματικές πληροφορίες σε περίπτωση απαγόρευσης απόπλου

- Ημερομηνία της απόφασης απαγόρευσης απόπλου
- Ημερομηνία άρσης της απαγόρευσης απόπλου
- Φύση των ελαττωμάτων που δικαιολογούν την απόφαση απαγόρευσης απόπλου (παραπομπές σε συμβάσεις, εφόσον είναι σκόπιμο)
- Πληροφορίες σχετικά με την τελευταία ενδιάμεση ή ετήσια επιθεώρηση

- Αναφορά, ενδεχομένως, ότι ο νηογνώμονας ή άλλος αρμόδιος φορέας ο οποίος πραγματοποίησε το σχετικό έλεγχο στο πλοίο, φέρει ευθύνη σε σχέση με τα ελαττώματα τα οποία, μόνα ή σε συνδυασμό με άλλα, δικαιολόγησαν την απαγόρευση απόπλου
- Μέτρα που ελήφθησαν

Ο χρόνος αποκατάστασης ελαττωμάτων που περιγράφεται με τους παρακάτω κωδικούς:

10 = Το ελάττωμα διορθώθηκε

12 = όλα τα ελαττώματα διορθώθηκαν

15 = Το ελάττωμα πρέπει να διορθωθεί στο επόμενο λιμάνι

16 = Το ελάττωμα πρέπει να διορθωθεί μέσα σε 14 μέρες

17 = Ο καπετάνιος πρέπει να διορθώσει το ελάττωμα πριν την αναχώρηση

18 = Διόρθωση της μη-συμμόρφωσης στους επόμενους τρεις μήνες

19 = Διόρθωση σημαντικής μη-συμμόρφωσης πριν την αναχώρηση

26 = Η αρμόδια αρχή για ISPS πληροφορήθηκε

27 = Το πλοίο διώκεται για λόγους ασφάλειας (security)

30 = λόγος για κράτηση (απαγόρευση απόπλου)

40 = Το επόμενο λιμάνι πληροφορείται

45 = Το επόμενο λιμάνι πληροφορείται για κράτηση ξανά

47 = Όπως προδιαγράφεται από την κλάση του πλοίου

50 = Ο πρόξενος του κράτους σημαίας πληροφορείται

55 = Το κράτος σημαίας πληροφορείται

65 = Οι εργασίες σταματούν

70 = Η κλάση πληροφορήθηκε

80 = Προσωρινή αντικατάσταση εξοπλισμού

81 = Προσωρινή επισκευή

85 = Έρευνα για παραβάσεις εκφόρτωσης σύμφωνα με τις διατάξεις της
MARPOL

95 = Έκδοση προειδοποιητικού γράμματος

96 = προειδοποιητικό γράμμα απόσυρσης

99 = άλλο (να προσδιοριστεί σε σαφές κείμενο)

Σε περίπτωση απαγόρευσης απόπλου, ο αξιωματικός της Αρχής ολοκληρώνοντας την έκθεση, εξηγεί στον πλοίαρχο το δικαίωμά του για έφεση και την επανάληψη της

επιθεώρησης από την Αρχή ή το νηογνώμονα. Η άδεια απόπλου θα δοθεί μετά την εξασφάλιση των απαιτούμενων αποκαταστάσεων.

Οι έλεγχοι από τις Αρχές είναι χωρίς δαπάνη για το πλοίο. Σε περίπτωση όμως που βρεθούν ελαττώματα και υπάρξει απαγόρευση του απόπλου του πλοίου οι Αρχές χρεώνουν τα έξοδα της επιθεώρησης. Τα έξοδα αυτά πρέπει να καλυφθούν από το πλοίο πριν την άρση της απαγόρευσης απόπλου.

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

ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

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

- το όνομα του πλοίου,
- τον αριθμό ΙΜΟ,

- τον τύπο του πλοίου,
- την ολική χωρητικότητα (σε κόρους),
- το έτος ναυπήγησης, βάσει της ημερομηνίας ναυπήγησης που αναγράφεται στα πιστοποιητικά ασφάλειας του πλοίου,
- το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή,
- για τα πλοία που μεταφέρουν φορτία υγρών ή ξηρών χύδην, το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του ναυλωτή και τον τύπο ναύλωσης,
- το κράτος της σημαίας,
- το νηογνώμονα που έχει ταξινομήσει το πλοίο και συνεπώς έχει εκδώσει τα αντίστοιχα πιστοποιητικά συμμόρφωσης με τους κανονισμούς του, εφόσον υπάρχουν,
- το νηογνώμονα, ή οποιονδήποτε άλλο φορέα που έχει εκδώσει, για το συγκεκριμένο πλοίο, πιστοποιητικά βάσει των εφαρμοζόμενων συμβάσεων για λογαριασμό του κράτους της σημαίας, καθώς και τα εκδοθέντα πιστοποιητικά,
- το λιμένα και την ημερομηνία της τελευταίας ενισχυμένης επιθεώρησης και, ενδεχομένως, αναφορά της επιβολής απαγόρευσης απόπλου,

- το λιμένα και την ημερομηνία της τελευταίας ειδικής επιθεώρησης καθώς και αναφορά του οργανισμού που πραγματοποίησε την επιθεώρηση,
- τον αριθμό των απαγορεύσεων απόπλου κατά τη διάρκεια των τελευταίων 24 μηνών,
- τη χώρα και το λιμένα απαγόρευσης απόπλου,
- την ημερομηνία άρσης της απαγόρευσης απόπλου,
- τη διάρκεια απαγόρευσης απόπλου, σε ημέρες,
- τον αριθμό των διαπιστωθέντων ελαττωμάτων και τους λόγους της απαγόρευσης απόπλου, με σαφή και διεξοδικό τρόπο,
- την περιγραφή των μέτρων παρακολούθησης της απαγόρευσης απόπλου που ελήφθησαν από την αρμόδια αρχή και, ενδεχομένως, από το νηογνώμονα,
- σε περίπτωση απαγόρευσης ελλιμενισμού του πλοίου σε οποιονδήποτε λιμένα εντός της Κοινότητας, τους λόγους της απαγόρευσης, με σαφή και διεξοδικό τρόπο,
- αναφορά, ενδεχομένως, ότι ο νηογνώμονας ή οποιοσδήποτε άλλος ιδιωτικός οργανισμός ο οποίος πραγματοποίησε τη σχετική επιθεώρηση

στο πλοίο, φέρει ευθύνη σε σχέση με τα ελαττώματα τα οποία, μόνα ή σε συνδυασμό με άλλα, δικαιολόγησαν την απαγόρευση απόπλου,

- περιγραφή των μέτρων που ελήφθησαν για πλοίο στο οποίο επετράπη να προσεγγίσει το πλησιέστερο κατάλληλο ναυπηγείο ή στο οποίο απαγορεύτηκε η είσοδος σε κοινοτικό λιμένα

ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ SIRENAC⁵⁵

Ενώ η Γενική Γραμματεία του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων βρίσκεται στη Χάγη της Ολλανδίας, η μηχανογράφηση του Μνημονίου λειτουργεί ως ανεξάρτητη αρχή στο *St.Malo* της Γαλλίας. Η SIRENAC⁵⁶ είναι μια ανεξάρτητη βάση δεδομένων και πληροφοριών που συγκεντρώνει όλες τις αναφορές από τις επιθεωρήσεις πλοίων από τα κράτη λιμένα στα πλαίσια της γεωγραφικής επικράτειας του Μνημονίου. Δίνει ακόμη τη δυνατότητα εντοπισμού πλοίων που πρέπει να επιθεωρηθούν κατά προτεραιότητα, πλοίων που τους έχει απαγορευθεί ο ελλιμενισμός στα κοινοτικά λιμάνια. Μόνο οι επιθεωρητές και οι αντίστοιχες Αρχές του Μνημονίου έχουν πρόσβαση στο σύστημα που από το 2003 λειτουργεί ως εφαρμογή του διαδικτύου⁵⁷. Οι

⁵⁵ Marchard, P. (1996), The SIRENAC System, *Revue d' Institut Français de Navigation*, Vol. 44, No. 176, pp 468-477

⁵⁶ Système d' Information RELatif aux NAVires Contrôlés

⁵⁷ web application

ετήσιες στατιστικές και η κατάταξη των σημαίων νηολογίου σε λευκές, γκριζες και μαύρες λίστες είναι αποτέλεσμα της SIRENAC.

The screenshot displays the SIRENAC software interface. At the top, it shows 'Ship folder' and 'User: EGB1'. Below this, there are two main sections: 'Ship's information' and 'Class Certificate'.

Ship's information:

IMO Number	7106657	Name Of Ship	HURACAN
Call Sign	JBSVQ2	Gross Tonnage	2595
Type of Ship	Oil Tanker	Year of Building	1971
Flag	St Vincent & Grenad		

Class Certificate:

Class Society	Date of record	Status	Reason
No record			

List of Port State Control:

Country of ship	Port of ship	Date first boarding	Detention	nb of Def
Greece	Chalkis	19-05-2001	N	4
Italy	Livorno	31-03-2001	Y	3
Spain	Las palmas	13-10-2000	Y	7
Netherlands the	Dordrecht	05-11-1997	N	2
Netherlands the	Amsterdam	24-05-1997	Y	9
Germany	Emmelooven	20-06-1996	N	0
Germany	Hamburg	08-03-1996	N	4

Απεικόνιση της οθόνης SIRENAC

ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ EQUASIS

Σε αντίθεση με τη βάση δεδομένων SIRENAC, με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης δημιουργήθηκε η EQUASIS⁵⁸ μια διεθνής επίσημη βάση δεδομένων που καλύπτει τον παγκόσμιο στόλο και παρέχει ελεύθερη πρόσβαση⁵⁹ σε όλους.

Καλύπτει όλα τα πλοία που επιθεωρούνται από τις λιμενικές αρχές του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού, του Τοκίου και της ακτοφυλακής των Ηνωμένων Πολιτειών και περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:

- Τα χαρακτηριστικά του πλοίου
- Τον νηογνόμονα του πλοίου
- Πληροφορίες του Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Certificate – SMC)
- Το P&I Club που καλύπτει ασφαλιστικά το πλοίο
- Τους ελέγχους – επιθεωρήσεις που έχουν γίνει από τις Αρχές
- Πληροφορίες για την επάνδρωση του πλοίου
- Ιστορικό των ελέγχων από τις αρχές κράτους λιμένα σε σχέση με τους πλοιοκτήτες, σημαίες και νηογνώμονες.

⁵⁸ European QUALity Ship Information System

⁵⁹ www.equasis.org

- Πίνακα των πλοίων που διαχειρίζεται η ίδια εταιρία

Η βάση δεδομένων *Equasis* αποτελεί ένα αποτελεσματικό μέσο μείωσης του αριθμού των υποβαθμισμένων πλοίων και για αυτό πρέπει να περιορίζεται σε πληροφορίες που σχετίζονται με την ασφάλεια των πλοίων.

Η βάση δεδομένων *Equasis* δεν έχει εμπορικό σκοπό. Αποτελεί συνδυαστικό κριτήριο μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του *Paris MOU*, του *Tokyo MOU* και της Αμερικανικής Ακτοφυλακής⁶⁰ και πηγή πληροφόρησης για την ποιότητα της εμπορικής ναυτιλίας⁶¹. Σήμερα συχνά όμως χρησιμοποιείται από τους ναυλωτές, τους τερματικούς σταθμούς φορτοεκφόρτωσης, τους ασφαλιστές, και κάθε ενδιαφερόμενο για την αξιολόγηση των καλύτερων πλοίων.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΟΙΝΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Στην περίπτωση που κάποια από τις παραπάνω επιθεωρήσεις οδηγήσει στην εύρεση ελαττωμάτων, θα μπορούσαμε να διαβαθμίσουμε τις επιπτώσεις σε τρία επίπεδα:

- Καταγραφή των ελαττωμάτων στην έκθεση επιθεώρησης και απαίτηση όπως αυτά να αποκατασταθούν σε ορισμένο χρονικό διάστημα. Το πλοίο μπορεί να αποπλεύσει

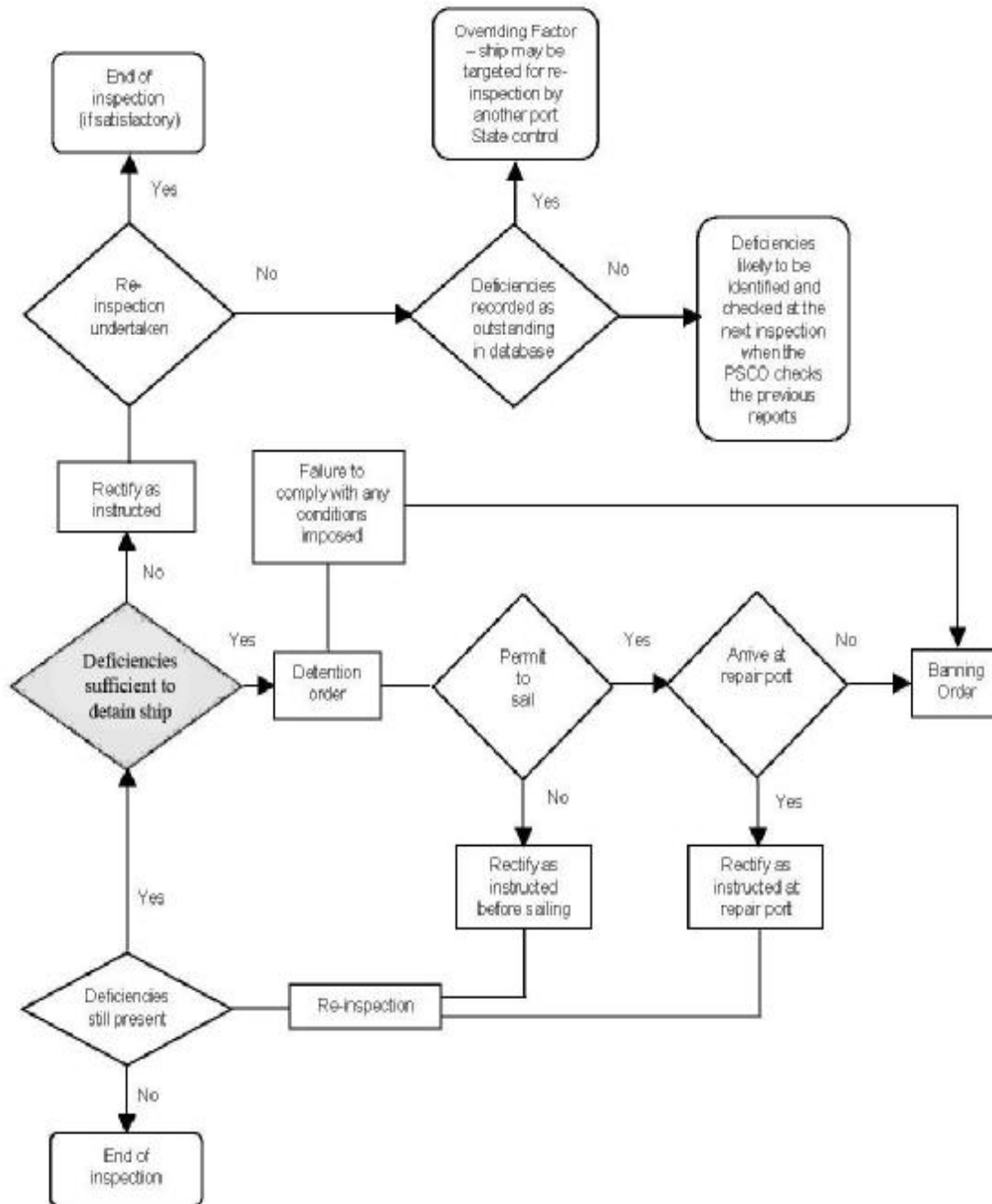
⁶⁰ www.uscg.mil

⁶¹ RADM. R.C., (2000), Promoting Quality through Recognition, *Marine Log Maritime Legislation, Regulation, and Policy Conference, Washington, D.C*

- Το πλοίο κρατείται – απαγορεύεται να αποπλεύσει πριν την αποκατάσταση των ελαττωμάτων που βρέθηκαν
- Στο πλοίο – αφού κρατηθεί, αποκαταστήσει τα ελαττώματα και αρθεί η κράτηση – απαγορεύεται η προσέγγιση ξανά στα λιμάνια των κρατών-μελών του Μνημονίου Συνεννόησης

Η διαγραμματική απεικόνιση της διαδικασίας που ακολουθείται κατά την εύρεση ελαττωμάτων⁶² παρουσιάζονται σχηματικά στο επόμενο διάγραμμα ροής:

⁶² Intercargo, (2004), Port State Control: A guide for ships involved in the dry bulk trades, Second Edition



ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΕ ΚΡΑΤΗΣΗ⁶³

Υπάρχουν διάφορα ελαττώματα⁶⁴ που αν βρεθούν κατά τη διεξαγωγή μιας επιθεώρησης από τις λιμενικές αρχές οδηγούν σε κράτηση του πλοίου. Παραδείγματα τέτοιων ελαττωμάτων είναι τα εξής⁶⁵:

- Αποτυχία σωστής λειτουργίας του συστήματος πρόωσης και άλλων βασικών μηχανημάτων.
- Ανεπαρκής καθαριότητα του μηχανοστασίου.
- Αποτυχία σωστής λειτουργίας του φωτισμού της γεννήτριας έκτακτης ανάγκης κλπ.
- Αποτυχία σωστής λειτουργίας του κυρίου και βοηθητικού συστήματος πηδαλιουχίας.
- Απουσία εξοπλισμού ναυσιπλοΐας ή αποτυχία σωστής λειτουργίας του.
- Αριθμός, σύνθεση ή πιστοποίηση πληρώματος που δεν αντιστοιχούν στο έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης.

⁶³ Detention

⁶⁴ Deficiencies

⁶⁵ www.helmepa.gr

Ένα ή περισσότερα ελαττώματα που παρουσιάζουν ένα δυσανάλογα υψηλό κίνδυνο για την ασφάλεια του πλοίου ή του περιβάλλοντος δικαιολογούν μια κράτηση.

Όταν βρίσκονται ελαττώματα, το είδος τους καθώς και οι απαιτούμενες ενέργειες που πρέπει να ληφθούν, πρέπει να συμπληρωθούν στην αναφορά της επιθεώρησης.

Στο πλοίο δε θα επιτραπεί να αποπλεύσει αν βρεθεί επικίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία και το περιβάλλον και τα ελαττώματά του θα πρέπει να αποκατασταθούν πριν το πλοίο αποπλεύσει.

ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

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

- Στα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους που βρίσκεται στη μαύρη λίστα της ετήσιας έκθεσης του Μνημονίου, τα οποία έχουν κρατηθεί πάνω από δυο φορές τους τελευταίους 24 μήνες στα λιμάνια του Μνημονίου.
- Στα πλοία σημαίας κράτους που περιγράφονται ως υψηλού ή πολύ υψηλού κινδύνου στη μαύρη λίστα της ετήσιας έκθεσης του Μνημονίου και έχουν κρατηθεί πάνω από μια φορά τους τελευταίους 36 μήνες.

Σύμφωνα με το Μνημόνιο, τα πλοία τιμωρούνται μετά από πολλαπλές κρατήσεις: Μετά τη δεύτερη κράτηση μέσα σε τρία χρόνια ή την τρίτη μέσα σε δυο χρόνια αυτά τα πλοία δε θα μπορούν να εισέλθουν σε κανένα λιμάνι της περιοχής του Μνημονίου.

Πλοία τα οποία παρέκαμψαν την κράτηση ή απέτυχαν να προσεγγίσουν το ναυπηγείο επισκευής που τους έχει υποδειχθεί τιμωρούνται, επίσης, με απαγόρευση πρόσβασης στους κοινοτικούς λιμένες.

Διαδικασίες σχετικές με την απαγόρευση εισόδου στους λιμένες της κοινότητας

Όταν συντρέχουν οι συνθήκες που υπαγορεύουν την απαγόρευση εισόδου στο λιμένα, η αρμόδια αρχή του λιμένα, ενημερώνει γραπτώς τον πλοίαρχο και τον πλοιοκτήτη ή το διαχειριστή του πλοίου σχετικά με το μέτρο απαγόρευσης κατάπλου το οποίο λαμβάνεται έναντι του πλοίου.

Η αρμόδια Αρχή ενημερώνει επίσης την αρχή του κράτους της σημαίας, τον αρμόδιο νηογνώμονα, τα άλλα κράτη μέλη, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Διοικητικό Κέντρο Ναυτιλιακών Υποθέσεων και τη Γραμματεία του Μνημονίου.

Για να αρθεί η απαγόρευση κατάπλου, ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής πρέπει να υποβάλουν επίσημη αίτηση έφεσης στην αρμόδια Αρχή του κράτους μέλους που επέβαλε την απαγόρευση κατάπλου. Η αίτηση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από βεβαίωση της αρχής του κράτους της σημαίας ότι το πλοίο ανταποκρίνεται πλήρως στις

ισχύουσες διατάξεις των διεθνών συμβάσεων. Η αίτηση άρσης της απαγόρευσης ελλιμενισμού πρέπει επίσης να συνοδεύεται, ανάλογα με την περίπτωση, από βεβαίωση του νηογνώμονα στην κλάση του οποίου έχει καταχωρηθεί το πλοίο, ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στα πρότυπα ταξινόμησης που έχει ορίσει ο νηογνώμονας αυτός.

Η απαγόρευση κατάπλου μπορεί να αίρεται μόνον ύστερα από νέα επιθεώρηση του πλοίου σε συμφωνημένο λιμένα από επιθεωρητές της αρμόδιας αρχής του κράτους μέλους που επέβαλε την απαγόρευση ελλιμενισμού και αν αποδεικνύεται επαρκώς στο κράτος μέλος αυτό ότι το σκάφος ανταποκρίνεται πλήρως προς τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων.

Εάν ο συμφωνημένος λιμένας ευρίσκεται εντός της Κοινότητας, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα προορισμού μπορεί να επιτρέψει στο πλοίο, εφόσον συμφωνεί η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που επέβαλε την απαγόρευση ελλιμενισμού, να πλεύσει μέχρι το συγκεκριμένο λιμένα προορισμού, μόνον προκειμένου να εξακριβωθεί ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στους όρους της παραγράφου. Η νέα επιθεώρηση συνίσταται σε ενισχυμένη επιθεώρηση η οποία πρέπει να καλύπτει αυτά που προδιαγράφονται για τις ενισχυμένες επιθεωρήσεις.

Όλα τα έξοδα της ενισχυμένης αυτής επιθεώρησης βαρύνουν το πλοίο.

Εάν τα αποτελέσματα της ενισχυμένης επιθεώρησης ικανοποιούν το κράτος μέλος, το μέτρο της απαγόρευσης ελλιμενισμού αίρεται. Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου ενημερώνεται σχετικώς γραπτώς όπως και όλες οι Αρχές που προαναφέρθηκαν.

Οι πληροφορίες που αφορούν τα πλοία στα οποία έχει απαγορευτεί η είσοδος στους λιμένες της Κοινότητας πρέπει να διατίθενται στο σύστημα SIRENAC και να δημοσιεύονται.

▼

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΜΗ-ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

ΑΙΤΙΕΣ ΜΗ-ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΜΕ ΤΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Αξίζει να επισημανθούν πρώτα οι πιθανές αιτίες μη-συμμόρφωσης των πλοίων με τις κανονιστικές απαιτήσεις:

- Έλλειψη κουλτούρας και παιδείας
- Άγνοια των κανονισμών, έλλειψη εκπαίδευσης
- Κακοδιοίκηση και αδυναμία αποτελεσματικής εφαρμογής των κανονισμών
- Αμέλεια και αδιαφορία για την εφαρμογή
- Μείωση των δαπανών κι αύξηση της κερδοφορίας
- Υπεξαίρεση των δαπανών από τα στελέχη της εταιρίας ή του πλοίου

Η αλυσίδα των υπευθύνων μπορεί να περιλαμβάνει από υψηλόβαθμα στελέχη όπως είναι ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής, χαμηλότερου βαθμού όπως είναι ο τεχνικός διευθυντής, οι αρχιμηχανικοί και ο Πλοίαρχος – έως και τελευταίας βαθμίδας, όπως οι αξιωματικοί και οι ναυτικοί του πλοίου.

Όποια κι αν είναι η αιτία, όποιος κι αν είναι ο υπεύθυνος, κάθε ελάττωμα που πρέπει να αποκατασταθεί αλλά και κάθε απαγόρευση απόπλου μεταφράζεται άμεσα σε οικονομικό κόστος.

Ο υπολογισμός του κόστους που σχετίζεται με τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς είναι ένα πολύπλοκο εγχείρημα καθώς αυτό εξαρτάται από ένα μεγάλο αριθμό παραγόντων όπως είναι το μέγεθος του πλοίου, ο τύπος πλοίου, ο εξοπλισμός που διαθέτει, τα συστήματα πρόωσης, οι γεωγραφικές περιοχές που επισκέπτεται και η κατάρτιση και εμπειρία του πληρώματος. Συνεπώς είναι δύσκολο να υπολογιστεί ένα μέσο κόστος συμμόρφωσης με κανονισμούς και αντίστοιχα η εξοικονόμηση χρήματος λόγω της μη – συμμόρφωσης. Επιπλέον, η συγκέντρωση κοστών λειτουργίας από πλοιοκτήτες και διαχειριστές είναι μια πολύ δύσκολη εργασία καθώς πολλοί νιώθουν ότι τέτοια στοιχεία είναι εμπορικά *ευαίσθητα* κι εμπιστευτικά.

Δεν υπάρχουν σταθεροί και γρήγοροι κανόνες που να προσδιορίζουν το ποσό που πρέπει να δαπανά ένας διαχειριστής για την ασφάλεια του πλοίου ώστε να συμμορφώνεται με τους διεθνείς κανονισμούς, και συχνά, δεν τηρείται ένας ξεχωριστός προϋπολογισμός για θέματα ασφάλειας και εκπαίδευσης. Έτσι είναι δύσκολο να βρεθεί ένα μέσο κόστος συμμόρφωσης και η εξοικονόμηση ή απώλεια χρήματος που προέρχεται από τη μη-συμμόρφωση. Παρόλο που οι πιθανότητες να αντιμετωπίσει ένα πλοίο ένα πρόβλημα ασφάλειας είναι περισσότερες αν έχουν δαπανηθεί λίγα ή καθόλου χρήματα για θέματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης του προσωπικού, αυτό δε συνεπάγεται απαραίτητα ότι ο διαχειριστής θα αντιμετωπίσει σοβαρά προβλήματα.

Είναι γεγονός ότι η ασφάλεια στοιχίζει και οι διαχειριστές κατανέμουν τις δαπάνες σε τέσσερις κύριους τομείς:

- στη συντήρηση του πλοίου ώστε να είναι αξιόπλοο, παρέχοντας εγκαίρως τα απαραίτητα εφόδια και προμήθειες και επιθεωρώντας τακτικά τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας, φορτοεκφόρτωσης, το μηχανοστάσιο και όποιον άλλο μηχανολογικό εξοπλισμό,
- στην εξασφάλιση ότι τα σωστικά μέσα, ο εξοπλισμός πυρόσβεσης και ό,τι άλλο σχετίζεται με την ασφάλεια λειτουργεί και είναι σε κατάσταση ετοιμότητας,
- στην παροχή κατάλληλης εκπαίδευσης στο πλήρωμα και στο προσωπικό του γραφείου, περιλαμβάνοντας γυμνάσια και ασκήσεις,
- στην εφαρμογή και διατήρηση ενός καλά οργανωμένου και συγκροτημένου συστήματος ασφαλούς διαχείρισης, περιλαμβάνοντας τόσο τις εργασίες του πλοίου όσο και του γραφείου με τακτικές επιθεωρήσεις ασφαλείας, εσωτερικούς ελέγχους, ανασκοπήσεις της διοίκησης και αναφορά, διευθέτηση των ελλείψεων, συμβάντων και ατυχημάτων.

Αν και τελευταία παρατηρείται μια περισσότερο οργανωμένη και ευσυνείδητη προσέγγιση σε θέματα ασφαλείας του πλοίου, τα ευρήματα διαφόρων φορέων

αποκαλύπτουν ότι ένα υψηλό ποσοστό των πλοίων που επιθεωρούνται παρουσιάζουν βασικές ελλείψεις σε θέματα ασφάλειας σε όλες τις λειτουργίες του πλοίου και ότι δε συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανόνες και κανονισμούς.

Το κοινό σε όλες τις προαναφερθείσες ελλείψεις είναι πως εντοπίζονται εύκολα κατά τους ελέγχους ρουτίνας του πληρώματος ή του προσωπικού της εταιρείας. Επίσης, αν και μερικά ελαττώματα αποκαθίστανται πιο εύκολα από άλλα, στις περισσότερες περιπτώσεις το κόστος της αποκατάστασης δεν είναι σημαντικό, ιδιαίτερα αν γίνει σε αρχικό στάδιο, και δεν επηρεάζεται σημαντικά η κερδοφορία του πλοίου.

ΚΟΣΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Πολλοί διαχειριστές καθορίζουν τα επίπεδα λειτουργίας των πλοίων τους έτσι ώστε σκόπιμα να αποφεύγουν τη συμμόρφωση με κανονιστικά πρότυπα που ορίζουν την ασφάλεια και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης στο περιβάλλον. Με αυτή την τακτική αποκτούν οικονομικά οφέλη που αντιστοιχούν σε ένα σημαντικό ποσοστό του συνολικού κόστους λειτουργίας του πλοίου.

Υπάρχουν διαχειριστές που επιλέγουν να διατηρούν τα πλοία τους σε πολύ υψηλό επίπεδο (για παράδειγμα, πολύ πιο πάνω από τις ελάχιστες απαιτήσεις του νηογνώμονα του πλοίου, της σημαίας και των επιπλέον απαιτήσεων των ασφαλιστών, των ναυλωτών ή των επενδυτών), πλοιοκτήτες που για οποιοδήποτε λόγο επιλέγουν να λειτουργούν τα

πλοία τους στα ελάχιστα αποδεκτά επίπεδα που απαιτεί η νόμιμη δραστηριοποίησή τους και πλοιοκτήτες που σκόπιμα λειτουργούν τα πλοία τους κάτω από το όριο αυτό.

Η ελευθερία επιλογής της πολιτικής με την οποία θα λειτουργήσει το πλοίο του ο διαχειριστής, απεικονίζεται στον παρακάτω πίνακα για διάφορα επίπεδα λειτουργίας του πλοίου. Στον πίνακα παρουσιάζεται το μέγιστο (ανώτατο όριο) και το ελάχιστο (κατώτατο όριο) επίπεδο των δαπανών που αφορούν την *καλή* και την *κοινή πρακτική*.

Επιπρόσθετα, προσδιορίζεται το τυπικό ή ελάχιστο επίπεδο δαπανών για τη συμμόρφωση με τους βασικούς κανονισμούς για ασφαλή λειτουργία του πλοίου και αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης του περιβάλλοντος. Κάτω από αυτό το επίπεδο υπάρχει ένα όριο της *υποβαθμισμένης* λειτουργίας πάνω από το οποίο ο διαχειριστής μπορεί να λειτουργεί το πλοίο χωρίς να εντοπίζεται από τους ελέγχους (από το νηολόγιο, το νηογνώμονα ή τις λιμενικές αρχές) και να πληρώνει πρόστιμα.

<i>Ημερήσιες δαπάνες σε USD / ημέρα</i>	<i>Παράδειγμα Α</i>	<i>Παράδειγμα Β</i>
Περιγραφή του πλοίου	Bulk carrier, 30,000 Dwt, 20 ετών	Product tanker, 40,000 Dwt, 24 ετών,
(1) Ανώτατο όριο	7,500	9,000
(2) Καλή πρακτική	4,500	4,850
(3) Κοινή πρακτική	3,750	4,250
(4) Συνήθης πρακτική	3,250	3,750
(5) Κατώτατο όριο	2,750	3,100

Στον παρακάτω πίνακα, περιγράφεται η σημασία κάθε επιπέδου στην πράξη:

1	Ανώτατο όριο:	επίπεδο μέγιστων δαπανών
2	Καλή πρακτική:	υψηλό επίπεδο δαπανών που υιοθετεί μειοψηφία των διαχειριστών
3	Κοινή πρακτική:	μέσο επίπεδο δαπανών που υιοθετεί η πλειοψηφία
4	Συνήθης Πρακτική:	κατώτερο επίπεδο δαπανών ώστε να εξασφαλίζει τη συμμόρφωση του διαχειριστή με τους βασικούς κανονισμούς ασφαλείας
5	Κατώτατο όριο:	επίπεδο των ελάχιστων δαπανών όπου οριακά το πλοίο παραμένει λειτουργικό
6	Σκιασμένη περιοχή:	όριο υποβαθμισμένης λειτουργίας μέσα στο οποίο ο διαχειριστής μπορεί να δουλεύει το πλοίο χωρίς αυτό να εντοπίζεται από τις αρχές

Στον παραπάνω πίνακα είναι σημαντικό να αναγνωριστεί ότι η διαφορά μεταξύ του ανώτερου και του κατώτερου ορίου και η σχέση των ενδιάμεσων επιπέδων θα ποικίλει λόγω διαφόρων παραγόντων. Τέτοιους παράγοντες αποτελούν η ηλικία, η σημαία και ο τύπος του πλοίου, το μέγεθος και η σύνθεση του πληρώματος, τα είδη κόστους που σχετίζονται με το διαχειριστή και τη ναυλαγορά μέσα στην οποία δραστηριοποιείται το πλοίο.⁶⁶

Στο παράδειγμα Α, αν το πλοίο λειτουργεί στο ανώτατο επίπεδο ασφάλειας, οι ημερήσιες δαπάνες θα είναι περίπου USD 7,500. Αν όμως το πλοίο είναι στο οριακό επίπεδο συμμόρφωσης με τους βασικούς κανονισμούς ασφαλείας, οι ημερήσιες δαπάνες θα ανέρχονται σε περίπου USD 3,250.

Αλλά αυτό που είναι περισσότερο ενδιαφέρον για την ασφάλεια και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης του περιβάλλοντος είναι η διαφορά ανάμεσα στο κατώτερο επίπεδο δαπανών ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους βασικούς κανονισμούς ασφαλείας και στο *κατώτατο όριο* που αντιστοιχεί στο επίπεδο των ελάχιστων δαπανών ώστε οριακά το πλοίο να παραμένει *λειτουργικό*. Εδώ υπάρχει μια *σκιασμένη περιοχή* μέσα στην οποία ένας διαχειριστής μπορεί να δουλεύει με *υποβαθμισμένα πλοία* που δεν ανακαλύπτονται από τους ελέγχους. Η διαφορά που

⁶⁶ Οι τιμές που φαίνονται στον πίνακα πρέπει να θεωρούνται εντελώς ενδεικτικές και αναπαριστούν μια δεδομένη κατάσταση σε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή.

προκύπτει από τα ενδεικτικά αυτά επίπεδα τιμών είναι 500 δολάρια την ημέρα ή 182,500 δολάρια ΗΠΑ ετησίως. Το ποσό αυτό αποτελεί με τη σειρά του το 13% του ετήσιου κόστους λειτουργίας για τον τύπο του πλοίου σε επίπεδο λειτουργίας *κοινής πρακτικής*.

Στο παράδειγμα Β, η διαφορά ανάμεσα στο ανώτερο και κατώτατο όριο είναι USD 6,400 ημερησίως με το μέσο όρο (κοινή πρακτική) να ανέρχεται σε USD 4,250 την ημέρα. Με τη θεωρητική συνήθη πρακτική των USD 3,750 ανά ημέρα, το όριο της *υποβαθμισμένης* λειτουργίας ισούται με 650 δολάρια την ημέρα ή 237,250 δολάρια ΗΠΑ ετησίως. Το ποσό αυτό ισούται με το 15% του ετήσιου κόστους λειτουργίας γι' αυτόν τον τύπο πλοίου σε επίπεδο λειτουργίας *κοινής πρακτικής*.

ΑΠΛΟΙ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΚΟΣΤΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ: ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ.

Με βάση το σκεπτικό της *κοινής* και της *καλής* πρακτικής, μπορούν να προκύψουν απλοποιημένοι προϋπολογισμοί λειτουργίας για οποιονδήποτε τύπο πλοίου. Στο Παράρτημα Α, στη σελίδα 102, παρουσιάζονται δύο τέτοιοι πίνακες κόστους για τα εξής πλοία⁶⁷:

⁶⁷ MOORE STEPHENS (2005), Operating Cost 2005: Benchmarking vessel running costs

- ένα πετρελαιοφόρο Suezmax, χωρητικότητας 150,000 dwt, 90,000 GT, έτους ναυπήγησης 1985 με αξία ασφάλισης 20 εκατομμύρια δολάρια και,
- ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας 800 TEU ή 12,700 dwt ή 9,500 GT έτους ναυπήγησης 1985 με αξία ασφάλισης 10 εκατομμύρια δολάρια

Οι βασικές κατηγορίες εξόδων είναι:

- Τεχνική συντήρηση, επισκευή, ανταλλακτικά και άλλες τεχνικές εργασίες
- Εφόδια λειτουργίας και λιπαντικά του πλοίου
- Διαχείριση και διοικητικά έξοδα
- Μισθοδοσία του πληρώματος του πλοίου
- Δαπάνες ασφάλισης και καταχώρησης του πλοίου σε διάφορους φορείς

Στην περίπτωση του πετρελαιοφόρου το ποσοστό μείωσης του κόστους με τη λειτουργία του πλοίου με βάση την κοινή αντί της καλής πρακτικής, είναι της τάξης του 9.5% του συνολικού κόστους.

Πιο αναλυτικά:

- 26.5% μείωση στο συνολικό κόστος αναλωσίμων που ισούται με USD 118 ημερησίως
- 30% περίπου μείωση στο συνολικό κόστος τεχνικών εργασιών που ισούται με USD 351 ημερησίως
- USD 33 ανά ημέρα από τη μείωση του κόστους διαχείρισης

Στην περίπτωση του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων το ποσοστό μείωσης του κόστους από τη λειτουργία του πλοίου με βάση την κοινή αντί της καλής πρακτικής είναι 12%. Πιο αναλυτικά:

- 13.3% μείωση στο συνολικό κόστος αναλωσίμων (USD 33) ανά ημέρα
- 31.4% μείωση στο συνολικό κόστος λιπαντικών (USD 60) ανά ημέρα
- 21.2% μείωση στο συνολικό κόστος τεχνικών θεμάτων (USD 128) ανά ημέρα
- 18.8% μείωση στο κόστος διαχείρισης (USD 58) ανά ημέρα

Μπορούν ακόμη να χρησιμοποιηθούν διαφορετικά σενάρια και συνδυασμοί, όπως και διαφορετικοί τύποι πλοίων ώστε να αποδώσουν τις σημαντικές διαφορές στο ημερήσιο κόστος λειτουργίας που υπάρχει σε όμοια πλοία που όμως ανήκουν σε διαφορετικούς διαχειριστές. Επίσης, όπως προαναφέρθηκε, οι διαφορές αυτές στο κόστος είναι

αποτέλεσμα της διαφοράς μεταξύ της κοινής και της καλής πρακτικής. Δείχνουν την οικονομική επένδυση από κάποιους διαχειριστές που είναι πρόθυμοι να εφαρμόσουν μια πολιτική ασφάλειας υψηλού επιπέδου με σκοπό είτε να προστατέψουν το συμφέρον τους μακροπρόθεσμα (θεωρώντας ότι η ελλιπής συντήρηση υπονομεύει την αξία του στόλου τους) ή να απολαμβάνουν πιο ικανοποιητικούς ναύλους στην αγορά.

ΣΗΜΑΣΙΑ ΚΟΣΤΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΤΗ ΣΚΙΑΣΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Όταν πρόκειται να καθοριστεί η πολιτική λειτουργίας του πλοίου μέσα από τον ετήσιο προϋπολογισμό λειτουργίας, τα ποσά που κατανέμονται σε κάθε έναν από τους βασικούς τομείς εξόδων – μισθοδοσία πληρώματος, επισκευές και συντήρηση, εφόδια και ανταλλακτικά – εξαρτώνται από έναν αριθμό παραγόντων μεταξύ των οποίων είναι:

- Ο τύπος του πλοίου (περισσότεροι κανονισμοί υπάρχουν για ορισμένους πιο ευαίσθητους τύπους πλοίων όπως τα επιβατηγά, τα δεξαμενόπλοια ή τα χημικά πλοία).
- Τρόπος ναύλωσης του πλοίου (χρονοναυλωμένα πλοία υπόκεινται σε πιο αυστηρές απαιτήσεις ναύλωσης από ό,τι αυτά που ναυλώνονται για ταξίδι).
- Περιοχή ναύλωσης του πλοίου (σε λιμάνια αναπτυγμένων χωρών, όπως σε Ευρώπη, Ηνωμένες Πολιτείες και Ιαπωνία υπάρχει αυστηρότερο θεσμικό πλαίσιο και κανονισμοί).
- Η σημαία του πλοίου (απαιτήσεις νηολογίου).

- Οι ασφαλιστές του (οι απαιτήσεις των ασφαλιστών για *Hull & Machinery* και των *P&I Clubs*).
- Οι χρηματοδότες του (οι απαιτήσεις από αυτούς που έχουν κάνει την επένδυση).

Αν και υπάρχουν οι παραπάνω περιορισμοί, ο διαχειριστής έχει ακόμα αρκετή ευελιξία για να αποφασίσει σε τι επίπεδο θα λειτουργεί το πλοίο του. Σε ορισμένες περιπτώσεις το χαμηλό επίπεδο των ναύλων ωθεί πολλούς διαχειριστές να μειώσουν τις δαπάνες για τη λειτουργία του πλοίου ώστε να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα της ναυτιλιακής τους δραστηριότητας.

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΩΝ

ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΕ ΚΡΑΤΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Για ένα συγκεκριμένο πλοίο, η προαναφερθείσα *σκιασμένη περιοχή* μπορεί να περιλαμβάνει ακόμη περιπτώσεις όπως:

- Απασχόληση ναυτικών που δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των κανονισμών
- Διαχειριστές που αδυνατούν να εξασφαλίσουν έγκυρα πιστοποιητικά για το πλοίο
- Προβληματικό μηχανολογικό και ηλεκτρονικό εξοπλισμό.

Ο υπολογισμός του *οφέλους* από τη λειτουργία ενός πλοίου στη *σκιασμένη περιοχή* είναι αρκετά περίπλοκος. Σαν γενικός όμως κανόνας μπορεί να υποτεθεί ότι οι συνιστώσες του προκύπτουν από την προσωρινή μη - δαπάνη, η οποία μπορεί να έχει σημαντική επίδραση στις εισροές χρήματος ενός διαχειριστή καθώς και το γεγονός ότι το πλοίο συνεχίζει την εμπορική του δραστηριότητα.

Παράδειγμα τέτοιου τύπου μη συμμόρφωσης που δεν οδηγεί σε ακινητοποίηση του πλοίου είναι η έλλειψη σε κατώτερο τέταρτο μηχανικό και ικανό ναύτη (able seaman), η οποία επιφέρει στο διαχειριστή ημερήσια μείωση κόστους USD 100. Ενώ αυτό το ποσό από μόνο του δε φαίνεται ιδιαίτερα σημαντικό, κρύβει ένα σημαντικό οικονομικό όφελος. Για παράδειγμα αυτή η εξοικονόμηση συγκεντρώνεται για μια περίοδο δώδεκα μηνών ισούται με USD 37,000 χρόνο ή περίπου 3% του συνολικού ετήσιου κόστους λειτουργίας ενός πλοίου (αν πρόκειται για το 20 ετών Bulk Carrier, 30,000 dwt).

Τέτοιου τύπου ελαττώματα και τα αντίστοιχα οικονομικά οφέλη που συνδέονται με αυτά μπορούν να περιγραφούν με τους εξής όρους:

$$X \times Y - Z$$

όπου:

X = ημερήσιο οικονομικό όφελος

Y = χρονικό διάστημα μη - συμμόρφωσης

Z = κόστος αποκατάστασης

Έτσι το συνολικό οικονομικό όφελος του διαχειριστή λόγω τέτοιου τύπου μη-συμμόρφωσης περιλαμβάνει την αφαίρεση του πραγματικού κόστους της αποκατάστασης του ελαττώματος. Στο προηγούμενο παράδειγμα, το κόστος της αποκατάστασης περιλαμβάνει τα άμεσα έξοδα ταξιδιού, όπως αεροπορικά εισιτήρια (USD 1,200 οικονομική θέση Βομβάη - Ρότερνταμ), ό,τι άλλα έξοδα συνεπάγεται το ταξίδι (διαμονή, βίζα), έστω USD 500 και τα έμμεσα κόστη όπως το εργατικό κόστος που δαπανήθηκε για την εφαρμογή της διορθωτικής ενέργειας (έστω USD 300).

Ακολουθώντας αυτή την προσέγγιση, είναι δυνατό να υπολογιστεί το καθαρό οικονομικό όφελος για τον διαχειριστή λόγω της μη-συμμόρφωσης για μια περίοδο 90 ημερών στο παραπάνω παράδειγμα:

$$X = 100$$

$$Y = 90$$

$$Z = 2,000$$

$$\text{τότε } X \times Y - Z = 7,000 \text{ USD}$$

ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΑ ΠΟΥ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΕ ΚΡΑΤΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ - ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΩΝ

Αν κατά την επιθεώρηση ενός πλοίου υπάρχουν ελαττώματα που οδηγούν σε κράτηση προκύπτει μια σειρά από προβλήματα με πολλαπλές προεκτάσεις και αντίκτυπο τόσο

για το πλοίο και τη διαχειρίστρια εταιρεία όσο και για τη σημαία και το νηογνώμονα του πλοίου.

Αν το πλοίο, λόγω της απαγόρευσης του απόπλου, μείνει στο λιμάνι περισσότερο από όσο ήταν προγραμματισμένο υπάρχουν επιπτώσεις στη συμφωνία ναυλωτή και διαχειριστή⁶⁸. Ο διαχειριστής αναλαμβάνει την υποχρέωση ότι το πλοίο θα εκτελέσει ταξίδι χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις. Στην περίπτωση κατά την οποία ο διαχειριστής παραβιάσει την υποχρέωσή του να εκτελέσει το ταξίδι χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις, και η παραβίαση αυτή είναι τέτοιας έκτασης και μορφής ώστε να επηρεάζει και να ματαιώνει το σκοπό της συμφωνίας, ο ναυλωτής δικαιούται την ακύρωση της συμφωνίας. Αυτή θα μπορούσε να είναι και η σημαντικότερη επίπτωση από τυχόν καθυστέρηση του πλοίου λόγω κράτησής του αν η ναυλαγορά είναι κακή ενώ το πλοίο απολαμβάνει έναν υψηλό ναύλο.

Πολύ πιθανό είναι επίσης το πλοίο να χάσει την επόμενη ναύλωση λόγω της απρογραμματίστης παράτασης της παραμονής του πλοίου στο λιμάνι. Και βέβαια σε αυτά τα πολύ σοβαρά κόστη έρχονται να προστεθούν τα επιπλέον κόστη ελλιμενισμού και ακυροβολίου ή ακόμη και μετακίνησης του πλοίου σε άλλον προβλήτα. Επίσης, παρόλο που οι επιθεωρήσεις από τις Λιμενικές Αρχές δεν έχουν χρέωση, σε περίπτωση κράτησης (απαγόρευσης απόπλου) η Λιμενική Αρχή έχει το δικαίωμα να χρεώσει τις

⁶⁸ Εισαγωγή στις Ναυλώσεις (Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου)

περαιτέρω ενέργειές της στο διαχειριστή. Η πληρωμή πρέπει να έχει διευθετηθεί πριν την αποδέσμευση του πλοίου από την κράτηση.

Ελαττώματα, λοιπόν, που συνεπάγονται το σταμάτημα του πλοίου επιφέρουν εκτός από το άμεσο κόστος της αποκατάστασης και άλλες οικονομικές κυρώσεις στο διαχειριστή αν το πλοίο αθετήσει δεσμεύσεις που προδιαγράφει το ναυλοσύμφωνο.

Για παράδειγμα, αν κατά τη γνώμη του επιθεωρητή, οι ανώτεροι αξιωματικοί δεν μπορούν να καταλάβουν εντολές που τους δίνονται στα Αγγλικά (και δεν υπάρχουν εναλλακτικά άλλες προϋποθέσεις για επαρκή επικοινωνία σε άλλη γλώσσα), το πιστοποιητικό νηολόγησης μπορεί να αφαιρεθεί προσωρινά και το πλοίο να μην μπορεί να ταξιδέψει μέχρι να διευθετηθεί το θέμα.

Για να αποδοθεί το είδος των οικονομικών επιπτώσεων που μπορεί να επιφέρει μια σοβαρή μη-συμμόρφωση που εντοπίζεται κατά την επιθεώρηση ενός πλοίου, το Bulk Carrier του προηγούμενου παραδείγματος που λειτουργεί σε συμφωνία χρονονάυλωσης με USD 12,000 την ημέρα⁶⁹, μπορεί να χρησιμοποιηθεί. Από την εύρεση ελαττώματος στον εξοπλισμό ασφαλείας, που απαιτεί προσωρινές επισκευές πριν επιτραπεί στο πλοίο ο απόπλους, το πλοίο κρατείται στο λιμάνι για διάστημα 30.5 ωρών. Αν η συμφωνία ναύλωσης το προβλέπει, ο ναυλωτής κηρύσσει το πλοίο *προσωρινά εκτός*

⁶⁹ CLARKSON RESEARCH, May 2006, Dry Bulk Trade Outlook, Volume 12, No 5

ναύλωσης⁷⁰ και υποβάλει μια αντίστοιχη δήλωση στο διαχειριστή. Η έκβαση αυτή του *off-hire* του πλοίου σημαίνει για τον πλοιοκτήτη κόστος USD 15250 – χωρίς βέβαια να έχει συνυπολογιστεί το κόστος των καυσίμων που ενώ κανονικά το επωμίζεται ο ναυλωτής, όταν το πλοίο βγει *off hire* βαρύνει το διαχειριστή. Στο κόστος αυτό προστίθενται USD 4500 για το κόστος των επισκευών (έξοδα ταξιδιού + παρουσία της εταιρίας επισκευών + υλικά / ανταλλακτικά). Στο συγκεκριμένο, λοιπόν, παράδειγμα το συνολικό άμεσο κόστος για τον πλοιοκτήτη είναι USD 19750. Μέσω αυτού του παραδείγματος απεικονίζεται μερικώς η σπουδαιότητα του άμεσου κόστους των κυρώσεων που μπορεί να προκύψουν για τον διαχειριστή λόγω μιας σοβαρής μη - συμμόρφωσης που θα εντοπισθεί κατά την επιθεώρηση και θα οδηγήσει σε κράτηση και απαγόρευση απόπλου του πλοίου. Φυσικά, άλλα παραδείγματα βασισμένα σε διαφορετικές παραμέτρους (διάρκεια περιόδου *off-hire* και κόστος αποκατάστασης) θα δώσουν και διαφορετικά κόστη.

Υπολογίζεται ότι όσοι διαχειρίζονται πλοία υποβαθμισμένης ποιότητας, υφίστανται οικονομική ζημιά - λόγω απαγόρευσης του απόπλου και επαναφοράς των πλοίων στα

⁷⁰ Off hire

διεθνώς προδιαγεγραμμένα πρότυπα - της τάξεως των 100,000 δολαρίων ανά ημέρα κατά μέσο όρο⁷¹.

Όμως, ενώ τα κόστη για την αποκατάσταση μπορεί να είναι αρκετά σοβαρά για ένα διαχειριστή που δε λειτουργεί το πλοίο του σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες και πρότυπα, δεν πρέπει να παραβλέπεται το γεγονός των οικονομικών ωφελειών που απολάμβανε για όσο χρόνο δεν γίνονταν οι μη-συμμορφώσεις του αντιληπτές από τις Αρχές. Η αποτίμηση αυτών των κερδών σε γενικές γραμμές είναι σχεδόν ανέφικτη καθώς εξαρτάται από τις εκάστοτε περιστάσεις. Στο προηγούμενο παράδειγμα, αν θεωρήσουμε ότι ο διαχειριστής αποκομίζει κέρδη λόγω της αδυναμίας εντοπισμού της μη-συμμόρφωσης και συνεπώς της αποφυγής της κράτησης, αλλά σε μια ενδιάμεση στάση του πλοίου φροντίζει και να αποκαταστήσει το ελάττωμα, το καθαρό κέρδος του είναι τουλάχιστον ισοδύναμο με το κόστος *off-hire* των περίπου USD 16,000. Αν και τα πραγματικά άμεσα και έμμεσα οικονομικά οφέλη είναι αρκετά σημαντικά και ικανά να ενθαρρύνουν την *υποβαθμισμένη* λειτουργία των πλοίων πρέπει πάντα να λαμβάνεται υπόψη ότι η παραμονή λόγω κράτησης, όταν είναι μεγαλύτερη από την προγραμματισμένη παραμονή, συνεπάγεται:

- Αμοιβές για το λιμάνι και το αγκυροβόλιο

⁷¹ Australian Maritime Safety Authority - COMCOVER AWARDS FOR EXCELLENCE IN RISK MANAGEMENT/ Category 4 – Innovative Initiatives

- Αμοιβές για τις επιθεωρήσεις
- Απώλεια ναύλου
- Απώλεια επόμενης ναύλωσης
- Κόστος για αποκατάσταση ελαττωμάτων

Μετά από το κόστος των καθυστερήσεων από την απαγόρευση του απόπλου του πλοίου – που είναι και το σημαντικότερο – επίσης μεγάλο είναι και το κόστος για την αποκατάσταση των ελαττωμάτων που βρέθηκαν κατά την επιθεώρηση του πλοίου.

Το κόστος για την αποκατάσταση ελαττωμάτων, εξαρτάται από έναν αριθμό παραμέτρων και συνεπώς δεν είναι εύκολο να προσδιοριστεί ή έστω να οριοθετηθεί. Παράμετροι που επιδρούν στο κόστος αποκατάστασης είναι το είδος του ελαττώματος που εντοπίστηκε, η σοβαρότητά του, η κατηγορία στην οποία ανήκει, το μέγεθός του, το χρονικό περιθώριο μέσα στο οποίο πρέπει να διορθωθεί. Σημαντικά, επίσης για το ύψος του κόστους, είναι ο τύπος πλοίου, η ηλικία του, το μέρος στο οποίο βρέθηκε το ελάττωμα – μη συμμόρφωση, το μέρος που πρόκειται να διορθωθεί και η προθεσμία για την αποκατάστασή του.

Αυτό που αξίζει να διερευνηθεί δεν είναι τόσο το κόστος για τη διόρθωση κάποιου ελαττώματος, γιατί για αυτό θα έπρεπε από την αρχή να έχει δαπανηθεί κάποιο ποσό ώστε να μην υφίσταται ως πρόβλημα. Αλλά η διαφορά που έγκειται στο ότι μια βεβιασμένη και απρογραμματίστη ενέργεια για την αποκατάσταση του προβλήματος

(επισκευή, αγορά εξαρτήματος) έχει κόστος έως και δυο φορές μεγαλύτερο από μια προγραμματισμένη ενέργεια.

Παρακάτω αναφέρονται ενδεικτικά κάποια παραδείγματα μη-συμμόρφωσης των πλοίων με διεθνείς κανονισμούς και μια εκτίμηση του κόστους που απαιτεί η αποκατάστασή τους:

Παράδειγμα 1

- Ελάττωμα:** Ο διαχειριστής δεν εξασφαλίζει έγκυρη πιστοποίηση του πλοίου
- Αποκατάσταση:** Ο διαχειριστής να εφοδιάσει το πλοίο με τα απαραίτητα πιστοποιητικά
- Κόστος:** Ελάχιστο εκτιμώμενο (USD 200 - 500) σε έξοδα επικοινωνίας και διαχείρισης

Παράδειγμα 2

- Ελάττωμα:** Ο διαχειριστής δεν εξασφαλίζει επαρκείς χάρτες και ναυτικές εκδόσεις
- Αποκατάσταση:** Ο διαχειριστής να εφοδιάσει το πλοίο με επιπλέον και ενημερωμένες εκδόσεις χαρτών και βιβλίων
- Κόστος:** Ελάχιστο εκτιμώμενο (USD 500 - 2500 για μια τυπική περίπτωση)

Παράδειγμα 3

- Ελάττωμα:** Βασικός εξοπλισμός ναυσιπλοΐας είναι ελαττωματικός ή δε λειτουργεί καθόλου
- Αποκατάσταση:** Για παράδειγμα, ο διαχειριστής θα πρέπει να στείλει έναν εξουσιοδοτημένο μηχανικό να επισκευάσει μια χαλασμένη γυροσκοπική πυξίδα και να προμηθεύσει τα κατάλληλα ανταλλακτικά
- Κόστος:** Ελάχιστο εκτιμώμενο (USD 1500 - 5000 για μια τυπική περίπτωση)

Παράδειγμα 4

- Ελάττωμα:** Ανώτεροι αξιωματικοί δεν έχουν έγκυρες άδειες για συγκεκριμένη σημαία του πλοίου
- Αποκατάσταση:** Ο διαχειριστής πρέπει να αιτηθεί την κατάλληλη πιστοποίηση, ή στη χειρότερη περίπτωση, να αντικαταστήσει τους συγκεκριμένους αξιωματικούς αμέσως ή σε συμφωνημένη προθεσμία χρόνου
- Κόστος:** Κυμαινόμενο

Παράδειγμα 5

- Ελάττωμα:** Χαλασμένα φώτα και μπαταρίες σε σωσίβια-τζάκετ και ληγμένα τρόφιμα στις σωστικές λέμβους που χρειάζονται αντικατάσταση
- Αποκατάσταση:** Ο διαχειριστής να εφοδιάσει το πλοίο με τον απαραίτητο εξοπλισμό σε συμφωνημένη προθεσμία χρόνου
- Κόστος:** USD 4,000 μαζί με τα έξοδα αποστολής στη Σιγκαπούρη

Παράδειγμα 6

- Ελάττωμα: Έλλειψη εξοπλισμού για καθαρισμό πετρελαιοκηλίδας
- Αποκατάσταση: Ο διαχειριστής να εφοδιάσει το πλοίο με ότι λείπει σε πακεταρισμένη μορφή
- Κόστος: USD 1500 μαζί με τα έξοδα αποστολής στο Rotterdam

Παράδειγμα 7

- Ελάττωμα: Φθαρμένες μάνικες, ακροφύσια και συζεύξεις που αποτελούν μέρος του εξοπλισμού πυρόσβεσης χρειάζονται αντικατάσταση
- Αποκατάσταση: Ο διαχειριστής να εφοδιάσει το πλοίο με τον κατάλληλο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης
- Κόστος: USD 2,000 μαζί με τα έξοδα αποστολής στη Νέα Υόρκη

Φυσικά υπάρχουν αναρίθμητα άλλα παραδείγματα μη-συμμορφώσεων και των αντίστοιχων επιπτώσεων στο κόστος που μπορεί να έχουν για ένα διαχειριστή.

Κόστος κλήσης σημαίας και νηογνώμονα

Υπάρχουν, επίσης, ελαττώματα που σχετίζονται με τη σημαία ή το νηογνώμονα του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να κληθεί εκπρόσωπος των παραπάνω και να παραβρεθεί στο πλοίο για να ελέγξει όλη τη διαδικασία αποκατάστασης του προβλήματος. Αν θεωρήσουμε ότι σε όλα τα μέρη υπάρχουν τοπικά επιθεωρητές για κάθε νηογνώμονα και ότι ο μέσος όρος της χρέωσης για τον επιθεωρητή που θα στείλει είναι 1,500-2,000 USD, γίνεται φανερό ότι αυτή είναι και η βάση του κόστους κλήσης του νηογνώμονα. Επειδή, όμως, σε όλα τα μέρη δεν υπάρχουν γραφεία και επιθεωρητές

το κόστος αυτό προσαυξάνεται με το κόστος μετάβασης του επιθεωρητή στο μέρος που έχει κρατηθεί το πλοίο.

ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΡΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Εκτός από τις άμεσες οικονομικές συνέπειες και το επιπλέον κόστος που επιφέρει η απαγόρευση του απόπλου σε ένα πλοίο - από την εύρεση ελαττωμάτων κατά την επιθεώρησή του από τις Αρχές - υπάρχουν κι άλλες δευτερογενείς επιπτώσεις. Σημαντική είναι αυτή της απαγόρευσης ελλιμενισμού σε κοινοτικό λιμάνι. Είναι προφανές ότι ένας τέτοιος περιορισμός δίνει ένα συγκριτικό μειονέκτημα στο πλοίο αυτό αφού το αποκλείει άμεσα από την ναύλωση από ή προς τα κοινοτικά λιμάνια.

Αρχικά οι Αρχές του Μνημονίου των Παρισίων κρατούσαν όλα τα στοιχεία για τις επιθεωρήσεις και τις κρατήσεις των πλοίων σε μια βάση δεδομένων (βάση *SIRENAC*, όπως αναφέρεται στη σελίδα 52) με περιορισμένη πρόσβαση μόνο στους επιθεωρητές. Ίσως η διάθεση για περισσότερη διαφάνεια και η πεποίθηση ότι η δημοσιοποίηση των παραπάνω στοιχείων θα απέτρεπαν τη διαχείριση υποβαθμισμένων πλοίων, οδήγησαν στη δημιουργία μιας ανοικτής βάσης δεδομένων και πληροφοριών, της *EQUASIS* (γίνεται ευρύτερη αναφορά στη σελίδα 54). Πρέπει μάλιστα, να τονιστεί ότι όλες οι καταχωρήσεις παραμένουν ακόμα και αν τα ελαττώματα αποκατασταθούν.

Πολλές σοβαρές επιπτώσεις δημιουργούνται στην εμπορική φήμη του πλοίου αρχικά και της διαχειρίστριας εταιρίας, τελικά. Πιο αναλυτικά:

Ένα πλοίο με δυσμενείς καταχωρήσεις αντιμετωπίζει τα εξής προβλήματα:

- Δυσκολίες στη ναύλωση από σημαντικούς ναυλωτές
- Γεωγραφικό περιορισμό για τα λιμάνια ναύλωσης
- Χαμηλότερους ναύλους, αυστηρότερους όρους⁷² ναύλωσης
- Υψηλότερα ασφάλιστρα
- Υψηλότερα επιτόκια και αυστηρότεροι όροι δανεισμού
- Χαμηλότερη τιμή μεταπώλησης
- Συχνότερες έκτακτες επιθεωρήσεις από τη σημαία νηολογίου, τις συνδικαλιστικές οργανώσεις ή το νηογνώμονα με κίνδυνο καθυστέρησης ή διακοπής του ταξιδιού
- Αποφυγή απασχόλησης αξιόλογων ναυτικών, ειδικά με την ποινικοποίηση πολλών μη-συμμορφώσεων και τον κίνδυνο φυλάκισης

Για μια διαχειρίστρια εταιρία με πλοία με δυσμενείς καταχωρήσεις υπάρχουν αντίστοιχα τα εξής προβλήματα:

⁷² Charter Clauses

- Υποβάθμιση της δυνατότητας ναύλωσης από σημαντικούς ναυλωτές
- Υψηλότερα ασφάλιστρα
- Δυσμενέστεροι όροι χρηματοδότησης
- Δυσκολία και αυστηρότεροι όροι στην άμεση μεταπώληση του στόλου
- Μειωμένη πιστοληπτική αξιολόγηση από διεθνείς χρηματοοικονομικούς φορείς
- Επιπτώσεις σε όλα τα πλοία της εταιρίας – ακόμη και σε αυτά που δεν έχουν καμία δυσμενή καταχώρηση

Το να συνοδεύεται ένα πλοίο από δυσμενή αρχεία, και συνεπώς και ο διαχειριστής του, μπορεί μακροπρόθεσμα να έχει πολύ σοβαρές συνέπειες τόσο για το πλοίο όσο και για την εταιρία. Και αυτό γιατί - όπως αναλύθηκε και στη σελίδα 24 - μέρος του Συντελεστή Εστίασης αποτελεί ο συντελεστής ιστορικού που βασίζεται στο ιστορικό επιθεωρήσεων των πλοίων από το *Paris MOU*. Αυξανόμενος, λοιπόν, ο συντελεστής εστίασης συνεπάγεται αυξανόμενο κίνδυνο για περισσότερες επιθεωρήσεις.

Η ενδεχόμενη εξοικονόμηση χρήματος λοιπόν λόγω της μη-συμμόρφωσης δεν πρέπει να εξετάζεται μεμονωμένα, αλλά πρέπει να συνυπολογίζεται το αντίκτυπο που έχει σε όλο το φάσμα της δραστηριότητας του πλοίου και της εταιρίας μακροπρόθεσμα.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Η παγκόσμια οικονομία στηρίζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό στο διεθνές εμπόριο πρώτων υλών και τελικών προϊόντων αλλά και στη μεταφορά της απαραίτητης ενέργειας. Περίπου το 93% όλων των παραπάνω μεταφέρονται με πλοία. Το ίδιο υψηλό ποσοστό ισχύει και για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η σταθερή αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου ετησίως έχει ως αποτέλεσμα την παγκόσμια ανάπτυξη και ευημερία. Παράλληλα όμως απαιτεί και μεγαλύτερο αριθμό πλοίων σε πυκνότερες θαλάσσιες οδούς.

Δεν είναι τυχαίο ότι τα τελευταία 30 χρόνια έχει δημιουργηθεί ένα ισχυρό κανονιστικό πλαίσιο για τη ναυτιλία στοχεύοντας στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία, την ασφάλεια της περιουσίας του φορτίου και του πλοίου. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση των θαλασσιών ατυχημάτων με μια τάση συνεχώς μειούμενη. Από την άλλη πλευρά όμως, η συμμόρφωση με το παραπάνω κανονιστικό πλαίσιο απαιτεί αύξηση των δαπανών διαχείρισης των πλοίων - δαπανών που ήταν άγνωστες πριν από 30 χρόνια.

Πριν από την θέσπιση των Μνημονίων Συνεννόησης οι διαχειριστές που συμμορφώνονταν με τις διεθνείς συμβάσεις και την ορθή πρακτική ήταν αυτοί που διέθεταν μια ανάλογη κουλτούρα. Τότε όμως πολλοί άλλοι διαχειριστές πλοίων μπορούσαν να αποκομίσουν ένα άδικο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με τους

πρώτους. Όπως αναφέρθηκε και στο πρώτο κεφάλαιο, η ανάπτυξη σχεδόν δέκα Μνημονίων Συνεννόησης σε όλο τον κόσμο έρχεται να αποκαταστήσει αυτή την αδικία, να εξασφαλίσει την ποιότητα στη ναυτιλία και σήμερα το ποσοστό των υποβαθμισμένων πλοίων και των αντίστοιχων κινδύνων να μειώνεται συνεχώς.

ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Σήμερα το κανονιστικό πλαίσιο ορίζεται από ένα πλήθος Οργανισμών και Φορέων που παράγουν κανόνες, κανονισμούς και νομοθετήματα. Μεταξύ άλλων: ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός IMO, η Ευρωπαϊκή Ένωση, χωριστά τα Κράτη Σημαίας, οι Νηογνώμονες αλλά και ο IACS⁷³, τα Μνημόνια Συνεννόησης, η Αμερικανική Ακτοφυλακή, μεγάλοι ναυλωτές είτε υγρών φορτίων (Exxon, Chevron) ή ξηρών (Cargill).

Ακολουθώντας τη φιλοσοφία των Μνημονίων Συνεννόησης, όλοι οι παραπάνω έχουν την τάση να επιβλέπουν τη συμμόρφωση των κανονισμών με επισκέψεις-επιθεωρήσεις⁷⁴. Σε αυτούς πρέπει να προστεθούν οι ασφαλιστικές εταιρίες⁷⁵, οι τερματικοί σταθμοί φορτοεκφόρτωσης, οι συνδικαλιστικές οργανώσεις των

⁷³ www.iacs.org.uk

⁷⁴ Inspection, vetting, audit

⁷⁵ P&I Clubs, Hull & Machinery underwriters

εργαζομένων στη ναυτιλιακή βιομηχανία⁷⁶, οι οικολογικές και οργανώσεις τοπικών συμφερόντων (αλιείς, ξενοδόχοι).

ΣΗΜΑΙΕΣ ΚΡΑΤΩΝ ΚΑΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Την κύρια ευθύνη για τη συμμόρφωση με το κανονιστικό πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού φέρουν πάντα οι σημαίες κρατών. Αυτά τα κράτη παραδοσιακά ασκούν άμεσο έλεγχο στους στόλους και τα πληρώματα που είναι της ίδιας εθνικότητας. Παρόλα αυτά, τα ανοιχτά νηολόγια - όπου πλοιοκτήτες άλλης εθνικότητας μπορούν να νηολογήσουν τα πλοία τους με μερικές φορές ισχυρούς δεσμούς με τη σημαία - κάνουν τον άμεσο σύνδεσμο πλοίου-σημαίας-πληρώματος να εξασθενεί. Αυτό από μόνο του δεν αποτελεί απαραίτητα αρνητικό φαινόμενο, καθώς τα ανοιχτά νηολόγια και η επάνδρωση με πληρώματα διαφόρων εθνικοτήτων έχει επιφέρει σημαντική ελάττωση του κόστους στους πλοιοκτήτες και νέες ευκαιρίες εργασίας σε ναυτικούς σε όλο τον κόσμο. Όμως, αυτή η αλλαγή των νηολογίων έχει καταστήσει τον έλεγχο της ποιότητας των πλοίων και των πληρωμάτων τους σε ορισμένες περιπτώσεις περισσότερο προβληματικό⁷⁷.

⁷⁶ ITF

⁷⁷ OECD, (2003), Cost savings stemming from non-compliance with international environmental regulations in the maritime sector.

Οι περισσότερες σημαίες κρατών ασκούν τα καθήκοντά τους είτε άμεσα είτε έμμεσα μέσω των Νηογνομόνων. Ένας σημαντικός αριθμός κρατών στοχεύουν στη μείωση των δαπανών που σχετίζονται με τη διαχείριση του στόλου που φέρει τη σημαία τους ή προσβλέπουν στην ανάπτυξη των νηολογίων τους μόνο σαν επιχειρήσεις με σκοπό την αύξηση των εισοδημάτων τους. Τέτοια κράτη απλά δεν έχουν τον προϋπολογισμό και το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό να εξασφαλίσουν ότι οι στόλοι τους συνεχίζουν να ικανοποιούν τις απαιτήσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Οι νηογνώμονες διαδραματίζουν έναν όλο και περισσότερο σημαντικό ρόλο στην εξασφάλιση της αξιοπλοΐας, της ασφάλειας και της ποιότητας των εθνικών νηολογίων. Επίσης είναι κοινώς αναγνωρισμένο ότι ο σκληρός ανταγωνισμός μεταξύ των νηογνομόνων έχει οδηγήσει στην εμφάνιση νηογνομόνων πρόθυμων να δράσουν γρήγορα και αποτελεσματικά για να κερδίσουν ή να ανακτήσουν πελάτες.

ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Με την πολυπλοκότητα της δομής της διεθνούς ναυτιλίας και το χαλαρό διεθνές πλαίσιο για νηολόγηση και πιστοποίηση από νηογνώμονα, αναδεικνύεται ο ρόλος των Λιμενικών Αρχών που κερδίζει συνεχώς έδαφος στην επιθεώρηση των πλοίων⁷⁸. Οι λιμενικές αρχές έχουν γίνει ο κύριος προμαχώνας κατά των υποβαθμισμένων πλοίων, πράγμα που ενίσχυσε η οργάνωση των αντιπροσωπειών των Λιμενικών Αρχών σε

⁷⁸ Hare, J. (1994), Flag, Coastal & Port State Control, *Sea Changes*, Vol.16, pp 57-59

διεθνείς ομάδες (Μνημόνια Συνεννόησης)⁷⁹ και η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των συμμετεχόντων. Όπως ήδη αναλύθηκε στο δεύτερο κεφάλαιο, δεν επιθεωρούνται όλα τα πλοία, αλλά με την ανάπτυξη του συστήματος υπολογισμού του συντελεστή εστίασης, οι επιθεωρήσεις των λιμενικών αρχών έχουν σημαντικές πιθανότητες να εντοπίσουν τα πιο υποβαθμισμένα πλοία. Αυτή η απειλή του εντοπισμού των πλοίων αυτών, όμως, υπάρχει μόνο σε περιοχές με ισχυρές Λιμενικές Αρχές, ενώ υπάρχουν πολλά μέρη στον κόσμο όπου αυτές απουσιάζουν και έτσι οι διαχειριστές υποβαθμισμένων πλοίων μπορούν να δρουν με σχετική ατιμωρησία.

ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ

Εστιάζοντας στο Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού και κάνοντας μια ανασκόπηση των τελευταίων εξελίξεων μπορούν να εξαχθούν τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά συμπεράσματα που δείχνουν τη βελτίωση της διεξαγωγής των επιθεωρήσεων και της οργάνωσης σε όλα τα επίπεδα και την ενίσχυση του θεσμού αυτού γενικά.

Με την είσοδο της Εσθονίας και της Λετονίας στο Μνημόνιο του Παρισιού το 2005, τα 22 μέλη της συμφωνίας διεξήγαγαν 21,302 επιθεωρήσεις μέσα στο 2005 (Παράρτημα Γ, σελίδα 108). Ο αριθμός των κρατήσεων μειώθηκε ξανά και έφτασε το χαμηλότερο όριο

⁷⁹ Hare, J. (1997), Port State Control: Strong medicine to cure a sick industry, *Georgia Journal of International and Comparative Law*, Vol.26, Issue 3

των 994, σε σχέση με τις 1,699 κρατήσεις του 2001 (Παράρτημα Γ, σελίδα 109), γεγονός που σαφώς αποτελεί μια θετική εξέλιξη⁸⁰.

Από την άλλη μεριά, σε μεγαλύτερο αριθμό πλοίων έχει απαγορευτεί η πρόσβαση σε λιμάνια της περιοχής. Το 2005 απαγορεύτηκε η πρόσβαση σε συνολικά 28 πλοία, αυξάνοντας το συνολικό των πλοίων που δεν τους επιτράπη η πρόσβαση σε 96, στο διάστημα μεταξύ του 2003 και 2005. Η έρευνα έχει δείξει ότι τα περισσότερα από αυτά τα ανεπιθύμητα πλοία λειτουργούν ακόμη σε άλλα μέρη, κυρίως στη Μαύρη Θάλασσα.

Οι εκπρόσωποι του Μνημονίου του Παρισιού και του Τοκίου στην κοινή διάσκεψή τους, το 2004, έλαβαν αποφάσεις για κοινή δράση. Έχουν συμφωνήσει μια από κοινού λίστα ενεργειών και έχουν θέσει σε εφαρμογή προγράμματα συνεργασίας. Η εντεινόμενη συνεργασία μεταξύ των δυο περιοχών έχει ήδη καταλήξει σε εναρμονισμένες διαδικασίες και από κοινού εκστρατείες επιθεώρησης.

Με τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Μνημόνιο του Παρισιού θα αυξήσει με τη σειρά του τον αριθμό των μελών του στο εγγύς μέλλον κλείνοντας κάποια κενά από γεωγραφικής πλευράς. Μετά τη Λιθουανία, την Κύπρο και τη Μάλτα υπάρχουν δυο νέα μέλη που από 1/1/2007 θα κλείσουν κάποια κενά στην Ευρωπαϊκή κάλυψη της Μαύρης Θάλασσας. Αυτά τα νέα κράτη-μέλη είναι η Βουλγαρία και η Ρουμανία.

⁸⁰ PARIS MOU, (2005), Annual Report on Port State Control

Η συνεργασία με τις παραπάνω κυβερνήσεις είναι πολύ επιτυχημένη αφού καμιά από τις πρώτες δεν είναι πλέον στη Μαύρη Λίστα. Η Κύπρος και η Μάλτα έχουν αποδείξει ότι μέσα από αποφασιστικές προσπάθειες και στενή συνεργασία με το Μνημόνιο του Παρισιού, μπορούν να επιτευχθούν ουσιαστικά αποτελέσματα: και οι δυο σημαίες εμφανίζονται τώρα στη Λευκή Λίστα μετά την προσπάθειά τους να βελτιώσουν τα μητρώα των στόλων τους (Παράρτημα Γ, σελίδα 112).

Κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2005 μια εκστρατεία εστιασμένων επιθεωρήσεων διεξήχθη για να ενισχύσει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ραδιοεπικοινωνίας⁸¹. Τα συνολικά αποτελέσματα ήταν ενθαρρυντικά, παρόλο που υπάρχουν κι άλλα περιθώρια βελτίωσης. Από τις 4,794 επιθεωρήσεις, σε 157 περιπτώσεις οι υπεύθυνοι αξιωματικοί των πλοίων δεν ήταν σε θέση να λειτουργούν ικανοποιητικά τον εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας. Στα πλαίσια αυτής της εκστρατείας 29 πλοία κρατήθηκαν για σοβαρά ελαττώματα.

Με την πλειοψηφία των θαλάσσιων περιοχών να καλύπτονται από το σύστημα των επιθεωρήσεων από τις Λιμενικές Αρχές, η ανάγκη για αυξημένη συνεργασία και βοήθεια έχει γίνει προφανής. Το Μνημόνιο του Παρισιού έχει καθιερώσει θέσεις για συνέταιρους παρατηρητές με τα Μνημόνια της Abuja, της Μαύρης Θάλασσας και της

⁸¹ Global Maritime Distress and Safety System

Μεσογείου. Αυτή η κίνηση θα ενεργοποιήσει τα διαχειριστικά και τεχνικά προγράμματα για βοήθεια.

Σκόπιμο θα ήταν σε αυτό το σημείο, περνώντας στην *απέναντι όχθη*, να εξετάσουμε πώς οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές, οι ναυτιλιακοί πράκτορες, τα P&I Clubs και διάφοροι άλλοι παράγοντες εμπλεκόμενοι στη ναυτιλία βλέπουν το θεσμό των Μνημονίων και γενικά τις επιθεωρήσεις και τον τρόπο διεξαγωγής τους από τις Λιμενικές αρχές των κρατών μελών.

Σε γενικό επίπεδο υπάρχει μια δυσαρέσκεια για τους ελέγχους των λιμενικών αρχών. Μεταξύ των πλοιοκτητών υπάρχει η αντίληψη ότι ο μηχανισμός αυτός των επιθεωρήσεων από τις λιμενικές αρχές είναι υπερβολικός⁸², και ενώ δημιουργήθηκε από τις Αρχές με τις καλύτερες προθέσεις έχει βγει σήμερα εκτός ελέγχου.

Την ίδια στιγμή, ο έλεγχος από τις λιμενικές αρχές θεωρείται απλώς ως μια οικονομική επιβάρυνση για τους διαχειριστές, αφού απαιτεί πολλές φορές σοβαρές προσπάθειες για την αποκατάσταση μικρής σημασίας ελλείψεων σε σύντομο χρονικό διάστημα. Παράδειγμα αποτελούν όσα ελαττώματα σχετίζονται με έγγραφα και εξοπλισμούς που αν και υπάρχουν στη λίστα των επιθεωρητών, στην πραγματικότητα δεν επηρεάζουν την ασφαλή λειτουργία του πλοίου ή την υγεία των ναυτικών.

⁸² <http://www.thehindubusinessline.com>

Η καταλληλότητα και η εκπαίδευση των αξιωματικών της Ακτοφυλακής είναι επίσης ένα ερώτημα που συχνά συγκεντρώνει τα πυρά των διαχειριστών των πλοίων. Το γεγονός ότι δεν έχουν εμπειρία ως ναυτικοί ή ειδικές τεχνικές γνώσεις (όπως για παράδειγμα: ηλεκτρομηχανολογικές γνώσεις ή μεταλλικών κατασκευών) κάνει την ανάγκη συστηματικής εκπαίδευσης επιτακτική. Αυτή η εκπαίδευση θα πρέπει να είναι η ίδια σε όλα τα κράτη-μέλη του Μνημονίου Συνεννόησης ώστε μια επιθεώρηση να διεξάγεται με τον ίδιο τρόπο και να οδηγεί στα ίδια αποτελέσματα ανεξάρτητα από το λιμάνι όπου πραγματοποιήθηκε.

Ανάγκη εκπαίδευσης υπάρχει και από την άλλη πλευρά, αυτή των διαχειριστών. Ένα σημαντικό ποσοστό διαχειριστών δεν έχουν ιδέα πόσο υποβαθμισμένα είναι τα πλοία τους ή πολλοί από αυτούς πιστεύουν ότι η πιθανότητα να ανακαλυφθούν κάποια ελαττώματα κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης είναι μηδαμινή.

Το σίγουρο είναι πάντως ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης. Στη ναυτιλιακή κοινότητα επικρατεί η αντίληψη ότι ενώ οι επιθεωρήσεις από τις λιμενικές αρχές δεν έχουν εξαλείψει ακόμη τα υποβαθμισμένα πλοία έχουν κάνει πολύ πιο δύσκολη τη λειτουργία τους και έχουν αναγκάσει κάποιους διαχειριστές πλοίων να επαναπροσδιορίσουν την

πολιτική που ακολουθούν και να στραφούν σε πιο ποιοτική λειτουργία των πλοίων και των πληρωμάτων⁸³.

Οι διαχειριστές των πλοίων έχουν πια αντιληφθεί ότι αν το πλοίο επιθεωρηθεί και οι λιμενικές αρχές απαγορέψουν τον απόπλου, το κόστος της αποκατάστασης των ελαττωμάτων, το κόστος κράτησης και απαγόρευσης του απόπλου από το λιμάνι, η απώλεια εσόδων από το ναύλο, η δυσφήμιση, μπορούν άνετα αν συνυπολογιστούν, να ξεπεράσουν το οικονομικό όφελος που ενδεχομένως προκύπτει από τη λειτουργία ενός υποβαθμισμένου πλοίου.

Οι έλεγχοι εξάλλου που διεξάγονται από τις λιμενικές αρχές σε όλο τον κόσμο παραμένουν ιδιαίτερα δυναμικοί προσπαθώντας να εξελίσσουν και να προσαρμόζουν το πρόγραμμά τους σύμφωνα με τις νέες τάσεις και κανονισμούς που θεσπίζονται. Η αναγνώριση των ποιοτικών πλοίων και η προσοχή στους ναυλωτές αποτελούν δύο παραδείγματα των προσπάθειών τους να διατηρούν το πρόγραμμά τους ευέλικτο και ανταποκρινόμενο στο κλίμα της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Συνοψίζοντας, πέρα από τις δυσκολίες που υπάρχουν, υπάρχει μια εξέλιξη προς τη βελτίωση της ποιότητας της ναυτιλίας πράγμα που φαίνεται από τη μείωση των κρατήσεων, αν και ο αριθμός των πλοίων που δεν συμμορφώνονται με τις διεθνείς

⁸³ Psaraftis, N.H. (2004), General framework of maritime safety, *Σημειώσεις από το μάθημα Οικονομικής Θαλάσσιων μεταφορών στο ΕΜΠ*

συμβάσεις είναι ακόμα σημαντικός. Πρέπει να υπάρξει συντονισμένη προσπάθεια από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς προς περαιτέρω βελτίωση. Από τη μεριά των λιμενικών αρχών υπάρχουν πολυάριθμες ευκαιρίες για βελτίωση της συμμόρφωσης με διεθνείς κανονισμούς και ποιότητα στη ναυτιλία μέσω της προώθησης της διαφάνειας μεταξύ των ενδιαφερόμενων φορέων, της συνεχούς έμφασης στην εφαρμογή και συμμόρφωση με τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης ISM και τη διεθνή σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών ναυτικών STCW, της έμφασης στην ευθύνη των ναυλωτών και της εφαρμογής κινήτρων για τα ποιοτικά πλοία όπως είναι οι λιγότεροι έλεγχοι κατά την είσοδό τους στα λιμάνια.

▼

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- AMSA, (2004), Ship Inspection Decision Support System (SIDSS) and Related Strategies
- CLARKSON RESEARCH, (2006), Dry Bulk Trade Outlook, Vol.12, No 5
- EMSA, (2005), SafeSeaNet, *User Manual*
- EU, (1995), Directive 95/21/EC
- EU, (1998), Directive 98/42/EC
- EU, (1999), Directive 99/35/EC
- GERMANISCHER LLOYD, (2006), Port State Control: Latest trends and lessons to be learned, *Σημειώσεις σεμιναρίου GL Academy*
- HARE, J. (1994), Flag, Coastal & Port State Control, *Sea Changes*, Vol.16, pp 57-59
- HARE, J. (1997), Port State Control: Strong medicine to cure a sick industry, *Georgia Journal of International and Comparative Law*, Vol.26, Issue 3
- IMO Resolution A.787 (19)
- IMO Resolution A.744 (18)
- IMO Resolution A.882 (21)
- IMO Resolution MSC.159 (78)
- INTERCARGO, (2004), Port State Control: A guide for ships involved in the dry bulk trades, Second Edition
- KIDMAN, P. (2003), Port State Control: A guide for Cargo Ships

MARCHARD, P. (1996), The SIRENAC System, *Revue d' Institut Français de Navigation*, Vol. 44, No. 176, pp 468-477

MOORE STEPHENS (2005), Operating Cost, *Benchmarking vessel running costs*

OECD, (1996), Competitive advantages obtained by some ship-owners as a result of non-observance of applicable international rules and standards

OECD, (2003), Cost savings stemming from non-compliance with international environmental regulations in the maritime sector.

ÖZÇAYIR, O. (2004), Port State Control

PARIS MOU, (2002), Paris Memorandum of Understanding on Port State Control

PARIS MOU, (2005), Annual Report on Port State Control

PSARAFTIS, N.H. (2004), General framework of maritime safety, *Σημειώσεις από το μάθημα Οικονομικής Θαλάσσιων μεταφορών στο ΕΜΠ*

RADM. R.C., (2000), Promoting Quality through Recognition, *Marine Log Maritime Legislation, Regulation, and Policy Conference, Washington, D.C*

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 346/2003 ΦΕΚ 314/Α/31.12.2003



ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΑ

egov.yen.gr	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
europa.eu	Ευρωπαϊκή Ένωση
www.bureauveritas.com	Γαλλικός Νηογνώμονας
www.classnk.or.jp	Ιαπωνικός Νηογνώμονας
www.eagle.org	Αμερικανικός Νηογνώμονας
www.equasis.org	Βάση δεδομένων Equasis
www.europa.eu	Η δικτυακή πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης
www.gl-group.com	Γερμανικός Νηογνώμονας
www.helmepa.gr	HELMΕΡΑ
www.iacs.org.uk	IACS
www.ilo.org	International Labor Organization
www.imo.org	International Maritime Organization
www.intercargo.org	INTERCARGO
www.intertanco.com	INTERTANKO
www.lr.org	Βρετανικός Νηογνώμονας
www.parismou.org	Paris MOU
www.pollution.net	Pollution net
www.uscg.mil	Αμερικανική Ακτοφυλακή



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α – ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΎΞΟΔΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

Παρακάτω ακολουθούν δυο πραγματικά παραδείγματα αναλυτικού κόστους λειτουργίας ενός δεξαμενόπλοιου (μεγέθους Suezmax) κι ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Το κόστος δίνεται σε ετήσια βάση, στην πρώτη στήλη για διαχειριστές πλοίων που εφαρμόζουν την κοινή συνήθη πρακτική ενώ στη δεύτερη στήλη για όσους επιλέγουν την καλή πρακτική. Τα ποσά αναφέρονται σε δολάρια ΗΠΑ (USD).

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ SUEZMAX

Είδος κόστους	Κοινή πρακτική	Καλή Πρακτική
Deck Stores	46000	62000
Engine Stores	45000	56200
General Stores	29000	45000
I. Total purchasing	120000	163200
II. Lubricants	137100	166800
D/D reserve	97900	97900
Survey	20000	22000
R&M	88000	104000
Spares	100000	210000
III. Total technical	305900	433900

IV. Administration	128000	140000
Σ I – IV	691000	903900
Crew wages ⁸⁴	747200	747200
Crew travel/ victualling	194000	194000
V. Total Crew	941200	941200
VI. Insurance	424500	424500
VII. Total	2056700	2269600
Ημερήσιο κόστος	5635	6218

ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Είδος κόστους	Κοινή πρακτική	Καλή Πρακτική
Deck Stores	26000	29000
Engine Stores	26600	30000
General Stores	25000	30500
I. Total purchasing	77600	89500
II. Lubricants	48000	70000

⁸⁴ Σύνθεση πληρώματος: 28 (4 senior officers/ 7 junior officers/ 17 ratings)

Εθνικότητα πληρώματος: 5 British senior officers + 23 Indian juniors/ ratings

D/D reserve	48000	72000
Survey	12000	16000
R&M	40000	52800
Spares	74000	80000
III. Total technical	174000	220800
IV. Administration	91000	112000
Σ I – IV	390600	492300
Crew wages ⁸⁵	472800	472800
Crew travel/ victualling	128400	128400
V. Total Crew	601200	601200
VI. Insurance	204100	204100
VII. Total	1195900	1357600
Ημερήσιο Κόστος	3276	6218

▼

⁸⁵ Σύνθεση πληρώματος: 21 (4 senior officers/ 7 junior officers/ 10 ratings)

Εθνικότητα πληρώματος: All Indian

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β – ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ

ΕΣΤΙΑΣΗΣ

Ημερομηνία:	20/07/2002
Μνημόνιο συνεννόησης:	Paris MOU
Σημαία:	Honduras
Τύπος:	Επιβατηγό
Κλάση:	HINSB ⁸⁶
Έτος ναυπήγησης:	1958
Honduras detention %:	27.71%
Average Class detention %:	2.1%
HINSIB detention %:	13.04%

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

Λιμάνι	Χώρα	Ημερομηνία	Ελαττώματα (αριθμός)
Ghent	Belgium	10/07/2001	9 deficiencies
Rotterdam	the Netherlands	11/09/2001	5 deficiencies

⁸⁶ Honduras International Naval Survey and Inspection Bureau

Hamburg	Germany	15/01/2002	16 deficiencies
Genoa	Italy	04/07/2002	20 deficiencies

- 8 rectify prior departure
- 10 rectify within 14 days
- 2 other (specify)

ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ

Σημαία «Στόχος»	Πολύ υψηλού ρίσκου	+20
Τύπος πλοίου «στόχος»	Επιβατηγό πλοίο	+5
Μη-αναγνωρισμένη κλάση	HINSIB	+3
Πλοία μεγαλύτερα των 12 ετών		+3
Σημαία Κράτους που δεν έχει επικυρώσει όλες τις συμβάσεις όπως τις LL Prot.88, ILO 147		+1
Κλάση «Στόχος»	Υπέρβαση μέσου όρου 10.94%	+3
<hr/>		
Μερικό σύνολο		+35

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ

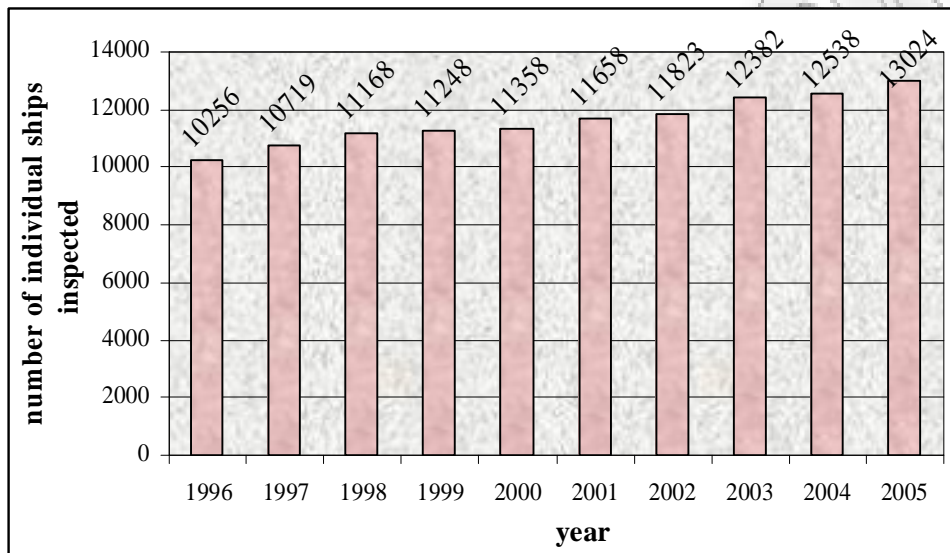
Είσοδος σε λιμένα πρώτη φορά στους τελευταίους 12 μήνες	0
---	---

Πλοίο που δεν έχει επιθεωρηθεί τους τελευταίους 6 μήνες	0
Πλοίο που του έχει απαγορευθεί ο απόπλους	0
Αριθμός ελαττωμάτων:	
Rotterdam	0
Hamburg	+10
Genoa	+10
Παρατηρήσεις που εκκρεμούν από την τελευταία επιθεώρηση:	
<i>Ο πλοίαρχος πρέπει να αποκαταστήσει το ελάττωμα πριν την αναχώρηση</i>	+8
<i>Το ελάττωμα πρέπει να αποκατασταθεί μέσα σε 14 ημέρες</i>	+5
<i>Άλλο (προσδιόρισε σε καθαρό κείμενο)</i>	+1
<hr/> Μερικό σύνολο	+34
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΕΣΤΙΑΣΗΣ	
Γενικός Συντελεστής	+35
Συντελεστής Ιστορικού	+34
<hr/> Συνολικός Συντελεστής Εστίασης	+69

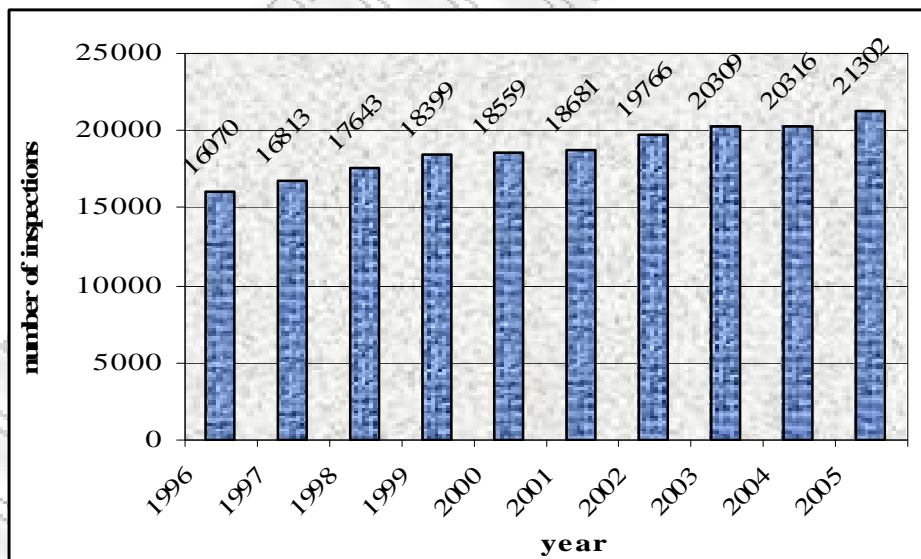


ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ – ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ – ΠΙΝΑΚΕΣ –

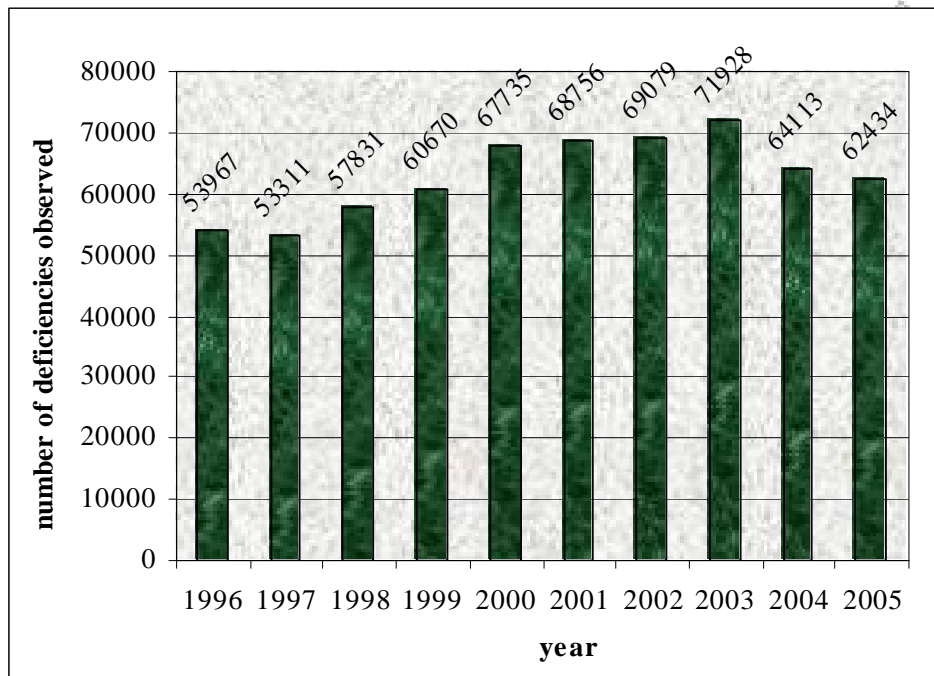
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ



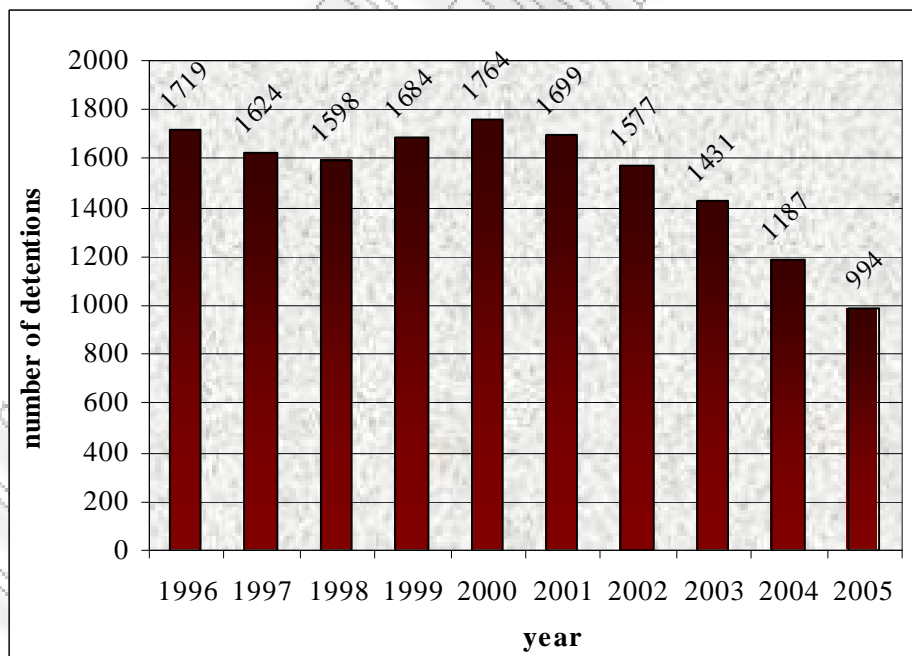
Αριθμός μεμονωμένων πλοίων που επιθεωρήθηκαν



Αριθμός επιθεωρήσεων



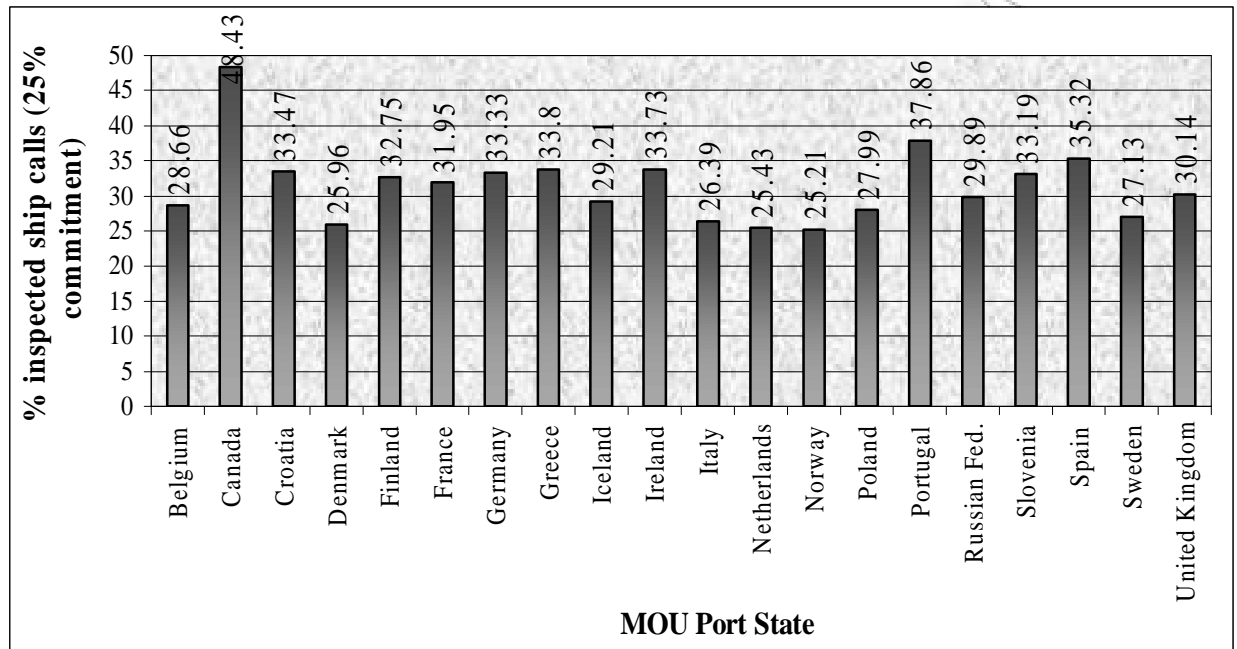
Αριθμός ελαττωμάτων που βρέθηκαν



Αριθμός κρατήσεων

<i>mou port state</i>	<i>individual ship calls</i>	<i>inspections</i>	<i>inspections with deficiencies</i>	<i>detentions</i>	<i>% insp. with deficiencies</i>	<i>% detentions</i>	<i>% inspected ship calls (25% commitment)</i>	<i>% inspection of MOU total</i>
Belgium	4975	1426	450	50	31.56	3.51	28.66	6.69
Canada	1850	896	275	37	30.69	4.13	48.43	4.2
Croatia	1228	411	238	16	57.91	3.89	33.47	1.93
Denmark	2361	613	190	14	31	2.28	25.96	2.88
Finland	1203	394	86	7	21.83	1.78	32.75	1.85
France	5730	1831	944	51	51.56	2.79	31.95	8.59
Germany	5238	1746	780	36	44.67	2.06	33.33	8.19
Greece	2284	772	327	33	42.36	4.27	33.8	3.62
Iceland	356	104	38	2	36.54	1.92	29.21	0.49
Ireland	1251	422	238	19	56.4	4.5	33.73	1.98
Italy	6505	2392	1506	226	62.96	9.45	26.39	11.22
Netherlands	5400	1373	776	71	56.52	5.17	25.43	6.44
Norway	2301	580	166	14	28.62	2.41	25.21	2.72
Poland	2583	723	366	12	50.62	1.66	27.99	3.39
Portugal	2697	1021	552	60	54.06	5.88	37.86	4.79
Russian Fed.	3693	1104	738	37	67.21	3.37	29.89	5.15
Slovenia	744	247	129	69	52.22	27.94	33.19	1.17
Spain	6141	2169	1317	131	60.72	6.04	35.32	10.17
Sweden	2716	737	192	10	26.05	1.36	27.13	3.46
United Kingdom	6288	1895	1414	90	74.62	4.75	30.14	8.89

Συμβολή κάθε κράτους-μέλους του Paris MOU στο συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων (έτος 2005)



Ποσοστό πλοίων που επιθεωρήθηκαν από κάθε κράτος-μέλος του Paris MOU (έτος 2005)

WHITE LIST					
<i>Flag State</i>	<i>Inspections</i>	<i>Detentions</i>	<i>Black to Grey Limit</i>	<i>Grey to White Limit</i>	<i>Excess Factor</i>
Finland	534	5	48	27	-1.68
France	237	1	24	10	-1.65
United Kingdom	1528	24	124	90	-1.61
Man, Isle of	775	11	66	42	-1.56
Sweden	962	15	81	54	-1.54
Germany	1108	21	92	63	-1.43
Netherlands	2990	68	233	186	-1.41
Norway	2748	65	215	170	-1.37
Portugal	567	10	50	29	-1.34
Denmark	1283	29	105	74	-1.31
Bermuda	251	3	25	10	-1.29
China, People's Rep.	280	4	27	12	-1.23
Marshall Islands	1105	27	92	63	-1.21
Liberia	2960	88	231	184	-1.15
Italy	1069	28	89	61	-1.14
Luxemburg	184	2	19	7	-1.14
Philippines	222	3	22	9	-1.13
Bahamas	3362	105	260	211	-1.11
Singapore	808	21	69	44	-1.08
United Stage of America	190	3	20	7	-0.92
Hong Kong, China	1006	33	84	57	-0.87
Antigua and Barbuda	4299	168	329	273	-0.86
Cayman Islands	407	11	37	20	-0.83
Greece	1577	68	128	93	-0.58
Barbados	319	10	30	14	-0.55
Gibraltar	662	29	58	35	-0.35
Belgium	108	2	12	3	-0.31
Israel	56	0	8	0	-0.29
Antilles, Netherlands	695	32	60	37	-0.28
Spain	297	11	29	13	-0.28
Cyprus	3166	175	246	198	-0.25
Azerbaijan	121	3	14	3	-0.14
Malta	4185	252	321	265	-0.11
Saudi Arabia	49	0	7	0	0

GREY LIST					
<i>Flag State</i>	<i>Inspections</i>	<i>Detentions</i>	<i>Black to Grey Limit</i>	<i>Grey to White Limit</i>	<i>Excess Factor</i>
Switzerland	70	1	9	1	0.01
Vanuatu	131	4	14	4	0.01
Malaysia	149	5	16	5	0.02
Japan	67	1	9	1	0.03
Iran	249	12	25	10	0.12
Ireland	191	9	20	7	0.15
Tunisia	44	1	6	0	0.18
Russian Federation	2603	168	204	160	0.18
Poland	145	7	16	5	0.22
Korea, Republic of	153	8	16	5	0.26
Latvia	80	4	10	1	0.31
Bulgaria	300	18	29	13	0.31
Lithuania	328	20	31	15	0.32
Estonia	203	12	21	8	0.33
Panama	6429	444	484	416	0.41
Thailand	181	12	19	7	0.45
Romania	131	9	14	4	0.48
Croatia	212	15	21	8	0.51
India	141	10	15	4	0.51
Dominica	52	4	7	0	0.55
Faeroe Islands	63	5	8	1	0.58
Morocco	170	13	18	6	0.59
Mongolia	47	5	7	0	0.75
Belize	570	50	50	29	0.98

BLACK LIST					
<i>Flag State</i>	<i>Inspections</i>	<i>Detentions</i>	<i>Black to Grey Limit</i>	<i>Grey to Black Limit</i>	<i>Excess Factor</i>
Taiwan	39	6	6		1.09
Ukraine	606	60	53	medium risk	1.34
Egypt	163	20	17		1.47
Brazil	48	8	7		1.63
Turkey	2122	243	168	mthr ⁸⁷	2.11
St. Vincent & Grenadines	2520	333	198		2.71
Lebanon	194	35	20	high risk	3.24
Algeria	172	32	18		3.32
Cambodia	671	112	58		3.46
Syrian Arab Republic	202	38	21		3.5
Bolivia	61	15	8	very high risk	4.01
Slovakia	108	25	12		4.26
Georgia	629	123	55		4.34
Comoros	255	55	25		4.49
Honduras	155	40	17		5.4
Tonga	50	18	7		6.98
Albania	347	111	33		7.96
Korea, DPR	348	125	33		9.23

⁸⁷ *mthr: medium to high risk

<i>Flag State</i>	<i>Inspections</i>	<i>Detentions</i>	<i>Inspections with deficiencies</i>	<i>Detention %</i>	<i>Inspections % with deficiencies</i>
Albania	107	25	94	23.36	87.85
Algeria	43	5	35	11.63	81.40
Angola	2	1	2	50.00	
Antigua & Barbuda	1442	43	727	2.98	50.42
Antilles, Netherlands	253	9	145	3.56	57.31
Australia	1	-	0	-	-
Austria	10	1	5	10.00	50.00
Azerbaijan	32	1	19	3.13	59.38
Bahamas	1153	28	536	2.43	46.49
Bahrain	5	1	2	20.00	40.00
Barbados	119	1	65	0.84	54.62
Belgium	60	-	29	-	48.33
Belize	225	17	169	7.56	75.11
Bermuda	93	1	26	1.08	27.96
Bolivia	5	1	4	20.00	80.00
Brazil	17	2	15	11.76	88.24
Bulgaria	106	6	80	5.66	75.47
Cambodia	174	18	149	10.34	85.63
Canada	4	-	2	-	50.00
Cape Verde	2	1	2	50.00	
Cayman Islands	129	3	50	2.33	38.76
Chile	2	-	1	-	50.00
China	105	-	42	-	40.00
Colombia	2	-	2	-	
Comoros	130	26	95	20.00	73.08
Cook Islands	5	-	5	-	
Croatia	82	4	50	4.88	60.98
Cyprus	914	26	454	2.84	49.67
Denmark	416	8	163	1.92	39.18
Dominica	29	3	17	10.34	58.62
Dominican Republic	15	-	10	-	66.67
Egypt	59	6	44	10.17	74.58
Estonia	47	-	19	-	40.43
Ethiopia	12	-	9	-	75.00
Faroe Islands	31	2	20	6.45	64.52
Finland	187	1	78	0.53	41.71
France	78	-	30	-	38.46

Επιθεωρήσεις, κρατήσεις & ελαττώματα (έτος 2005)

<i>Flag State</i>	<i>Inspections</i>	<i>Detentions</i>	<i>Inspections with deficiencies</i>	<i>Detention %</i>	<i>Inspections % with deficiencies</i>
Georgia	216	36	174	16.67	80.56
Germany	410	8	135	1.95	32.93
Gibraltar	252	8	105	3.17	41.67
Greece	517	16	209	3.09	40.43
Honduras	36	6	25	16.67	69.44
Hong Kong, China	404	15	171	3.71	42.33
Iceland	2	-	1	-	50.00
India	58	2	28	3.45	48.28
Indonesia	1	-	1	-	100.00
Iran, Islamic Republic	93	2	56	2.15	60.22
Ireland	69	2	33	2.90	47.83
Israel	16	-	1	-	6.25
Italy	366	7	151	1.91	41.26
Jamaica	14	1	10	7.14	71.43
Japan	27	1	13	3.70	48.15
Jordan	3	1	3	33.33	100.00
Kazakhstan	4	1	3	25.00	75.00
Korea, DPR	156	46	137	29.49	87.82
Korea, Republic of	68	2	38	2.94	55.88
Kuwait	11	-	5	-	45.45
Latvia	41	3	23	7.32	56.10
Lebanon	77	6	64	7.29	83.12
Liberia	1044	30	467	2.87	44.73
Libyan Arab Jamahiriya	6	1	5	16.67	83.33
Lithuania	103	8	60	7.77	58.25
Luxembourg	63	1	27	1.59	42.86
Madagascar	1	1	1	-	100.00
Malaysia	36	1	16	2.78	44.44
Maldives	2	-	2	-	100.00
Malta	1390	66	777	4.75	55.90
Man, Isle of	281	3	78	1.07	27.76
Marshall Islands	484	9	177	1.86	36.57
Mexico	1	1	1	-	100.00
Moldova, Rep. of	4	-	4	-	100.00
Mongolia	17	1	15	5.88	88.24
Morocco	57	5	52	8.77	91.23
Myanmar	9	-	4	-	44.44

Επιθεωρήσεις, κρατήσεις & ελαττώματα (έτος 2005)

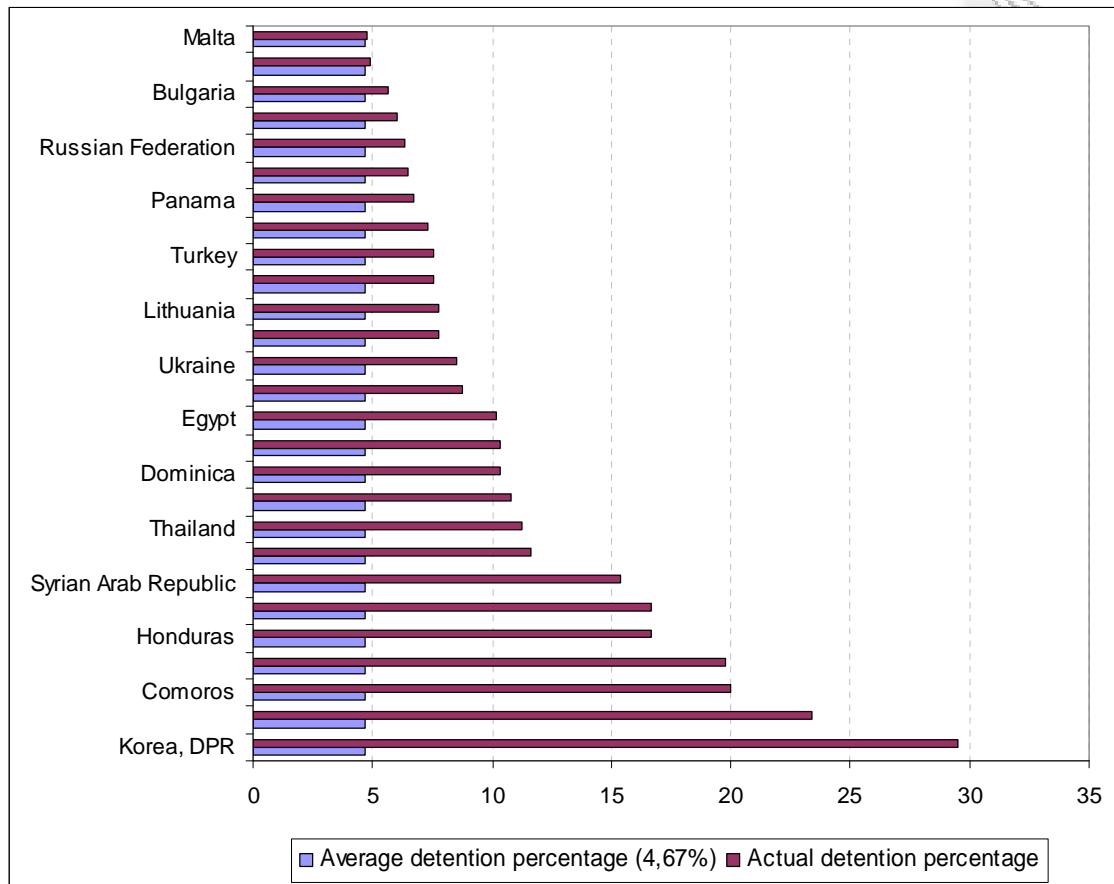
<i>Flag State</i>	<i>Inspections</i>	<i>Detentions</i>	<i>Inspections with deficiencies</i>	<i>Detention %</i>	<i>Inspections % with deficiencies</i>
Namibia	2	1	2	50.00	100.00
Netherlands, the	991	20	413	2.02	41.68
Norway	911	10	420	1.10	46.10
Pakistan	5	1	5	20.00	100.00
Panama	2310	155	1231	6.71	53.29
Philippines	67	-	32	-	47.76
Poland	50	2	35	4.00	70.00
Portugal	198	2	98	1.01	49.49
Qatar	7	-	4	-	57.14
Register withdrawn	3	-	1	-	33.33
Romania	22	1	14	4.55	63.64
Russian Federation	928	59	521	6.36	56.14
Saudi Arabia	18	-	3	-	16.67
Serbia and Montenegro	7	-	6	-	85.71
Seychelles	5	-	1	-	20.00
Sierra Leone	2	-	2	-	100.00
Singapore	317	5	135	1.58	42.59
Slovakia	76	15	58	19.74	76.32
Spain	87	1	31	1.15	35.63
Sri Lanka	6	1	5	16.67	83.33
St. Vincent & Grenadines	855	92	574	10.76	67.13
St. Kitts and Nevis	3	-	3	-	100.00
Sweden	337	1	143	0.30	42.43
Switzerland	23	-	9	-	39.13
Syrian Arab Republic	52	8	31	15.38	59.62
Taiwan	13	1	9	7.69	69.23
Thailand	80	9	54	11.25	67.50
Tonga	6	1	6	16.67	100.00
Tunisia	11	-	11	-	100.00
Turkey	597	45	383	7.54	64.15
Tuvalu	11	4	8	36.36	72.73
Ukraine	188	16	119	8.51	63.30
United Arab Emirates	8	-	4	-	50.00
United Kingdom	551	8	228	1.45	41.38
United States of America	73	2	32	2.74	43.84
Vanuatu	46	1	19	2.17	41.30
Viet Nam	1	2	1	-	100.00
Totals	21302	994	10918	4.67	51.25

Επιθεωρήσεις, κρατήσεις & ελαττώματα (έτος 2005)

<i>Flag State</i>	<i>Inspections</i>	<i>Detentions</i>	<i>Detentions %</i>	<i>Excess of Average*</i>
Korea, DPR	156	46	29.49	24.82
Albania	107	25	23.36	18.69
Comoros	130	26	20.00	15.33
Slovakia	76	15	19.74	15.07
Honduras	36	6	16.67	12.00
Georgia	216	36	16.67	12.00
Syrian Arab Republic	52	8	15.38	10.71
Algeria	43	5	11.63	6.96
Thailand	80	9	11.25	6.58
St. Vincent & Grenadines	855	92	10.76	6.09
Dominica	29	3	10.34	5.67
Cambodia	174	18	10.34	5.67
Egypt	59	6	10.17	5.50
Morocco	57	5	8.77	4.10
Ukraine	188	16	8.51	3.84
Lebanon	77	6	7.79	3.12
Lithuania	103	8	7.77	3.10
Belize	225	17	7.56	2.89
Turkey	597	45	7.54	2.87
Latvia	41	3	7.32	2.65
Panama	2310	155	6.71	2.04
Faroe Islands	31	2	6.45	1.78
Russian Federation	928	59	6.36	1.69
Poland	50	3	6.00	1.33
Bulgaria	106	6	5.66	0.99
Croatia	82	4	4.88	0.21
Malta	1390	66	4.75	0.08

*Exceeding average detention percentage (4.67%)

Κρατήσεις ανά σημαία-κράτους που υπερβαίνουν το ποσοστιαίο μέσο όρο κρατήσεων (2005)



Κρατήσεις ανά σημαία-κράτους που υπερβαίνουν το ποσοστιαίο μέσο όρο κρατήσεων (2005)

<i>Ship type</i>	<i>Inspections</i>	<i>Inspections with deficiencies</i>	<i>Inspections % with deficiencies</i>	<i>Individual ships</i>	<i>Detentions</i>	<i>Detention % 2005</i>	<i>Detention % 2004</i>	<i>Detention % 2003</i>	<i>+/- average detention %</i>
Bulk Carriers	3527	1940	55.00	2464	144	4.08	6.01	6.47	-0.59
Chemical Tankers	1112	463	41.64	723	38	3.42	3.02	5.5	-1.25
Gas Carriers	458	181	39.52	312	8	1.75	1.95	2.3	-2.92
General Dry Cargo	8750	4933	56.38	4622	578	6.61	7.66	9.66	1.94
Other Types	845	471	55.74	641	39	4.62	7.54	6.63	-0.05
Passenger Ships	785	438	55.80	484	22	2.8	3.9	4.16	-1.87
Ferries									
Refrigerated Cargo	587	388	66.10	399	33	5.62	8.04	6.27	0.95
Ro-Ro / Container Vehicle	2933	1223	41.70	1911	78	2.66	3.53	3.03	-2.01
Tankers / Comb. Carriers	2305	881	38.22	1639	54	2.34	2.48	4.66	-2.33
All types	21302	10918	51.25	13195	994	4.67	5.84	7.05	

Επιθεωρήσεις και κρατήσεις ανά τύπο πλοίου (2005)

	<i>Number of Deficiencies</i>			<i>Deficiencies in % of Total Number</i>			<i>Ratio of def. to inspections x 100</i>			<i>Ratio of def. to indiv. ships x 100</i>		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Ships Certificates and documents	3410	3198	3583	4,74	4,99	5,74	16,79	15,74	16,82	27,54	25,51	27,51
Training Certification and watchkeeping for seafarers	3284	3127	2529	4,57	4,88	4,05	16,17	15,39	11,87	26,52	24,94	19,42
Crew and Accommodation (ILO 147)	2133	2150	1720	2,97	3,35	2,75	10,50	10,58	8,07	17,23	17,15	13,21
Accident Prevention (ILO 147)	114	671	1048	0,16	1,05	1,68	0,56	3,30	4,92	0,92	5,35	8,05
Food and Catering (ILO 147)	1149	1928	1634	1,60	3,01	2,62	5,66	7,49	7,67	9,28	15,38	12,55
Working Space (ILO 147)	3404	2858	2562	4,73	4,46	4,1	16,76	14,07	12,03	27,49	22,79	19,67
Mooring Arrangements (ILO 147)	1130	1052	930	1,57	1,64	1,49	5,56	5,18	4,37	9,13	8,39	7,14
Safety in general	6794	5194	5165	9,45	8,10	8,27	33,45	25,57	24,25	54,87	41,43	39,66
Safety of Navigation	7536	6795	6681	10,48	10,60	10,7	37,11	33,45	31,36	60,86	54,20	51,30
Fire safety measures	10862	9022	8631	15,10	14,07	13,82	53,48	44,41	40,52	87,72	71,96	66,27
Life saving appliances	8406	6793	6147	11,69	10,60	9,85	41,39	33,44	28,86	67,89	54,18	47,20
Alarm - signals	476	435	425	0,66	0,68	0,68	2,34	2,14	2,00	3,84	3,47	3,26
Radio Communication	2160	2028	3027	3,00	3,16	4,85	10,64	9,98	14,21	17,44	16,17	23,24
Bulk carriers - additional safety measures	121	135	111	0,17	0,21	0,18	0,60	0,66	0,52	0,98	1,08	0,85
Gas and chemical carriers	190	135	214	0,26	0,21	0,34	0,94	0,66	1,00	1,53	1,08	1,64
Carriage of cargo and dangerous goods	741	600	588	1,03	0,94	0,94	3,65	2,95	2,76	5,98	4,79	4,51
Load lines	3747	3519	3197	5,21	5,49	5,12	18,45	17,32	15,01	30,26	28,07	24,55
Propulsion & aux. machinery	4547	4346	4287	6,32	6,78	6,87	22,39	21,39	20,12	36,72	34,66	32,92
SOLAS related operational deficiencies	2865	2361	2099	3,98	3,68	3,36	14,11	11,62	9,85	23,14	18,83	16,12

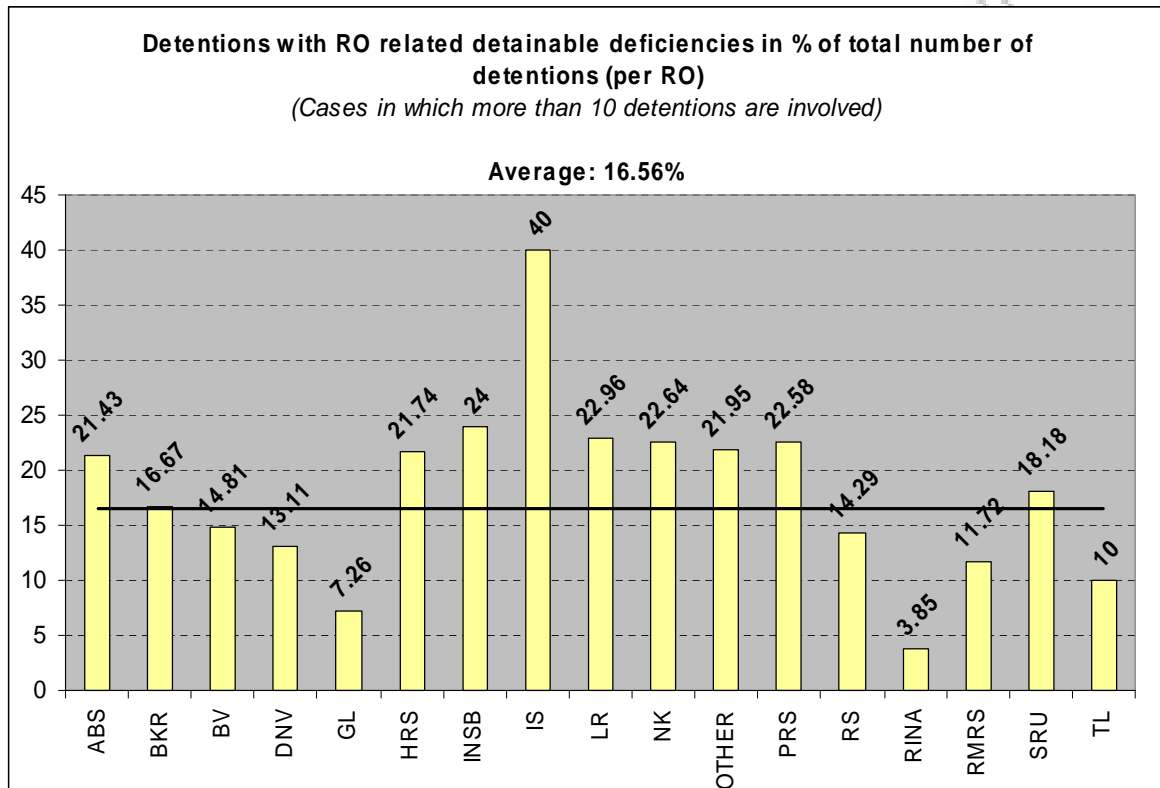
Κυριότερες κατηγορίες ελαττωμάτων ανά επιθεώρηση και ανά πλοίο

	<i>Number of Deficiencies</i>			<i>Deficiencies in % of Total Number</i>			<i>Ratio of def. to inspections x 100</i>			<i>Ratio of def. to indiv. ships x 100</i>		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
ISM related deficiencies	3539	2794	2940	4,92	4,36	4,71	17,43	13,75	13,80	28,58	22,28	22,57
MARPOL - annex I	4502	3646	3270	6,26	5,69	5,24	22,17	17,95	15,35	36,36	29,08	25,11
MARPOL - annex II	97	52	40	0,13	0,08	0,06	0,48	0,26	0,19	0,78	0,41	0,31
MARPOL - annex III	14	7	6	0,02	0,01	0,01	0,07	0,03	0,03	0,11	0,06	0,05
MARPOL - annex IV			24		0,04				0,11			0,18
MARPOL - annex V	696	9	608	0,97	0,01	0,97	3,43	0,04	2,85	5,62	0,07	4,67
MARPOL - annex VI			17			0,03			0,08			0,13
MARPOL - related operational deficiencies	11	610	134	0,02	0,95	0,21	0,05	3,00	0,63	0,09	4,87	1,03
Security (ISPS)		107	817		0,17	1,31		0,53	3,84		0,85	6,27
TOTAL	71928	64113	62434									

Κυριότερες κατηγορίες ελαττωμάτων ανά επιθεώρηση και ανά πλοίο

<i>Recognized Organization</i>		<i>Total number of deficiencies</i>	<i>Detentions with RO related deficiencies</i>	<i>Number of Individual ships</i>	<i>Percentage Detentions with RO related deficiencies</i>	<i>+/- Percentage Average</i>
American Bureau of Shipping	ABS	42	9	39	21,43	4,87
Bulgarski Koraben Register	BKR	18	3	15	16,67	0,10
Bureau Veritas (France)	BV	108	16	105	14,81	-1,75
Croatian Register of Shipping	CRS	6	2	6	33,33	16,77
Det Norske Veritas (Norway)	DNV	61	8	59	13,11	-3,45
Germanischer Lloyd (Germany)	GL	124	9	117	7,26	-9,30
Hellenic Register of Shipping (Greece)	HRS	23	5	18	21,74	5,18
Honduras Int. Surveying Inspection Bureau	HINSIB	1	0	1	0,00	-16,56
INCLAMAR (Cyprus)	INC	4	2	4	50,00	33,44
Indian Register of Shipping	IRS	1	0	1	0,00	-16,56
International Naval Surveys Bureau (Greece)	INSB	25	6	21	24,00	7,44
International Register of Shipping (USA)	IS	25	10	20	40,00	23,44
Isthmus Bureau of Shipping (Panama)	IBS	5	0	4	0,00	-16,56
Korean Register of Shipping	KRS	5	0	5	0,00	-16,56
Lloyd's Register (U.K)	LR	135	31	117	22,96	6,40
Nippon Kaiji Kyokai (Japan)	NK	53	12	52	22,64	6,08
Other (Class not Specified)		41	9	31	21,95	5,39
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	1	0	1	0,00	-16,56
Polski Rejestr Statcow	PRS	31	7	26	22,58	6,02
Register of Shipping (Albania)	RS	21	3	13	14,29	-2,28
Register of Shipping (Korea DPR)	RSK	5	0	5	0,00	-16,56
Registro Italiano Navale	RINA	26	1	25	3,85	-12,72
RINAVE Portuguesa	RP	1	0	1	0,00	-16,56
Romanian Naval Register	RNR	3	0	3	0,00	-16,56
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	145	17	131	11,72	-4,84
Shipping Register of Ukraine	SRU	11	2	10	18,18	1,62
Turkish Lloyd	TL	30	3	24	10,00	-6,56

Κρατήσεις λόγω ελαττωμάτων που σχετίζονται με το νηογνώμονα σε ποσοστό % του συνολικού αριθμού κρατήσεων (ανά νηογνώμονα)

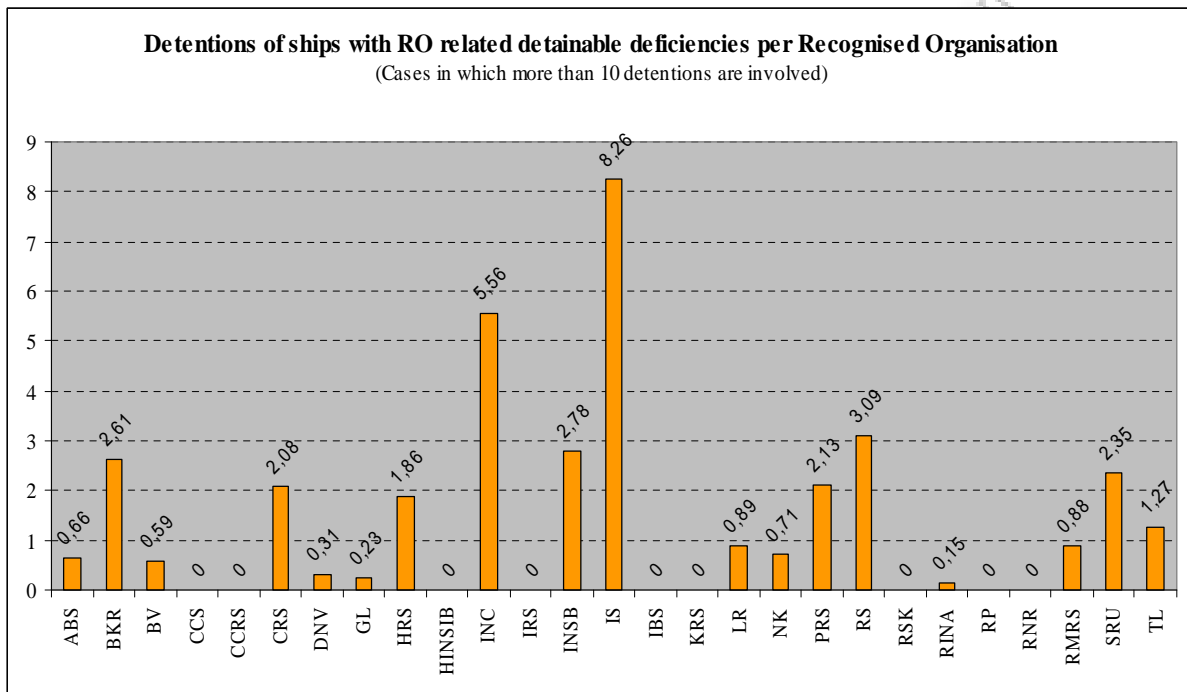


Κρατήσεις λόγω ελαττωμάτων που σχετίζονται με το νηογώμονα σε ποσοστό % του συνολικού αριθμού κρατήσεων (ανά νηογώμονα)

<i>Recognised Organisation</i>		<i>Total number of inspections</i>	<i>Number of individual ships inspected</i>	<i>Total number of detentions</i>	<i>Detention % of total number of inspections</i>	<i>+/- Percentage of average</i>	<i>Detention % of individual ships inspected</i>	<i>+/- Percentage of average</i>
Other (Class not specified)		201	133	9	4,48	3,70	6,77	5,59
American Bureau of Shipping	ABS	1364	1028	9	0,66	-0,11	0,88	-0,30
Bulgarski Koraben Register	BKR	115	60	3	2,61	1,84	5,00	3,82
Bureau Veritas (France)	BV	2709	1718	16	0,59	-0,18	0,93	-0,24
China Classification Society	CCS	150	128	0	0,00	-0,77	0,00	-1,18
China Corporation Register of Shipping	CCRS	15	12	0	0,00	-0,77	0,00	-1,18
Croatian Register of Shipping	CRS	96	65	2	2,08	1,31	3,08	1,90
Det Norske Veritas (Norway)	DNV	2595	1844	8	0,31	-0,47	0,43	-0,74
Germanischer Lloyd (Germany)	GL	3835	2279	9	0,23	-0,54	0,39	-0,78
Hellenic Register of Shipping (Greece)	HRS	269	148	5	1,86	1,09	3,38	2,20
Honduras Int. Surveying Inspection Bureau	HIN SIB	11	7	0	0,00	-0,77	0,00	-1,18
INCLAMAR (Cyprus)	INC	36	15	2	5,56	4,78	13,33	12,16
Indian Register of Shipping	IRS	41	36	0	0,00	-0,77	0,00	-1,18
International Naval Surveys Bureau (Greece)	INSB	216	110	6	2,78	2,01	5,45	4,27
International Register of Shipping (USA)	IS	121	74	10	8,26	7,49	13,51	12,34
Isthmus Bureau of Shipping (Panama)	IBS	13	9	0	0,00	-0,77	0,00	-1,18
Korean Register of Shipping	KRS	185	137	0	0,00	-0,77	0,00	-1,18
Lloyd's Register (U.K)	LR	3493	2340	31	0,89	0,11	1,32	0,15
Nippon Kaiji Kyokai (Japan)	NK	1692	1294	12	0,71	-0,06	0,93	-0,25
Polski Rejestr Statcow (Poland)	PRS	328	169	7	2,13	1,36	4,14	2,97
Register of Shipping (Albania)	RS	97	27	3	3,09	2,32	11,11	9,94
Register of Shipping (Korea, DPR)	RSK	12	11	0	0,00	-0,77	0,00	-1,18
Registro Italiano Navale	RINA	649	447	1	0,15	-0,62	0,22	-0,95
RINAVE Portuguesa	RP	24	11	0	0,00	-0,77	0,00	-1,18
Romanian Naval Register	RNR	22	14	0	0,00	-0,77	0,00	-1,18
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	1913	1148	17	0,88	0,12	1,48	0,30
Shipping Register of Ukraine	SRU	85	56	2	2,35	1,58	3,57	2,40
Turkish Lloyd	TL	237	136	3	1,27	0,49	2,21	1,03

*Where a country is shown after a Recognised Organization this indicates its location and not necessarily any connection with the maritime administration of that country.

Κρατήσεις λόγω ελαττωμάτων που σχετίζονται με το νηογνώμονα (περιπτώσεις στις οποίες περιλαμβάνονται πάνω από 10 επιθεωρήσεις)



Κρατήσεις λόγω ελαττωμάτων που σχετίζονται με το νηογνώμονα (περιπτώσεις στις οποίες περιλαμβάνονται πάνω από 10 επιθεωρήσεις)

<i>Recognised Organisation*</i>	<i>Detained once</i>	<i>Detained twice</i>	<i>Detained three times</i>
American Bureau of Shipping	9		
Bulgarski Koraben Register	3		
Bureau Veritas (France)	16		
Croatian Register of Shipping	2		
Det Norske Veritas (Norway)	8		
Germanischer Lloyd (Germany)	9		
Hellenic Register of Shipping (Greece)	3	1	
INCLAMAR (Cyprus)	2		
International Naval Surveys Bureau (Greece)	6		
International Register of Shipping (USA)	6	2	
Lloyd's Register (U.K)	26	1	1
Nippon Kaiji Kyokai (Japan)	12		
Other (Class not Specified)	7	1	
Polski Rejestr Statcow (Poland)	5	1	
Register of Shipping (Albania)	3		
Registro Italiano Navale	1		
Russian Maritime Register of Shipping	17		
Shipping Register of Ukraine	2		
Turkish Lloyd	1	1	

*Where a country is shown after a Recognised Organization this indicates its location and not necessarily any connection with the maritime administration of that country.

Αριθμός πλοίων με κρατήσεις λόγω ελαττωμάτων που σχετίζονται με το νηογνώμονα

<i>Flag State</i>	<i>Number of individual ships inspected</i>	<i>Number of ships detained (ships with RO related deficiencies)</i>	<i>Detentions as % of individual ships inspected</i>	<i>+/- Percentage of average</i>
Albania	42	3	7,14	5,97
Algeria	25	1	4,00	2,82
Angola	2	-	0,00	-1,18
Antigua and Barbuda	731	5	0,68	-0,49
Antilles, Netherlands	137	-	0,00	-1,18
Australia	1	-	0,00	-1,18
Austria	5	-	0,00	-1,18
Azerbaijan	22	-	0,00	-1,18
Bahamas	737	6	0,81	-0,36
Bahrain	4	-	0,00	-1,18
Barbados	70	-	0,00	-1,18
Belgium	42	-	0,00	-1,18
Belize	120	2	1,67	0,49
Bermuda	74	-	0,00	-1,18
Bolivia	5	-	0,00	-1,18
Brazil	10	-	0,00	-1,18
Bulgaria	52	-	0,00	-1,18
Cambodia	118	1	0,85	-0,33
Canada	4	-	0,00	-1,18
Cape Verde	1	-	0,00	-1,18
Cayman Islands	102	-	0,00	-1,18
Chile	2	-	0,00	-1,18
China	83	-	0,00	-1,18
Colombia	2	-	0,00	-1,18
Comoros	75	9	12,00	10,82
Cook Islands	4	-	0,00	-1,18
Croatia	70	1	1,43	0,25
Cyprus	569	4	0,70	-0,47
Denmark	253	1	0,40	-0,78
Dominica	15	1	6,67	5,49
Dominican Republic	9	-	0,00	-1,18
Egypt	32	-	0,00	-1,18
Estonia	30	-	0,00	-1,18
Ethiopia	6	-	0,00	-1,18
Faroe Islands	15	-	0,00	-1,18
Finland	98	-	0,00	-1,18
France	57	-	0,00	-1,18
Georgia	140	13	9,29	8,11
Germany	250	-	0,00	-1,18
Gibraltar	139	-	0,00	-1,18

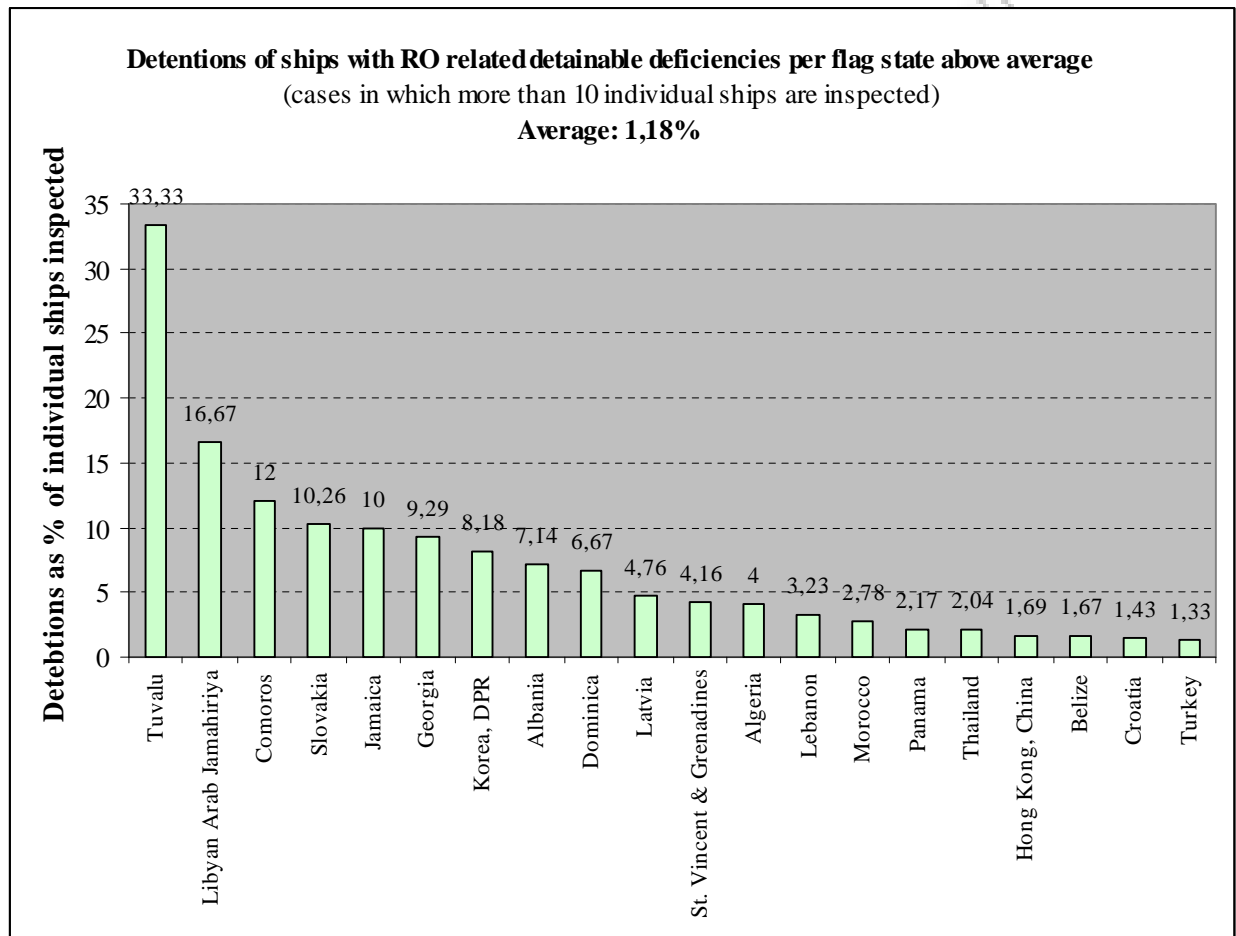
Κρατήσεις πλοίων λόγω ελαττωμάτων που σχετίζονται με το νηογνώμονα ανά σημαία-κράτους

<i>Flag State</i>	<i>Number of individual ships inspected</i>	<i>Number of ships detained (ships with RO related deficiencies)</i>	<i>Detentions as % of individual ships inspected</i>	<i>+/- Percentage of average</i>
Greece	369	4	1,08	-0,09
Honduras	20	-	0,00	-1,18
Hong Kong, China	296	5	1,69	0,51
Iceland	2	-	0,00	-1,18
India	64	-	0,00	-1,18
Indonesia	1	-	0,00	-1,18
Iran, Islamic Rep. of	67	-	0,00	-1,18
Ireland	38	-	0,00	-1,18
Israel	11	-	0,00	-1,18
Italy	302	-	0,00	-1,18
Jamaica	10	1	10,00	8,82
Japan	19	-	0,00	-1,18
Jordan	3	-	0,00	-1,18
Kazakhstan	4	-	0,00	-1,18
Korea, DPR	110	9	8,18	7,01
Korea, Republic of	52	-	0,00	-1,18
Kuwait	9	-	0,00	-1,18
Latvia	21	1	4,76	3,59
Lebanon	31	1	3,23	2,05
Liberia	718	5	0,70	-0,48
Libyan Arab Jamahiriya	6	1	16,67	15,49
Lithuania	58	-	0,00	-1,18
Luxembourg	37	-	0,00	-1,18
Madagascar	1	-	0,00	-1,18
Malaysia	24	-	0,00	-1,18
Maldives	1	-	0,00	-1,18
Malta	879	11	1,25	0,08
Man, Isle of	189	-	0,00	-1,18
Marshall Islands	339	1	0,29	-0,88
Mexico	1	-	0,00	-1,18
Moldova, Republic of	4	-	0,00	-1,18
Mongolia	10	-	0,00	-1,18
Morocco	36	1	2,78	1,60
Myanmar	7	-	0,00	-1,18
Namibia	2	-	0,00	-1,18
Netherlands, the	550	-	0,00	-1,18
Norway	564	-	0,00	-1,18
Pakistan	5	-	0,00	-1,18
Panama	1569	34	2,17	0,99
Philippines	54	-	0,00	-1,18

Κρατήσεις πλοίων λόγω ελαττωμάτων που σχετίζονται με το νηρογόμονο ανά σημαία-κράτους

<i>Flag State</i>	<i>Number of individual ships inspected</i>	<i>Number of ships detained (ships with RO related deficiencies)</i>	<i>Detentions as % of individual ships inspected</i>	<i>+/- Percentage of average</i>
Poland	28	-	0,00	-1,18
Portugal	115	-	0,00	-1,18
Qatar	5	-	0,00	-1,18
Register withdrawn	2	-	0,00	-1,18
Romania	18	-	0,00	-1,18
Russian Federation	548	6	1,09	-0,08
Saudi Arabia	11	-	0,00	-1,18
Serbia and Montenegro	3	-	0,00	-1,18
Seychelles	2	-	0,00	-1,18
Sierra Leone	2	-	0,00	-1,18
Singapore	238	1	0,42	-0,76
Slovakia	39	4	10,26	9,08
Spain	50	-	0,00	-1,18
Sri Lanka	3	-	0,00	-1,18
St. Vincent & Grenadines	433	18	4,16	2,98
St. Kitts and Nevis	3	-	0,00	-1,18
Sweden	195	-	0,00	-1,18
Switzerland	16	-	0,00	-1,18
Syrian Arab Republic	41	-	0,00	-1,18
Taiwan	14	-	0,00	-1,18
Thailand	49	1	2,04	0,86
Tonga	4	-	0,00	-1,18
Tunisia	7	-	0,00	-1,18
Turkey	376	5	1,33	0,15
Tuvalu	3	1	33,33	32,16
Ukraine	147	1	0,68	-0,50
United Arab Emirates	8	-	0,00	-1,18
United Kingdom	356	-	0,00	-1,18
United States of America	48	-	0,00	-1,18
Vanuatu	34	-	0,00	-1,18
Viet Nam	1	-	0,00	-1,18

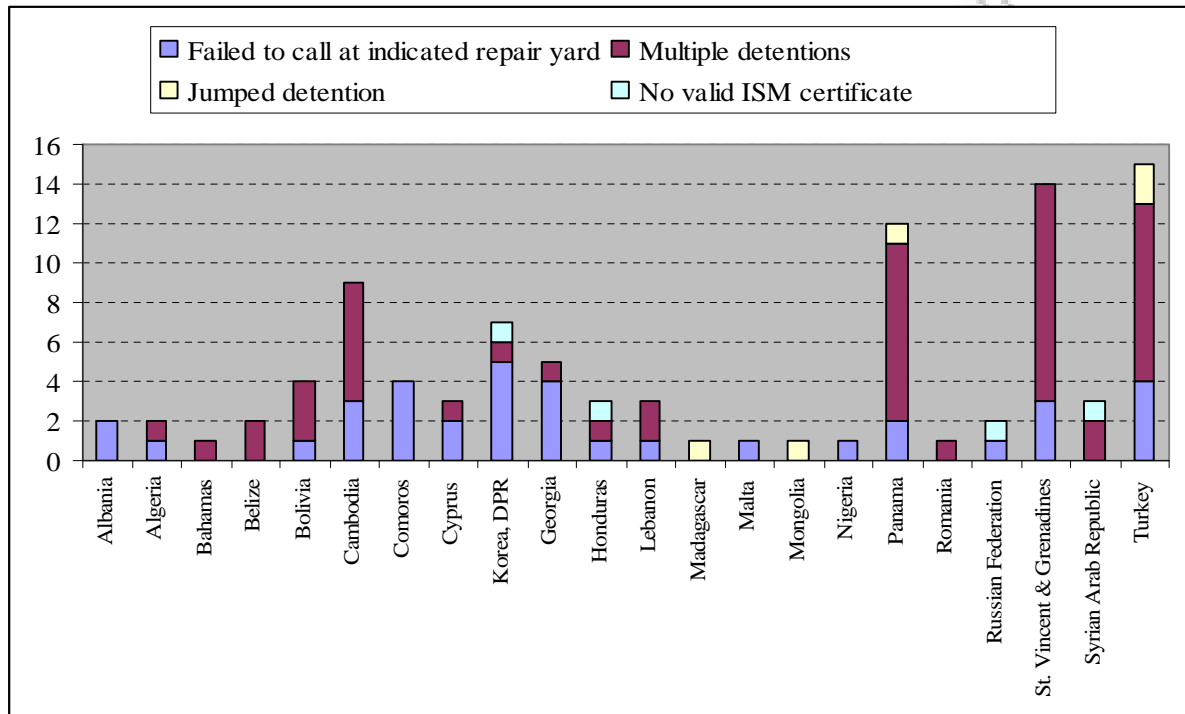
Κρατήσεις πλοίων λόγω ελαττωμάτων που σχετίζονται με το νηολόγιο ανά σημαία-κράτους



Κρατήσεις πλοίων λόγω ελαττωμάτων που σχετίζονται με το νηολόγιο ανά σημείο-κράτους πάνω από το μέσο όρο

<i>Flag</i>	<i>Banned ships</i>	<i>No valid ISM certificates</i>	<i>Jumped detention</i>	<i>Failed to call at indicated repair yard</i>	<i>Multiple detentions</i>
Albania	2			2	
Algeria	2			1	1
Bahamas	1				1
Belize	2				2
Bolivia	4			1	3
Cambodia	9			3	6
Comoros	4			4	
Cyprus	3			2	1
Korea, DPR	7	1		5	1
Georgia	5			4	1
Honduras	3	1		1	1
Lebanon	3			1	2
Madagascar	1		1		
Malta	1			1	
Mongolia	1		1		
Nigeria	1			1	
Panama	12		1	2	9
Romania	1				1
Russian Federation	2	1		1	
St. Vincent & Grenadines	14			3	11
Syrian Arab Republic	3	1			2
Turkey	15		2	4	9
	96	4	5	36	51

Αριθμός τιμωρημένων πλοίων και λόγοι τιμωρίας ανά σημαία-κράτους 2003/2005



Αριθμός τιμωρημένων πλοίων και λόγοι τιμωρίας ανά σημαία-κράτους 2003/2005

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ – ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΩΝ ΑΠΟ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ**



Emergency exit blocked with padlock



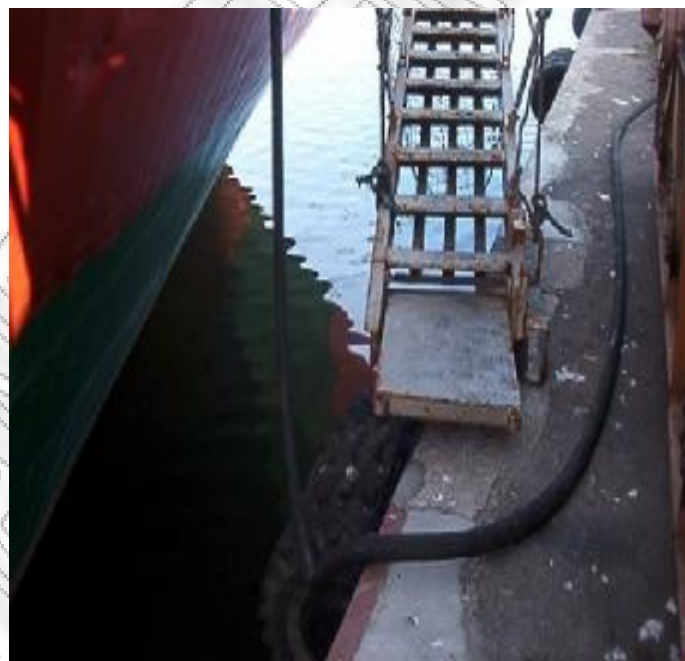
Exit grate bars permanently closed



Emergency door blocked



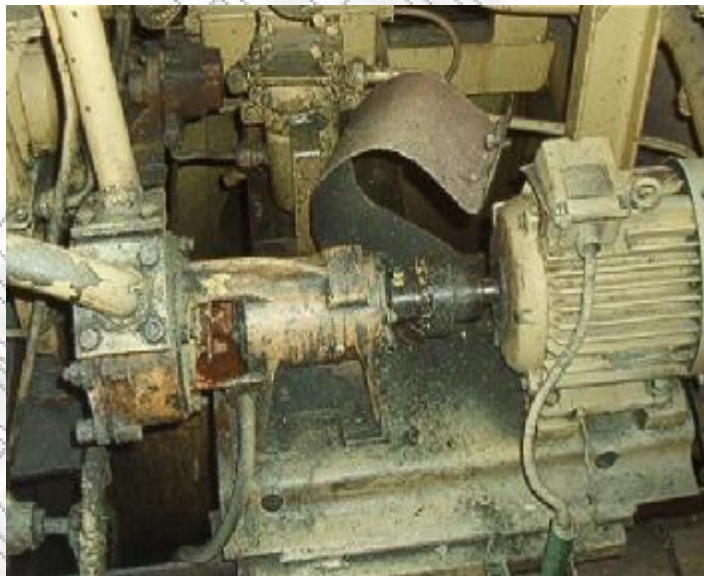
Safety locker – fire equipment mixed



Gangway not rigged safely - safety net insufficient



Rubber carpet missing in mail el. switchboard



Safety guard loose on pump coupling



Cover spring broken of the emergency escape engine room



lack of any safety railing



Engine oil sprinkles



Dirty barrels block the way through



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε – ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

Ακολουθούν παραδείγματα από πραγματικές αναφορές από επιθεωρήσεις από κράτη
λιμένων του Paris MOU:


REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL *

(reporting authority): Italian Coast Guard Headquarters
 (address): Via dell'Arbe, 18 - 00180 Roma
 (telephone): +39-06-5908 4723
 (telefax): +39-06-5908 4915

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

SHIP PARTICULARS

1. Name of ship La Spica 2. Flag of ship MALTA
 3. Type of ship GENERAL CARGO 4. Call sign SHOET
 5. IMO number 802376 6. Gross Tonnage 6425
 7. Date last laid down or conversion commenced 06th August 1987
 8. Deadweight (where applicable) 0
 9a. Classification Society(ies) Responsible For issuance Of Class Certificates:
Bureau Veritas (BV)
 9b. Classification society(ies) responsible for issuance of certificates on behalf of the Flag State:
Nippon Kaiji Kenkyu (NKK) - Bureau Veritas (BV)
 10. Full Particulars Of Company (Identical To Particulars As in The last Doc)**)
WENI LINES S.A. 182, Kifissias ave. Solou Str. 115 25 Psychiko Athens - Greece
 11. Name & address of charter: (Only ships carrying liquid or solid cargoes in bulk, prof. 1st charter record.)

- Demise Charter Time Charter Voyage Charter Not applicable
 First Charter Last Charter Not available

12. Name and signature of the master to certify that the information under 10 (and 11 if applicable) is correct:

Name: ROBLES SANTIAGO V.

Signature: _____

INSPECTION PARTICULARS*)**

13. Date of first boarding 01/08/2006 13b. Date of final report _____
 14. Place of inspection La Spica - ITALY
 15. If vessel is detained: date of issue of detention notice 01/08/2006
 16. Type of inspection Initial inspection More detailed inspection Expanded inspection
 Follow-up inspection Follow-up detention (C) & C.
 Operational control
 17. Operational controls (if any) Abandon ship Fire drill Offy water Sep. tested
 Emerg. Fire Pump Emergency generator Emergency Steering
 Communication eq. Damage control
 18. Areas Inspected Navigation bridge Cargo hold(s) / tanks Ballast tank
 Accommodation/galley Steering gear room/Engine room Gun deck
 Decks/Fore'sie Passenger spaces



* This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in cases of the certificates the ship is required to carry.

** Non-ASM ships: Master to supply and sign under 12, for correct full particulars of company

*** Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication www.parispmu.org

Παράδειγμα 1: Έκθεση επιθεώρησης πλοίου στην Ιταλία (Φόρμα Α)

NAME OF THE SHIP ΕΛΣΕ ΠΡΟΙΟ
19. Relevant certificate(s)

a. Title	b. Issuing authority	c. dates of issue	And expiry
1. SAFETY CONSTR. CERT.	BV	23.02.05	15.11.08
2. SAFETY EQUIPMENT	BV	23.02.05	15.11.08
3. SAFETY RADIO	BV	23.02.05	15.11.08
4. LOAD LINE	BV	23.02.05	15.11.08
5. IOPP	BV	23.02.05	15.11.08
6. ISM/DOC	NKK	28.10.04	31.08.06
7. ISM/SMC	NKK	26.07.06	18.05.10
8. MINIMUM SAFE MANNING	FLAG	20.12.04	11.06.08
9. ISSC	NKK	26.07.06	18.05.10
10. CLASS	BV	23.02.05	15.11.08
11. TONNAGE	FLAG	22.12.04	
12. JOC (DANGEROUS GOODS)	BV	23.02.05	15.11.08

b. Information on last intermediate or annual survey

Date of survey	Surveying authority	Port / Country
1. 14.12.05	BV	PYLOS (GREECE)
2. 14.12.05	BV	PYLOS (GREECE)
3. 14.12.05	BV	PYLOS (GREECE)
4. 14.12.05	BV	PYLOS (GREECE)
5. 14.12.05	BV	PYLOS (GREECE)
6. 30.08.05	NKK	ATHENS (GREECE)
7.		
8.		
9.		
10. 14.12.05	BV	PYLOS (GREECE)
11.		
12.		

20. Ship related inspection action taken:

<input checked="" type="checkbox"/> Flag State informed	<input checked="" type="checkbox"/> Class informed	<input type="checkbox"/> Next port informed
<input type="checkbox"/> All deficiencies rectified	<input type="checkbox"/> Inspection suspended	<input type="checkbox"/> Overriding priority inspection
<input checked="" type="checkbox"/> Ship detained	<input type="checkbox"/> Repair port to re-detain	<input type="checkbox"/> Next port to re-detain
<input type="checkbox"/> Ship allowed to sail after detention	<input type="checkbox"/> Ship allowed to sail after re-detention	
<input type="checkbox"/> MARPOL investigation	<input type="checkbox"/> Ship banned	<input type="checkbox"/> Ship expelled

21. Deficiencies no yes (see attached FORM B)

22. Supporting documentation no yes (see annex)

PORT STATE PARTICULARS

District office LA SPEZIA Harbour Master
Address Largo Michele Fiorillo, 2 La Spezia
Telephone +39-0187 2581213
Telefax +39-0187 770510
E-mail laस्पezia@guardiacostiera.it

Name (duly authorized PSCD of reporting authority)
Signature *TV (CP) Massimiliano MEZZANI*

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

Παράδειγμα 1: Έκθεση επιθεώρησης πλοίου στην Ιταλία (Φόρμα Α) - συνέχεια

List of possible deficiency action(s) taken:

10	Rectified	Deficiency rectified	
15	At the next port	Rectify the deficiency at the next port (1)	(1) never with a detainable deficiency
16	Within 14 days	Rectify the deficiency within 14 days (1)	
17	Before departure	Rectify the deficiency before departure	(2) only for ISM defective items and never with a detainable deficiency
18	Within 3 months	Rectify non conformity in three months (2)	
19	Major NC	Rectify major non conformity before departure (3)	
25	CSA informed	Competent Security Authority informed (4)	
33	Detained	Grounds for detention	
47	Agreed class condit.	As in the agreed class condition	(3) only for ISM defective items and always with a detainable deficiency
65	Flag consulted	Flag State consulted	
55	Operation stopped	Prohibition to continue an operation	
50	Temporary substitute	Temporary substitution of equipment	
31	Temporary repair	Temporary repair to be carried out	
05	LOW issued	Letter of Warning issued	(4) only for ISPS defective items
98	LOW withdrawn	Letter of Warning withdrawn	
99	Master instructed to	Master instructed to	

Παράδειγμα 1: Έκθεση επιθεώρησης πλοίου στην Ιταλία (Φόρμα Α) - συνέχεια



REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL (*)

(reporting authority): Italian Coast Guard Headquarters
 (address): Via dell'Arma, 10 - 00100 ROME
 (telephone): +39-0658084661
 (telex): +39-0609094910

Copy to: - master/
 head office
 PSCU
 If ship is detained, copy to:
 flag State
 recognised organisation, if applicable

1. Name of ship: **L. E. LI** 2. IMO number: **L 337** 3. Date of final report: 4. Place of inspection: **LA SPEZIA**

DEFICIENCIES FOUND AND FOLLOW UP ACTIONS ()**

Group code	Defective item	Nature of defect (**)	Convention ref. ³⁾	Action taken ⁴⁾	Additional comments	Class ref.
2086	Manuals, instructions	Wrong information		16	Information on supplement of IOPP certificate not fully matching with ship's plans (e.g. Dirty FO TK). Class society is kindly req. to investigate attending ship's certification plans as necessary	<input type="checkbox"/>
0620	Lighting	Damaged		16	Lighting on fune ¹⁾ lockers to be repaired as necessary	<input type="checkbox"/>
0946	Emergency lighting, batteries and switches	Inoperative	S74-T/C11/R43	20	Emergency diesel generator failed to run automatically (batteries inoperative - manually started up in more than 5 minutes). Supply of new batteries requested by the ship on 03rd June 2008.	<input type="checkbox"/>
0710	Fire prevention	No as required		17	Temporary rubber pipes on main engine, to be removed. Spring valve on cylinder oil TK to be repaired as necessary.	<input type="checkbox"/>
1170	Dangerous goods Code	Incomplete		18	IMDG Code on board not updated (am 31-02 emendamenti); new edition (am 32-04) to be provided within 14 days	<input type="checkbox"/>

Name (only authorized PSCO of reporting authority)
 Signature

TV (CP) **Masamiliano MEZZARI**
[Handwritten Signature]

(**) Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication (www.parispmu.org)
 1) This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out and all deficiencies are recalled before an application for re-inspection is made.
 2) To be completed in the event of a detention. (For non-convention ships <500 GT for reference only)
 3) See reverse side of form B for full labels.

Παράδειγμα 1: Έκθεση επιθεώρησης πλοίου στην Ιταλία (Φόρμα Β)



REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL *)

(reporting authority): Italian Coast Guard Headquarters
 (address): Via dell'Arto, 16 - 00100 ROMA
 (telephone): +39-0659084551
 (telex): +39-0859084818

Copy to: • master
 head office
 PSCO
 if ship's database, copy to:
 flag State
 recognized organisation, if applicable

1. Name of ship: P C J 2. IMO number: 861 71 3. Date of final report: 4. Place of inspection: LA SPEZIA

DEFICIENCIES FOUND AND FOLLOW UP ACTIONS **)

Group code	Defective item	Nature of defect (B)	Convention ref. (1)	Action taken (2)	Additional comments	Closed re: (3)
2650	Maintenance of the ship and equipment	Insufficient		18	Management of ship's spare parts does not comply with the aim of ISM. Company is pleased requested to face the problem adopting adequate corrective measures. Internal audit to be carried out within 14 days	<input type="checkbox"/>
2660	Company verification, review and evaluation	Incomplete		19	NGK external verification to be carried at the implementation of new Company's directions within a period of three months.	<input type="checkbox"/>
						<input type="checkbox"/>
						<input type="checkbox"/>
						<input type="checkbox"/>

Name (fully authorized PSCO of reporting authority)
 Signature

TV (CP) MARCELLO MEZZANI

**) Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication (www.maritime.eu)
 1) This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a deviation, it is recommended that a full survey is carried out and all deficiencies are recalled before an application for re-inspection is made.
 2) To be completed in the event of a deviation. (for non-convention ships <500 GT for reference only)
 3) See reverse side of form B for full details.

Παράδειγμα 1: Έκθεση επιθεώρησης πλοίου στην Ιταλία (Φόρμα Β) - συνέχεια

DEFICIENCIES FOUND AND FOLLOW UP ACTIONS⁽¹⁾

Group code	Defective item	Nature of defect ¹⁾	Convention ref. ²⁾	Action taken ³⁾	Additional comments	Class rep. ⁴⁾
0110	CARGO SHIP EQUIPMENT NOT PROTECTED	SAFETY EQUIPMENT FILED		16	CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT MUST BE UP TO DATE WITH AIS EQUIPMENT	
1705	SCOPE	NOT UP TO DATE		17	FOCAL POINTS MISSING	
1799	OTHER (HARPLANT)	NOT AS REQUIRED		17	OPERATIVE INSTRUMENTATIONS BEING	
1730	OIL FILTERING	NOT OPERATIVE		30	OILS MISSING	
0995	MAINTENANCE OF M/O	NOT AS REQUIRED		17	OILS IMPROPERATIVE	
2050	OPERATION OF LACK OF	OPERATIVE		30	SHIPS IDENTIFICATION NUMBER	
	MACHINERIES	FUNCTIONING		30	SHIPS IDENTIFICATION NUMBER	
					SHIPS IDENTIFICATION NUMBER	
					CHIEF ENGINEER DOESN'T SHOW	
					TO HAVE FAN VIBRATION WITH	
					EXPOSE MACHINERIES DURING	
					INSPECTION	
Name (duly authorized PSCO of reporting authority) I.V.(CP) Francesco MASSARO						
Signature: <i>[Signature]</i>						

3/5

Παράδειγμα 2: Έκθεση επιθεώρησης πλοίου στην Ιταλία. (Φόρμα Β)



SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES
 DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CULTIVO Y NORMAS DE BUQUES Y EQUIPOS



FORM B/1*

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

(reporting authority) DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
 (address) Ruiz de Alarcón nº 1 - 28071 MADRID
 (telephone) 34-91-507 92 59
 (telex) 34-91-507 90 03

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

1. Name of ship ARIZONA 2. IMO number 8204378 3. Date of final report 2002/10/17 4. Place of inspection CADIZ

DEFICIENCIES FOUND AND FOLLOW UP ACTIONS**

Group code	Defective item	Nature of defect ¹	Convention ref. ²	Action taken ³	Additional comments	Class resp. ⁴
STRUCTURE	THICKNESS MEASUREMENT REPORT	MISSING	80A57/78	AT THE NEXT PORT	LAST DEDOCKINGS	
CREW ACCOMMODATION	SANITARY FACILITIES	NOT PROPERLY MAINTAINED	11092	WITHIN 14 DAYS		
CREW ACCOMMODATION	CREW MESSROOM FURNITURE	DAMAGED	11092	WITHIN 14 DAYS		
CREW ACCOMMODATION	LIGHTING	DAMAGED	11092	WITHIN 14 DAYS	COVERS	
AQUARIUM SIGNAL	GENERAL ALARM	NONFUNCTIONING	80A57/78	BEFORE DEPARTURE	STEERING SEAR ROOM	
WORKING SPACES	IMO SIGNAL	MISSING	110117	BEFORE DEPARTURE	ENGINE ROOM	
WORKING SPACES	LIGHTING (EYEPROOF)	INCOMPLETE	110117	WITHIN 14 DAYS	ENGINE ROOM	

Name (duly authorized PSCO of reporting authority) G. F. F. M. S. F. P. C. Signature [Signature]

** Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication (www.parismou.org).
 1) This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out and all deficiencies are rectified before any application for re-inspection is made.
 2) To be completed in the event of a detention (for non-convention ships <500 GT for reference only).
 3) See reverse side of form B for full labels.

Παράδειγμα 3: Έκθεση επιθεώρησης πλοίου στην Ισπανία (Φόρμα Β)

FORM B1
REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL¹⁾
Paris MOU
 on Port State Control

(reporting authority) CANTIERI DI PORTO-CALLIARI
 (address) Via dei Colaboi
 (telephone) +39-070 6067262
 (telex) +39-070 6067218
 (E-mail) pcc@cantieri.it

copy to: master head office
 PSCO
 if ship is detained, copy to:
 the State
 responsible organization, if applicable

1. Name of ship: **ITSA / ITSA** 2. IMO number: **96 76 5** 3. Date of final report: **24.06.2016** 4. Port of inspection: **PORTO-CALLIARI - ITALY**

DEFICIENCIES FOUND AND FOLLOW UP ACTIONS²⁾

Group code	Defective item	Nature of defect ³⁾	Conventions ref. ⁴⁾	Action taken ⁵⁾	Additional comments	Class resp ⁶⁾
0110	Cargo Ship Safety Equipment Certificate	Not properly filed	15	On Form E attached to the Safety Equipment Certificate (items n° 3 and 3.1 are not correctly filled, item 5.2.2 (fire-fight capability) is wrongly indicated (90 instead 50))		<input type="checkbox"/>
1710	CI Record Book	Not properly filed	17	Reference codes (code C and D) are not correctly used.		<input type="checkbox"/>
0182	Continuous Synopsis Record	Entries missing	16	Item 6 is not in accordance with SMC.		<input type="checkbox"/>
0192	Thickness Measurement report	Missing	17	TWR missing on ESP file		<input type="checkbox"/>
1705	SOPCP	Incorrect	17	Company address is wrongly indicated		<input type="checkbox"/>
2186	Garbage management (other)	Not as required	17	In Garbage Management Plan is stated that incinerator is suitable only for a barge. In Garbage Record Book is stated that only barge are burnt into the incinerator.		<input type="checkbox"/>
2330	Garbage Record Book	Not as required	17	There is not evidence of the others disposal after sludge burning operations.		<input type="checkbox"/>
0685	On board training and instruction	Entries missing	17	Life-saving training Manual has to be amended according to the re-issuance of on board life-saving appliances.		<input type="checkbox"/>
0789	Fire safety	Entries missing	17	Fire-fighting Maintenance Manual has to be amended according to the real situation of on board fire-fighting appliances.		<input type="checkbox"/>
0688	Maintenance and inspection	Not as required	17	In Life-Saving Maintenance Manual diagram for lubricating points with the recent revised lubricating list of spare parts after list of sources of spare parts are missing.		<input type="checkbox"/>
2500	Water ingress alarm	Not as required	17	Forepeak water ingress alarm has to be checked		<input type="checkbox"/>
0630	Embarkation arrangements for survival crafts	Missing	17	Missing of information for the life liferaft (57411731.1.4) are missing.		<input type="checkbox"/>

Name (duly authorized PSCD of reporting authority) **STV/SPN Roberto BERTU** Signature

¹⁾ Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication (www.psccontrol.org)
²⁾ This inspection was not a full survey and details and/or labels may not be accurate. In the event of a detention, it is recommended that a full survey be carried out and all deficiencies are rectified before an application for re-inspection is made.
³⁾ To be completed in the event of a detention, for more information ships >500 GT (or >1600 tons-08)

Παράδειγμα 4: Έκθεση επιθεώρησης πλοίου στην Ιταλία (Φόρμα Β)



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ – ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΕΙΔΗ ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΩΝ**0100 : Ship`s certificates/logbooks**

- 0100 ship`s certificate/logbooks
- 0110 cargo ship safety equipment
- 0111 cargo ship safety construction
- 0112 passenger ship safety (including exemption)
- 0113 cargo ship safety radio
- 0114 cargo ship safety
- 0116 document of compliance (DoC/ISM Code)
- 0117 safety management certificate (SMC/ISM Code)
- 0119 Unspecified
- 0120 load lines (including exemption)
- 0124 cargo gear record book
- 0130 liquefied gases in bulk (CoF/GC Code)
- 0135 safe manning document
- 0150 prevention of pollution by oil (IOPP)
- 0155 pollution prevention noxious liquid substances in bulk
- 0160 International Ship Security Certificate
- 0162 Continuous synopsis record
- 0165 International Air Pollution Prevention (IAPP)
- 0170 document of compliance dangerous goods
- 0180 tonnage certificate
- 0190 logbooks/compulsory entries
- 0197 ISM certification in general
- 0199 other (certificates)

0200 : Training, certification and watchkeeping for seafarers

- 0200 Training, certification and watchkeeping for seafarers
- 0220 Unspecified
- 0221 certificates for masters and officers
- 0222 certificate for rating for watchkeeping
- 0223 certificates for radio personnel
- 0230 manning specified by the minimum safe manning document
- 0240 Unspecified

- 0241 certificate for medical first aid
- 0251 certificate for medical care
- 0253 schedule for watchkeeping personnel
- 0260 Table of Working Hours
- 0261 records of rest
- 0299 other (STCW)

0300 : Crew and accommodation (ILO 147)

- 0310 dirty, parasites
- 0320 ventilation
- 0322 noise
- 0330 sanitary facilities
- 0340 drainage
- 0350 lighting
- 0360 pipes, wires (insulation)
- 0361 electrical devices, flying wires
- 0370 sick bay
- 0371 medical equipment
- 0380 access/structure
- 0382 sleeping room
- 0384 furnishings
- 0387 messroom (location)
- 0389 laundry
- 0399 other (crew and accommodation)

0400 : Food and catering (ILO 147)

- 0400 food and catering (ILO 147)
- 0410 galley, handling room (maintenance)
- 0411 ventilation
- 0412 lighting
- 0413 cleanliness
- 0420 Provisions Quantity
- 0420 provisions
- 0421 provisions quality
- 0430 water, pipes and tanks
- 0440 cold room

- 0441 cold room temperature
- 0442 cold room cleanliness
- 0450 food personal hygiene
- 0452 food segregation
- 0499 other (food)

0500 : Working spaces (ILO 147)

- 0500 working spaces (ILO 147)
- 0510 ventilation, heating
- 0515 heating
- 0520 lighting
- 0530 Unspecified
- 0530 safe means of access
- 0531 Safe means of access shore-ship
- 0532 Safe means of access deck-hold/tank, etc.
- 0533 obstruction/slipping, etc.
- 0540 protection machinery
- 0541 Electrical
- 0541 electrical
- 0542 machinery
- 0543 steam pipes and pressure pipes
- 0550 danger areas
- 0551 gas instruments
- 0599 other (working spaces)

0600 : Life saving appliances

- 0600 Life saving appliances
- 0610 lifeboats
- 0611 lifeboat inventory
- 0613 stowage of lifeboats
- 0615 rescue boats
- 0616 rescue boat inventory
- 0618 stowage of rescue boats
- 0620 inflatable liferafts
- 0625 rigid liferafts
- 0628 stowage of liferafts

- 0630 launching arrangements for survival craft
- 0635 launching arrangements for rescue boats
- 0636 helicopter landing and pick-up area
- 0637 means of rescue
- 0640 distress flares
- 0645 Unspecified
- 0650 lifebuoys
- 0660 lifejackets
- 0663 immersion suits
- 0669 radio lifesaving appliances
- 0670 portable radio apparatus for survival craft
- 0671 radiotelegraph installation for survival craft
- 0672 EPIRB`s for survival craft
- 0673 2-way radiotelephone apparatus for survival craft
- 0674 emergency equipment for 2-way communication
- 0675 general emergency alarm
- 0676 public address system
- 0680 embarkation arrangements survival craft
- 0683 embarkation arrangements rescue boats
- 0684 means of recovery of lifesaving appliances
- 0686 buoyant apparatus
- 0690 line throwing appliances
- 0692 operational readiness, maintenance and inspections
- 0695 on board training and instructions
- 0696 maintenance and inspection
- 0699 other (life-saving)

0700 : Fire safety measures

- 0700 Fire safety measures
- 0710 fire prevention
- 0711 inert gas system
- 0712 division - main zones
- 0713 doors within main vertical zone
- 0714 Doors within main vertical zone
- 0715 fire detection
- 0716 means of escape

- 0720 fire fighting equipment
- 0725 fixed fire extinguishing installation
- 0730 fire fighting equipment and appliances
- 0735 personal equipment
- 0736 Emergency Escape Breathing Device
- 0739 Emergency Fire Pump
- 0740 fire pumps
- 0741 Means of control (opening, closure of skylights, pumps etc. Machinery spaces)
- 0743 fire dampers
- 0745 Machinery Spaces
- 0745 Main inlet/outlet vent. System
- 0745 Special Spaces
- 0745 ventilation, fire-dampers, valves, quick closing devices, means of control
- 0746 Jacketed piping system for high pressure fuel lines
- 0750 international shore connection
- 0755 fire control plan - all ships
- 0760 Unspecified
- 0799 other (fire safety)

0800 : Accident prevention (ILO 147)

- 0810 personal equipment
- 0820 protection machine/parts
- 0830 pipes, wires (insulation)
- 0850 structural features (ship)
- 0860 entry dangerous spaces (instructions, warnings)
- 0870 Unspecified
- 0899 other (accident prevention)

0900 : Safety in general

- 0900 Safety in general
- 0910 hydraulic and other closing devices/watertight doors
- 0915 signs, indications (WT doors, fire detectors, fire dampers, ventilation)
- 0916 Unspecified
- 0920 Damage control plan
- 0925 musters and drills

0930	stability/strength/loading information and instrument
0931	Unspecified
0932	Unspecified
0935	Unspecified
0936	steering gear
0938	hull damage impairing seaworthiness
0940	ballast, fuel and other tanks
0945	emergency lighting, batteries and switches
0950	electric equipment in general
0955	pilot ladders
0956	gangway, accommodation ladder
0960	means of escape
0970	location of emergency installations
0981	beams, frames, floors - operational damage
0982	beams, frames, floors - corrosion
0983	hull - corrosion
0984	hull - cracking
0985	bulkheads - corrosion
0986	bulkheads - operation damage
0987	bulkheads - cracking
0988	decks - corrosion
0989	decks - cracking
0990	enhanced programme of inspection (ESP)
0991	survey report file
0992	Thickness Measurement Report
0995	Marking of IMO Number
0999	other (safety in general)

1000 : Alarm signals

1010	general alarm
1011	General Emergency Alarm
1020	fire alarm
1030	steering-gear alarm
1040	engineers' alarm
1050	inert gas alarm
1060	machinery controls alarm

- 1070 UMS-alarm
- 1080 boiler-alarm
- 1099 other (alarms)

1100 : Carriage of cargo and dangerous goods

- 1100 Carriage of cargo and dangerous goods
- 1110 stowage of cargo
- 1115 cargo securing manual
- 1120 grain
- 1131 Unspecified
- 1132 Booklet for Bulk Cargo loading/unloading /stowage
- 1140 other cargo
- 1150 loading and unloading equipment
- 1160 holds and tanks
- 1170 dangerous goods codes
- 1199 other (cargo)

1200 : Load lines

- 1200 Load lines
- 1210 overloading
- 1220 freeboard marks
- 1225 Unspecified
- 1230 railing, cat walks
- 1240 cargo and other hatchways
- 1250 covers (hatchway-, portable-, tarpaulins, etc.)
- 1260 windows, side scuttles
- 1270 doors
- 1275 ventilators, air pipes, casings
- 1280 machinery space openings
- 1282 manholes/flush scuttles
- 1284 cargo ports/etc.
- 1286 scuppers, inlets, etc.
- 1288 freeing ports
- 1299 other (load lines)

1300 : Mooring arrangements (ILO 147)

- 1310 ropes and wires
- 1320 anchoring devices
- 1330 winches and capstans
- 1340 adequate lighting
- 1399 other (mooring)

1400 : Propulsion and auxiliary machinery

- 1400 Propulsion and auxiliary machinery
- 1405 Boilers
- 1410 propulsion main engine
- 1420 cleanliness of engine room
- 1430 auxiliary engine
- 1435 Gauges,thermometers etc.
- 1440 bilge pumping arrangements
- 1450 UMS-ship
- 1460 guards/fencing around dangerous machinery parts
- 1470 insulation wetted through (oil)
- 1490 Unspecified
- 1495 Unspecified
- 1499 other (machinery)

1500 : Safety of navigation

- 1510 equipment
- 1520 shipborne navigational equipment
- 1530 radar
- 1539 Unspecified
- 1540 gyro compass
- 1541 magnetic compass
- 1542 emergency steering position communications/compass reading
- 1543 Compass Correction Log
- 1544 Automatic Radar Plotting Aid (ARPA)
- 1546 direction finder
- 1550 lights, shapes, sound-signals
- 1551 signalling lamp
- 1560 charts
- 1561 ECDIS

1565	Automatic Identification System (AIS)
1570	nautical publications
1575	Echo sounder
1580	speed and distance indicator
1581	rudder angle indicator
1582	revolution counter
1587	Unspecified
1590	international code of signals
1591	Unspecified
1591	life saving signals
1594	ship reporting systems
1595	navigation bridge visibility
1596	Navigation Records
1597	distress messages : obligations and procedures
1599	other (navigation)

1600 : Radio

1600	Radio
1610	auto alarm
1611	functional requirements
1615	watch receiver 2182kHz
1620	main installation
1621	MF radio installation
1623	MF/HF radio installation
1625	INMARSAT ship earth station
1630	reserve installation
1635	maintenance/duplication of equipment
1640	direction finder
1641	Unspecified
1650	vhf station
1651	VHF radio station
1655	facilities for reception of marine safety information
1670	portable radio installation
1671	satellite EPIRB 406mhz/1.6 Ghz
1673	VHF EPIRB
1675	ship's radar transponder

- 1677 reserve source of energy
- 1680 radio log
- 1685 operation/maintenance
- 1699 other (radio)

1700 : MARPOL - annex I

- 1700 MARPOL - annex 1
- 1705 shipboard oil pollution emergency plan (SOPEP)
- 1710 oil record book
- 1720 control of discharge of oil
- 1721 retention of oil on board
- 1725 segregation of oil and water ballast
- 1730 oil filtering equipment
- 1735 pumping, piping and discharge arrangements of oil tankers
- 1740 oil discharge monitoring and control system
- 1745 15 PPM alarm arrangements
- 1750 oil/water interface detector
- 1760 standard discharge connection
- 1780 pollution report
- 1790 ship type designation
- 1795 suspected of discharge violation
- 1799 other (MARPOL - annex I)

1900 : MARPOL - annex II

- 1920 efficient stripping
- 1980 pollution report
- 1990 ship type designation
- 1999 other (MARPOL - annex II)

2000 : SOLAS related operational deficiencies

- 2010 muster list
- 2015 communication
- 2020 fire drills
- 2025 abandon ship drills
- 2030 damage control plan
- 2035 fire control plan

- 2040 bridge operation
- 2041 operation of GMDSS equipment
- 2045 cargo operation
- 2050 operation of machinery
- 2055 manuals, instructions, etc.
- 2056 Establishment of working language on board
- 2060 dangerous goods or harmful substances in packaged form
- 2099 other (SOLAS operational)

2100 : MARPOL related operational deficiencies

- 2110 oil and oily mixtures from machinery spaces
- 2120 garbage
- 2199 other (MARPOL operational)

2200 : MARPOL - annex III

- 2240 stowage
- 2250 Unspecified
- 2299 other (MARPOL - annex III)

2300 : MARPOL - annex V

- 2300 MARPOL - annex V
- 2310 placards
- 2320 garbage management plan
- 2330 garbage record book
- 2399 other (MARPOL - annex V)

2500 : ISM related deficiencies

- 2500 ISM related deficiency
- 2510 safety and environmental policy
- 2515 company responsibility and authority
- 2520 designated person(s)
- 2525 master's responsibility and authority
- 2530 resources and personnel
- 2535 development of plans for shipboard operations
- 2540 emergency preparedness
- 2545 reports and analysis of non-conformities, accidents and hazardous

- occurrences
- 2550 maintenance of the ship and equipment
- 2555 documentation
- 2560 company verification, review and evaluation
- 2565 certification, verification and control
- 2599 other (ISM)

2600 : Bulk carriers - additional safety measures

- 2620 endorsement of cargo booklet
- 2640 cargo density declaration
- 2650 loading instruments
- 2651 loading/unloading plan
- 2660 Water Level Indicator
- 2699 other (Bulk carriers)
- 2705 Security Related Deficiencies
- 2710 Ship Security Plan
- 2732 Drills
- 2750 Access control
- 2751 Restricted area
- 2764 Communications
- 2790 Ship Security Officer
- 2799 Other (ISPS/Security related deficiencies)
- 2910 Sewage Treatment Plant
- 2930 Sewage Discharge Connection
- 3099 other (MARPOL-Annex VI)

9800 : All other deficiencies

- 9800 all other deficiencies (clearly hazardous to safety, health or environment specified in clear text)

9900 : Other deficiencies

- 9900 other deficiencies (not clearly hazardous to safety, health or environment specified in clear text)
- 9901 Unspecified

