

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**

**ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ  
ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΤΩΝ  
ΠΛΟΙΩΝ»**

Κυριακή Σοφία Καναβού

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2012

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

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

Τα Μέλη της Επιτροπής ήταν:

Γ. Σαμιώτης, Επίκουρος Καθηγητής (Επιβλέπων)

Β. Τσελέντης, Καθηγητής

Μ. Παζαρζής, Αναπληρωτής Καθηγητής

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια ολοκλήρωσης των σπουδών μου στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Μεταπτυχιακού Προγράμματος του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Πρόκειται για μια ανάλυση της έννοιας της Αξιοπλοΐας καθώς και μια μελέτη του τρόπου με τον οποίο ο όρος αυτός πλαισιώνεται θεσμικά.

Πρώτα απ' όλα, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα της εργασίας, κ. Σαμιώτη Γεώργιο, επίκουρο καθηγητή, για τη συνεχή του καθοδήγηση και το ενδιαφέρον του στη συγκρότηση και ολοκλήρωση της.

Ευχαριστίες θα ήθελα επίσης να αποδώσω στον κ. Τσελέντη Β, καθηγητή καθώς και στον κ. Παζαρζή Μ., αναπληρωτή καθηγητή, μέλη της Επιτροπής που ενέκρινε την παρούσα εργασία.

Τέλος, επειδή με την εργασία αυτή ολοκληρώνονται οι σπουδές μου ως μεταπτυχιακής φοιτήτριας, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για όλη τη βοήθεια και τη συμπαράσταση της.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

|   |          |
|---|----------|
| Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright.....   | i        |
| Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή.....   | ii       |
| Πρόλογος.....   | iii      |
| Πίνακας Περιεχομένων.....   | iv       |
| Πίνακας Υποθέσεων.....  | x        |
| Πίνακας Σχημάτων.....   | xii      |
| Περίληψη.....   | xiii     |
| <b>Εισαγωγή.....</b>  | <b>1</b> |
| <br>  |          |
| <b>1.Αξιοπλοΐα και λοιπές έννοιες.....</b>  | <b>4</b> |
| 1.1. Αξιοπλοΐα Πλοίου.....  | 4        |
| 1.1.1. Φυσική Αξιοπλοΐα.....  | 4        |
| 1.1.1.1. Αξιοπλοΐα και χρόνος ταξιδιού.....   | 5        |
| 1.1.1.2. Αξιοπλοΐα και διαφορετικοί τύποι νερού.....  | 5        |
| 1.1.1.3. Αξιοπλοΐα και τύπος πλοίου.....  | 6        |
| 1.1.1.4. Αξιοπλοΐα και επίπεδο γνώσεων.....   | 7        |
| 1.1.1.5. Αξιοπλοΐα πλοίου και εξοπλισμού.....   | 8        |
| 1.1.1.6. Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων (International Safety Management Code – ISM Code)..... | 8        |
| 1.1.2. Ανθρώπινη Αξιοπλοΐα.....   | 9        |
| 1.1.2.1. Αξιοπλοΐα και ικανότητα πληρώματος.....  | 10       |
| 1.1.2.2. Αξιοπλοΐα και επαρκής αριθμός πληρώματος.....  | 10       |

|  |           |
|--|-----------|
| 1.1.2.3. Αξιοπλοΐα και άγνοια πληρώματος.....  | 11        |
| 1.1.2.4. Αμέλεια ή ανικανότητα πληρώματος.....   | 12        |
| 1.1.2.5. Ανικανότητα ή κακή διαχείριση.....  | 13        |
| 1.1.2.6. ISM Code και Ανθρώπινη Αξιοπλοΐα.....   | 13        |
| 1.1.3. Αξιοπλοΐα και έγγραφα.....  | 13        |
| 1.1.3.1. Έγγραφα πλοήγησης.....  | 14        |
| 1.1.3.2. Σχέδια πλοίου.....  | 15        |
| 1.1.3.3. Άλλα έγγραφα.....   | 15        |
| 1.2. Αξιοπλοΐα φορτίου.....  | 15        |
| 1.2.1. Αξιοπλοΐα γενικού φορτίου.....  | 16        |
| 1.2.2. Αξιοπλοΐα ειδικού φορτίου.....  | 17        |
| 1.2.3. Αναξιοπλοΐα ή κακή στοιβασία.....   | 18        |
| <b>2. Το Θεσμικό πλαίσιο της Αξιοπλοΐας.....</b>   | <b>20</b> |
| 2.1. Η Ιστορία της Αξιοπλοΐας.....   | 20        |
| 2.2. Νόμοι που διέπουν τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων γενικά και την αξιοπλοΐα ειδικά.....  | 22        |
| 2.2.1. The Hague - Visby Rules.....  | 22        |
| 2.2.2. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη Θαλάσσια Μεταφορά Εμπορευμάτων (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea - Hamburg Rules)..... | 23        |
| 2.2.3. Διεθνής Σύμβαση για την Προστασία της Ζωής στη Θάλασσα (International Convention on Safety of Life at Sea - SOLAS).....                             | 23        |

|  |           |
|--|-----------|
| 2.2.4. Διεθνής Σύμβαση για το Ανώτατο Όριο Φόρτωσης (International Convention of Load Lines).....  | 25        |
| 2.2.5. Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της Μόλυνσης από τα πλοία (International Convention for the prevention of pollution from ships - MARPOL).....   | 26        |
| 2.2.6. Διεθνής Σύμβαση για Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλάκων των Ναυτικών (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STC)..... | 27        |
| 2.3. Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization-IMO).....   | 27        |
| 2.4. Η σημασία της αξιοπλοΐας.....   | 28        |
| 2.4.1. Θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων.....   | 29        |
| 2.4.2. Ναυτικό ασφαλιστικό δίκαιο.....   | 30        |
| <b>3. Κράτος – Σημαία (Flag – State).....</b>  | <b>32</b> |
| 3.1. Ορισμός του Κράτους – Σημαίας.....  | 32        |
| 3.2. Η ιστορική εξέλιξη του Κράτους – Σημαίας.....   | 33        |
| 3.3. Επιθεωρήσεις του Κράτους – Σημαίας.....   | 35        |
| 3.3.1. Γενικά.....   | 35        |
| 3.3.2. Είδη επιθεωρήσεων.....  | 36        |
| 3.3.2.1. Επιθεώρηση πριν την εγγραφή του πλοίου.....   | 36        |
| 3.3.2.2. Ετήσια επιθεώρηση ασφαλείας.....  | 37        |
| 3.3.2.3. Επιθεώρηση πρόληψης απαγόρευσης απόπλου.....  | 39        |
| 3.3.2.4. Επιθεώρηση μετά την απαγόρευση του απόπλου.....   | 40        |
| 3.3.2.5. Επιθεώρηση μετά από θαλάσσιο ατύχημα.....   | 41        |

|   |           |
|---|-----------|
| 3.3.2.6. Ειδική επιθεώρηση ασφαλείας.....   | 41        |
| 3.3.2.7. Έλεγχοι επιβεβαίωσης του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facility Safety Code - ISPS Code)..... | 42        |
| 3.4. Προβλήματα των Κρατών – Σημαιών.....   | 42        |
| <b>4. Νηογνώμονες (Classification Societies).....</b>   | <b>44</b> |
| 4.1. Εισαγωγή.....  | 44        |
| 4.2. Ιστορικά.....  | 45        |
| 4.3. Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων (International Association of Classification Societies – IACS).....  | 47        |
| 4.4. Το πλαίσιο λειτουργίας της Κλάσης.....   | 48        |
| 4.4.1. Η αποστολή του Νηογνώμονα.....   | 48        |
| 4.4.2. Συμβολισμοί Κλάσης (Classification Notations).....   | 50        |
| 4.4.3. Ανάθεση, Διατήρηση, Παύση και Ανάκληση Κλάσης.....   | 51        |
| 4.4.3.1. Ανάθεση της Κλάσης.....  | 51        |
| 4.4.3.2. Διατήρηση της Κλάσης.....  | 52        |
| 4.4.3.3. Αναστολή της Κλάσης.....   | 52        |
| 4.4.3.4. Κατάργηση της Κλάσης.....  | 53        |
| 4.4.5. Επιθεωρήσεις.....  | 54        |
| 4.4.5.1. Επιθεώρηση ανανέωσης Κλάσης / ειδική επιθεώρηση.....   | 54        |
| 4.4.5.2. Ετήσια επιθεώρηση.....   | 54        |
| 4.4.5.3. Ενδιάμεση επιθεώρηση.....  | 55        |
| 4.4.5.4. Bottom / Docking survey.....   | 55        |



|   |           |
|---|-----------|
| 4.4.5.5. Tailshaft survey.....  | 56        |
| 4.4.5.6. Επιθεώρηση του λέβητα.....   | 57        |
| 4.4.5.7. Μη περιοδικές επιθεωρήσεις.....  | 57        |
| 4.4.6. Πιστοποιητικό Κλάσης.....  | 58        |
| 4.4.7. Υποχρεωτική πιστοποίηση των πλοίων.....  | 59        |
| 4.4.8. Αποτίμηση εργασίας της Κλάσης.....   | 60        |
| <b>5. Κρατικός Έλεγχος Λιμένων (Port State Control).....</b>                            | <b>61</b> |
| 5.1. Γενικά.....  | 61        |
| 5.2. Η θεσμοθέτηση του Port State Control.....  | 63        |
| 5.2.1. Η ιστορική εξέλιξη των Memorandum of Understandings (MoUs) και το πρώτο MoU..... | 63        |
| 5.2.2. Περιφερειακές συμφωνίες και τα μέλη τους.....                                    | 66        |
| 5.3. Η λειτουργία του PSC.....  | 69        |
| 5.3.1. Οι βασικές αρχές του PSC.....  | 69        |
| 5.3.2. Τύποι επιθεωρήσεων.....  | 71        |
| 5.3.2.1. Αρχική επιθεώρηση.....   | 71        |
| 5.3.2.2. Λεπτομερής επιθεώρηση.....   | 72        |
| 5.3.2.3. Εκτεταμένη επιθεώρηση.....   | 73        |
| 5.4. Ανεπάρκειες και κρατήσεις σκαφών.....  | 74        |
| 5.4.1. Ανεπάρκειες και ελαττώματα.....  | 74        |
| 5.4.2. Επιλογές του επιθεωρητή και διορθωτικές ενέργειες.....                           | 75        |
| 5.4.3. Διαδικασίες κράτησης (Detention) ενός σκάφους.....                               | 77        |

|  |           |
|--|-----------|
| 5.4.4. Κριτήρια κράτησης ενός σκάφους και δικαίωμα έφεσης..... | 78        |
| 5.5. Προβλήματα PSC.....                                       | 80        |
| <b>Συμπεράσματα.....</b>                                       | <b>82</b> |
| <b>Βιβλιογραφία.....</b>                                       | <b>84</b> |
| A. Βιβλία / Μονογραφίες.....                                   | 84        |
| B. Άρθρα / Εισηγήσεις.....                                     | 85        |
| Γ. Πηγές από το διαδίκτυο.....                                 | 86        |

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ (CASES)

Moore v. Lunn, (1923) 15 Ll. L. Rep. 155.

Bradley v. Federal Steam Navigation, (1926) 24 Ll. L. Rep. 446

Moore and Another v. Lunn and Others. (1923) 15 Ll. L. Rep. 155. Lord Justice Bankes, p. 156

Burnard & Alger, Ltd. v. Player & Co. (1928) 31 Ll. L. Rep. 281

The Makedonia, [1962] 1 Lloyd's Rep. 316

Standard Oil Company of New York; v. Clan Line Steamers, Limited. [1924] A.C. 100. p. 120-121

The Roberta (1938) 60 Ll L Rep 84

Grand Champion Tankers Ltd. v. Norpipe A/s and Others (The Marion), [1982] 2 Lloyd's Rep. 52, p. 57. Mr. Justice SHEEN

Union of India v. N.V. Reederij Amsterdam, (The Amstelslot), [1963] 2 Lloyd's Rep 223

Rathbone Bros & Co v Maciver Sons & Co [1903] 2 KB 378

Warranties in Marine Insurance, Second Edition, Baris Soyer, London, 206, p. 117

Tattersall v. The National Steamship Company, Limited, (1883-84) LR 12 Q.B.D. 297

Gilroy, Sons, & Co v. W. R. Price & Co, [1893] A.C. 56

[2000] 2 Lloyd's Rep. 255

Rowson v. Atlantic Transport Company, Limited, [1903] 2 K.B. 666

Queensland National Bank Limited v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, [1898] 1 Q.B. 567

Madras Electric Supply Company v. P. & O. Steam Navigation Company, (1923) 16 Ll.

Ingram & Royle, Limited v. Services Maritimes du Tréport, [1913] 1 K.B. 538.  
Scrutton J. p 543

Robin Hood Flour Mills, Ltd. v. N. M. Paterson & Sons, Ltd., (The Farrandoc), [1967] 2 Lloyd's

McFadden v. Blue Star Line, [1905] 1 K.B. 697

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 01, Docking survey, <http://www.energmontaz-polnoc.com.pl/eng/index.php/epg-shipyard/12-epg-shipyard-news/55-m-t-fidelity-special-survey-in-epg-shipyard>.

Σχήμα 02, Tailshaft survey, <http://www.answers.com/topic/propeller>.

Σχήμα 03, Παγκόσμια κατανομή PSC MOU, [http://www.gl-group.com/pdf/PSC\\_Information\\_Manual\\_rev09\\_defcodes.pdf](http://www.gl-group.com/pdf/PSC_Information_Manual_rev09_defcodes.pdf)

Σχήμα 04, Εικόνες διάβρωσης σε διάφορα σημεία του σκάφους, <http://maritimesafety.pmo.ir/flagandportstatecontrol-highlightofpscactivities-en.html>

Σχήμα 05, Συνηθέστερα ελαττώματα-ανεπάρκειες κατά το 2010, <http://phamtyn.wordpress.com/2011/09/05/nh%E1%BB%AFng-khi%E1%BA%BFm-khuy%E1%BA%BFt-co-th%E1%BB%83-b%E1%BB%8B-gi%E1%BB%AF-tau-th%C6%B0%E1%BB%9Dng-hay-g%E1%BA%B7p/>

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης. Με σκοπό να διασφαλίσουμε λοιπόν ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία λειτουργεί καταλλήλως, είναι σημαντικό να είναι σωστά θεσμοθετημένη και να συμβαδίζει με τις εξελίξεις του παγκόσμιου εμπορίου. Είναι σ' αυτό το σημείο που τίθεται το ζήτημα της **αξιοπλοΐας** των πλοίων, της κατάστασης δηλαδή στην οποία βρίσκεται ένα πλοίο ώστε να μπορεί να κάνει ασφαλείς πλόες.

Ο όρος αυτό περιλαμβάνει τη φυσική αξιοπλοΐα, την ανθρώπινη αξιοπλοΐα και την αξιοπλοΐα σε σχέση με τα έγγραφα, αναφορικά με την αξιοπλοΐα του πλοίου. Είναι σημαντική όμως και η καταλληλότητα του πλοίου σε σχέση με το φορτίο, προκειμένου να το μεταφέρει με ασφάλεια. Υπάρχει φυσικά ένα ολόκληρο θεσμικό πλαίσιο το οποίο θα πρέπει να τηρείται ώστε να προάγεται η έννοια αυτή.

Υπάρχουν τρεις βασικοί φορείς που προσδιορίζουν την καταλληλότητα των πλοίων μέσω διαφόρων ειδών επιθεωρήσεων. Πρώτα απ' όλα, το **Κράτος – Σημαία**, που είναι ουσιαστικά το κράτος κάτω απ' τους νόμους του οποίου είναι εγγεγραμμένο ένα πλοίο, ο **Νηογνώμονας**, ο οποίος είναι ένας Μη Κυβερνητικός Οργανισμός που θέτει κάποιες τεχνικές προδιαγραφές για την κατασκευή και τη λειτουργία των πλοίων, αλλά και το πιο βασικό απ' όλα, ο **Κρατικός Έλεγχος Λιμένων**, μέσω του οποίου τα ξένα πλοία επιθεωρούνται σε άλλα λιμάνια με σκοπό την εξακρίβωση της συμμόρφωσης τους με τις διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις από άποψη ασφάλειας, κατασκευής, διαχείρισης και εξοπλισμού λειτουργεί σαν ένα τελευταίο δίχτυ ασφαλείας μετά το Κράτος – Σημαία και το Νηογνώμονα.

Βέβαια, παρά την ύπαρξη ενός ολόκληρου συστήματος που μεριμνά και προάγει την αξιοπλοΐα, φαίνεται πως η εφαρμογή της τελικά δεν είναι αυτονόητη.

## ABSTRACT

The 90% of global trade is carried by sea. In order to ensure that shipping industry works appropriately, it is important to be properly legislated and in compliance with the world trade's developments. At this point, it would be significant to underline the value of **seaworthiness**, meaning the fit condition of a vessel to traverse the seas.

This term includes the physical seaworthiness, the human seaworthiness and the documents seaworthiness, in relation to the seaworthiness of the vessel. Equally important is the cargo – worthiness. Of course, there is a whole institutional framework which should be respected, in order for the seaworthiness to be promoted.

There are three basic bodies which determine the adequacy of the vessels through different types of surveys. First of all, the **Flag – State**, which is the state under whose laws the vessel is registered or licensed, the **Classification Society**, which is a non-governmental organization that establishes and maintains technical standards for the construction and operation of ships and last and most important, the **Port State Control**, the inspection of foreign ships in other national ports by PSC officers for the purpose of verifying that the vessel is manned and operated in compliance with applicable international law. PSC works as a last safety net after the Flag – State and the Classification Society.

However, even though the existence of a whole system that concerns about seaworthiness, its application is not always obvious.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία στον 21ο αιώνα αποτελεί θεμέλιο του διεθνούς εμπορίου και της παγκόσμιας οικονομίας, ως η πιο ασφαλής, αποδοτική και φιλική προς το περιβάλλον μέθοδος μεταφοράς εμπορευμάτων ανά την υφήλιο. Ζούμε σε μια παγκόσμια κοινωνία η οποία στηρίζεται απ' την παγκόσμια οικονομία, η οποία προφανώς και δε θα λειτουργούσε χωρίς τη συνεισφορά των πλοίων και της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Τα παραπάνω επισημαίνουν τη σημασία της ναυτιλίας για το διεθνές εμπόριο, κυρίως εάν λάβουμε υπόψη μας ότι το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης.<sup>1</sup> Με σκοπό να διασφαλίσουμε ότι η βιομηχανία αυτή λειτουργεί καταλλήλως, με ασφάλεια και σεβασμό προς το περιβάλλον, είναι καίριας σημασίας να είναι σωστά θεσμοθετημένη και να συμβαδίζει με τις εξελίξεις του παγκόσμιου εμπορίου.

Είναι ακριβώς εδώ που έρχεται στην επιφάνεια το ζήτημα της αξιοπλοΐας των πλοίων. Ο όρος αξιοπλοΐα (στα αρχαία Ελληνικά «εύπλοια») χαρακτηρίζει γενικά την κατάσταση-καταλληλότητα που βρίσκεται ένα πλοίο ώστε να μπορεί να κάνει ασφαλείς πλόες και αναλαμβάνεται ως υποχρέωση απ' τον εκναυλωτή προς το ναυλωτή κατά τη σύναψη της ναύλωσης.

Στην εργασία λοιπόν αυτή, μέσα απ' τη διεξοδική μελέτη πηγών (βιβλία, άρθρα, σελίδες στο Διαδίκτυο) προσπάθησα να συγκεντρώσω τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί ένα πλοίο προκειμένου να χαρακτηριστεί αξιόπλοο αλλά και να παρουσιάσω τους φορείς που δεσμεύονται για την ασφάλεια των πλοίων καθώς και τον τρόπο λειτουργίας αυτών. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον προκαλεί το γεγονός ότι παρά την ύπαρξη μεγάλου αριθμού νόμων οι οποίοι δεν αφήνουν κανένα περιθώριο παρανόησης, προβλήματα τελικά φαίνεται πως αντιμετωπίζονται απ' όλες τις πλευρές την ναυτιλιακής βιομηχανίας που σχετίζονται με το ζήτημα της αξιοπλοΐας.

Στο Πρώτο Κεφάλαιο ασχολήθηκα με τον ορισμό της αξιοπλοΐας. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει την τεχνική ικανότητα εκτέλεσης της συγκεκριμένης μεταφοράς, την απαιτούμενη επάνδρωση, εξοπλισμό και εφοδιασμό του πλοίου, την καταλληλότητα

---

<sup>1</sup> International Maritime Organization (2003), "International Shipping: Carrier of World Trade", p.1



των χώρων του πλοίου για την ασφαλή υποδοχή, φόρτωση, στοιβασία και εκφόρτωση του φορτίου.<sup>2</sup>

Στο Δεύτερο Κεφάλαιο ασχολήθηκα με το θεσμικό πλαίσιο της αξιοπλοΐας, ενώ αναφέρθηκα και στη σημασία της αξιοπλοΐα αναφορικά με τη Θαλάσσια Μεταφορά Εμπορευμάτων αλλά και το Ναυτικό Ασφαλιστικό Δίκαιο.

Στα επόμενα τρία κεφάλαια ασχολήθηκα με τους φορείς που προσδιορίζουν την καταλληλότητα του πλοίου μέσω διαφόρων ειδών επιθεωρήσεων.

Συγκεκριμένα, στο Κεφάλαιο 3 παρουσίασα τον τρόπο λειτουργίας του Κράτους – Σημαίας (Flag – State), που είναι ουσιαστικά το κράτος κάτω απ’ τους νόμους του οποίου είναι εγγεγραμμένο ένα πλοίο. Αναλύω τον τρόπο με τον οποίο αυτό εξελίχθηκε ιστορικά και αναφέρω μετέπειτα τις επιθεωρήσεις στις οποίες προβαίνει με σκοπό την αξιολόγηση της κατάστασης του πλοίου, καταλήγοντας τέλος σε κάποια προβλήματα των Flag States.

Στο Κεφάλαιο 4 παρουσίασα τη λειτουργία των Νηογνομώνων (Classification Societies), οι οποίοι είναι ένας Μη Κυβερνητικός Οργανισμός που θέτει κάποιες τεχνικές προδιαγραφές για την κατασκευή και τη λειτουργία των πλοίων. Ασχολήθηκα με την ιστορική τους εξέλιξη, τον IACS, τον τρόπο με τον οποίο γίνεται η ανάθεση, η διατήρηση, η παύση και η ανάκληση της κλάσης αλλά και τις επιθεωρήσεις που διεξάγει καταλήγοντας σε μια αποτίμηση της εργασίας του.

Τέλος, στο Κεφάλαιο 5 ασχολήθηκα με τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων (Port State Control) το οποίο επιθεωρεί τα πλοία προκειμένου να εξακριβώσει τη συμμόρφωση με τις διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις από άποψη ασφάλειας, κατασκευής, διαχείρισης και εξοπλισμού λειτουργεί σαν ένα τελευταίο δίκτυ ασφαλείας μετά το Κράτος – Σημαία και το Νηογνώμονα. Παρουσίασα τη θεσμοθέτηση του και τη λειτουργία του και ανέλυσα στη συνέχεια τους τύπους των επιθεωρήσεων του καθώς και τι επακολουθεί στην περίπτωση ανεπαρκειών και κράτησης στη συνέχεια ενός σκάφους. Τελειώνοντας, έκανα μια σύντομη αναφορά στα προβλήματα που προκύπτουν απ’ τη λειτουργία του.

---

<sup>2</sup><http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%90%CE%B1>

Μέσα από τα προαναφερθέντα κατέληξα σε μια σειρά συμπερασμάτων τα οποία και παρουσιάζω συνοπτικά στο τέλος της εργασίας.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## 1. ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

«Ως αξιοπλοΐα μπορεί να γενικά να χαρακτηριστεί η καταλληλότητα από κάθε άποψη ενός πλοίου να αντιμετωπίσει τους συνήθεις θαλάσσιους κινδύνους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού αλλά και να παραδώσει με ασφάλεια το μεταφερόμενο φορτίο στον προορισμό του».<sup>3</sup>

Όταν όμως λέμε για καταλληλότητα εννοούμε τη φυσική αξιοπλοΐα του πλοίου η οποία περιλαμβάνει τον εξοπλισμό του πλοίου και θέτει διαφορετικές παραμέτρους ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, τον τύπο του νερού και το χρόνο του ταξιδιού.

Πέρα απ' τη φυσική αξιοπλοΐα με τον όρο καταλληλότητα εννοούμε και την ανθρώπινη αξιοπλοΐα, δηλαδή την επάρκεια του πληρώματος και τις επιπτώσεις που υπάρχουν σε περίπτωση άγνοιας ή αδιαφορίας αυτού.

Πέρα απ' αυτά, η αξιοπλοΐα επεκτείνεται και στην ικανότητα του πλοίου να μεταφέρει και να παραδώσει με ασφάλεια το φορτίο, όντας κατάλληλα προετοιμασμένο για να δεχτεί είτε γενικό είτε ειδικό φορτίο, ανάλογα με το τι έχει συμφωνηθεί.

Ουσιαστικά λοιπόν η αξιοπλοΐα διακρίνεται σε αξιοπλοΐα του πλοίου και αξιοπλοΐα σε σχέση με το φορτίο.

### 1.1. ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΠΛΟΙΟΥ

#### 1.1.1. *ΦΥΣΙΚΗ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ*

Η φυσική αξιοπλοΐα έχει να κάνει με την κατάσταση του ίδιου του πλοίου, με την ικανότητα του δηλαδή να αντιμετωπίσει τους προσδοκώμενους κινδύνους ενός ταξιδιού, λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο και την ηλικία του πλοίου, τον τύπο του νερού, τη χρόνο διεξαγωγής του ταξιδιού. Σ' αυτό το είδος λοιπόν αξιοπλοΐας, σημαντικό ρόλο παίζουν η κατάσταση στην οποία βρίσκονται η μηχανή, τα αμπάρια,

---

<sup>3</sup><http://www.leginfo.ca.gov/cgi-bin/displaycode?section=ins&group=01001-02000&file=1920-1927>

οι σωλήνες, τα καύσιμα του πλοίου κλπ.<sup>4</sup> Ο πλοιοκτήτης λοιπόν, υποχρεούται να μπορεί να διαβεβαιώσει ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο πριν την έναρξη του πλου ή εάν δεν είναι αξιόπλοο να ασκήσει τη δέουσα επιμέλεια (due diligence) για να το καταστήσει, ώστε να προστατεύσει τον εαυτό του από οποιαδήποτε απώλεια ή καταστροφή.

#### 1.1.1.1. ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

Η χρονική στιγμή κατά την οποία θα διεξαχθεί το ταξίδι είναι πολύ σημαντική καθώς το πλοίο μπορεί να είναι αξιόπλοο για ένα καλοκαιρινό ταξίδι, αυτό όμως δε σημαίνει ότι είναι επίσης κατάλληλο και για ένα χειμερινό. Συνεπάγεται ότι ο πλοιοκτήτης πρέπει να μπορεί να διαβεβαιώσει ότι το πλοίο του είναι κατάλληλο για το συγκεκριμένο ταξίδι που έχει συμφωνηθεί ή σε περίπτωση που δεν είναι, να ασκήσει τη δέουσα επιμέλεια.

Για παράδειγμα, ένα πλοίο που θα διεξάγει χειμερινό ταξίδι, θεωρείται αναξιόπλοο εάν το φορτίο του είναι ξύλινοι κορμοί τοποθετημένοι στο κατάστρωμα χωρίς την απαιτούμενη πρόσδεση τους. Αυτό εξηγείται πολύ απλά γιατί το πλοίο είναι πολύ πιθανό να συναντήσει κακοκαιρία, η οποία θα επιδεινώσει την ασφάλεια του πλοίου δεδομένου του φορτίου αυτού.<sup>5</sup>

#### 1.1.1.2. ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ ΝΕΡΟΥ

Η αξιοπλοΐα επηρεάζεται όπως προαναφέραμε απ' του διαφορετικούς τύπους νερού που πρόκειται να πλεύσει το πλοίο, όπως είναι το γλυκό και το αλμυρό νερό, ο ωκεανός, το ποτάμι κλπ. Έτσι ένα πλοίο το οποίο έχει κριθεί κατάλληλο για πλεύση στα εσωτερικά ύδατα, μπορεί να μην είναι κατάλληλο για πλεύση σε ωκεανό. Εάν λοιπόν ο πλοιοκτήτης έχει συμφωνήσει το ταξίδι να περιλαμβάνει διαφορετικούς τύπους νερού, θα πρέπει να μεριμνήσει ώστε το πλοίο του να είναι κατάλληλο για τον κάθε τύπο, είτε απ' την έναρξη του ταξιδιού είτε με ενδιάμεση στάση κατά τη

---

<sup>4</sup> Wilson , 2010

<sup>5</sup> Moore v. Lunn, (1923) 15 Ll. L. Rep. 155.

διάρκεια του ταξιδιού ώστε να είναι κατάλληλο για το επόμενο στάδιο του ταξιδιού που περιλαμβάνει διαφορετικό τύπο νερού.

Για παράδειγμα, εάν ο λέβητας του πλοίου έχει ένα ελάττωμα το οποίο δεν είναι εμφανές κατά την πλεύση του πλοίου σε ποτάμι, αποκαλύπτεται όμως όταν το πλοίο πάει σε αλμυρό νερό και χρειάζεται άμεση επισκευή, τότε το πλοίο δε θεωρείται αξιόπλοο.

#### 1.1.1.3. ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Ένας άλλος παράγοντας που λαμβάνεται σοβαρά υπόψη κατά την αξιολόγηση της αξιοπλοΐας, είναι ο τύπος του πλοίου. Ο τύπος του πλοίου συνδέεται με δύο τομείς: με το φορτίο που πρόκειται να μεταφέρει και τον τύπο του νερού στον οποίο πρόκειται να πλεύσει.

Αναφορικά με τον τύπο του νερού, ένα πλοίο που έχει κατασκευαστεί για εγχώρια πλεύση, μπορεί να μην είναι κατάλληλο για λίμνες ή ποταμούς, εκτός και αν κάποια τροποποίηση μπορεί να γίνει ώστε να είναι σε θέση το πλοίο να πλεύσει και σε άλλα νερά. Εάν λοιπόν, το πλοίο δεν είναι κατάλληλα σχεδιασμένο για κάποιο τύπο νερού και ο πλοιοκτήτης κάνει να τα πάντα για να το καταστήσει ώστε να ολοκληρωθεί το συμφωνημένο ταξίδι, το πλοίο εξακολουθεί να είναι αναξιόπλοο αφού δεν κατασκευάστηκε για το συγκεκριμένο τύπο νερού. Παρ' όλα αυτά, αν ο ασφαλιστής αποδεχτεί το ρίσκο να χρησιμοποιηθεί το συγκεκριμένο πλοίο, τότε ο πλοιοκτήτης έχει εκτελέσει το καθήκον του καθιστώντας το πλοίο όσο το δυνατόν κατάλληλο.

Όσον αφορά τώρα στο είδος του φορτίου, υπάρχει περίπτωση που πλοίο με μεγάλα αμπάρια χωρίς διπλό κατάστρωμα ναυλώθηκε για τη μεταφορά βαρελιών που περιείχαν φοινικέλαιο και φοινικοπυρηνέλαιο. Για τη μεταφορά αυτή είναι συνήθης η χρήση πλοίων με διπλό κατάστρωμα. Τα βαρέλια έφτασαν κατεστραμμένα στον προορισμό τους λόγω του μεγάλου βάρους του φοινικοπυρηνέλαιου. Ο ιδιοκτήτης του φορτίου θεώρησε πως η καταστροφή οφείλεται στο γεγονός ότι το πλοίο δε διέθετε διπλό κατάστρωμα και ισχυρίστηκε πως αυτό το καθιστά αναξιόπλοο. Στην πραγματικότητα το πλοίο δε θα μπορούσε απλώς να τύχει υψηλών ναύλων χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι είναι αναξιόπλοο. Ουσιαστικά, η ζημιά στην περίπτωση

αυτή προκλήθηκε λόγω της κακής στοιβασίας, η οποία ήταν αναπόφευκτη για εμπορικούς λόγους.<sup>6</sup>

#### 1.1.1.4. ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΕΠΙΠΕΔΟ ΓΝΩΣΕΩΝ

Η αξιοπλοΐα εξαρτάται και από τις συνήθειες πρακτικές που εφαρμόζονται στη ναυτιλιακή βιομηχανία κατά το χρόνο του ταξιδιού. Το πλοίο δε χρειάζεται να είναι πλήρως ανανεωμένο τεχνολογικά, από τη στιγμή που αυτό δεν απαιτείται για το συγκεκριμένο ταξίδι τη συγκεκριμένη χρονικά στιγμή. Αν απ' την άλλη βέβαια κάτι τέτοιο απαιτείται, τότε ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να συμμορφωθεί προκειμένου να είναι ασφαλής η ναυσιπλοΐα. Για παράδειγμα, ο εξοπλισμός δορυφορικής πλοήγησης δε χρησιμοποιούνταν στο παρελθόν, αλλά τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότερα πλοία είναι εξοπλισμένα με συστήματα δορυφορικής πλοήγησης οπότε σταδιακά τα συστήματα αυτά θα γίνουν υποχρεωτικά για όλα τα πλοία.

Επίσης στην περίπτωση *Bradley v. Federal Steam Navigation*<sup>7</sup>, φορτίο με μήλα μεταφερόταν απ' την Τασμανία στο Λονδίνο και το Λίβερπουλ. Τα μήλα μεταφέρθηκαν σε άριστη κατάσταση, κατά την άφιξη τους όμως, μέρος του φορτίου ήταν κατεστραμμένο. Ο ιδιοκτήτης του φορτίου ισχυρίστηκε πως το πλοίο δεν ήταν αξιόπλοο γιατί έπρεπε να διαθέτει σύστημα εξαερισμού άλλο απ' το ήδη υπάρχον. Και τα δύο συστήματα χρησιμοποιούνταν εξίσου απ' όλα τα πλοία. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι αναφορικά με το υπάρχον επίπεδο τεχνογνωσίας κατά την περίοδο εκείνη, ο πλοιοκτήτης παρέδωσε ένα αξιόπλοο πλοίο και η ζημιά στο φορτίο δεν οφειλόταν σε αναξιοπλοΐα.

Συνεπώς, η αξιοπλοΐα εξαρτάται από την υπάρχουσα στη ναυτιλιακή βιομηχανία, πρακτική και τεχνογνωσία κατά τη διάρκεια του περιστατικού. Η ύστερη γνώση δεν πρέπει να λαμβάνεται υπόψη. Απ' τη στιγμή όμως που κάποια καινούρια πρακτική ή τεχνολογία αποδεικνύεται πως καθιστά το πλοίο ασφαλέστερο, όπως επίσης και το πλήρωμα και το φορτίο, τότε αρχίζει να χρησιμοποιείται εκτενώς και να γίνεται

---

<sup>6</sup> Baughen, 2009

<sup>7</sup> *Bradley v. Federal Steam Navigation*, (1926) 24 Ll. L. Rep. 446

ευρέως αποδεκτό πως αν το πλοίο δεν είναι εξοπλισμένο με τα καινούρια αυτά συστήματα, θεωρείται αναξιόπλοο.

#### 1.1.1.5. ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

Η βασική υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι να εξασφαλίσει ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του είναι σε καλή κατάσταση και πλήρη λειτουργία πριν και κατά την έναρξη του ταξιδιού. Θα πρέπει λοιπόν να διεξάγει επιθεώρηση ώστε να επιβεβαιώσει ότι όλα βρίσκονται σε κατάσταση λειτουργίας και ακόμα, εάν ο επιθεωρητής συνιστά κάποιες επισκευές, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να τις διευθετήσει.

Ο πλοιοκτήτης πρέπει επίσης να εξασφαλίσει ότι το πλοίο του είναι εξοπλισμένο με όλα τα απαραίτητα συστήματα ασφαλούς πλοήγησης, όπως ραντάρ και δορυφορική πλοήγηση αλλά και συστήματα ασφαλούς μεταφοράς του φορτίου, όπως ψύξη και εξαερισμός. Και πρέπει βέβαια να είναι σε θέση να διαβεβαιώσει ότι αυτά βρίσκονται σε πλήρη λειτουργία ή να αποδείξει ότι άσκησε τη δέουσα επιμέλεια προκειμένου να καταστήσει το πλοίο αξιόπλοο. Η άσκηση δέουσας επιμέλειας παρ' όλα αυτά δε αντικαθιστά την υποχρέωση του πλοιοκτήτη για αξιοπλοΐα, καθώς σε περίπτωση που το πλοίο θεωρηθεί αναξιόπλοο, ο πλοιοκτήτης θεωρείται πως δεν εκτέλεσε την υποχρέωση του.

#### 1.1.1.6. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE –ISM CODE)

Με στόχο την ακόμα πιο ασφαλή πλοήγηση και μεγαλύτερη προστασία του περιβάλλοντος, ο ISM Code, (International Maritime Safety Code) θεσπίστηκε και ενσωματώθηκε στη σύμβαση του SOLAS στο Κεφάλαιο IX. Η εφαρμογή του φυσικά έγινε υποχρεωτική για τα πλοία στα οποία αναφέρεται και τα οποία ανήκουν σε κράτη-μέλη της σύμβασης, αν και ο ίδιος ο κώδικας δεν αποτελεί μέρος των Hague/Hague-Visby και Hamburg Rules.

Ο ISM Code έχει σα στόχο να βελτιώσει τη ναυτική ασφάλεια θέτοντας μια σειρά μέτρων που επιβεβαιώνουν ότι τα πλοία πληρούν τις απαραίτητες προδιαγραφές. Τέτοια μέτρα περιλαμβάνουν διατήρηση και δοκιμή του πλοίου και του εξοπλισμού

του αλλά και διεξαγωγή ελέγχων που επιβεβαιώνουν ότι το πλοίο είναι σε απόλυτη συμμόρφωση με τον κώδικα αυτό. Απ' την άλλη, το πλοίο και η πλοιοκτήτρια εταιρεία θα πρέπει να υποβάλλουν όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση αυτή.

### 1.1.2. ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ

Τα τελευταία 40 χρόνια, η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει επικεντρωθεί σε όσο το δυνατόν πιο εξελιγμένους τρόπους κατασκευής πλοίων καθώς και των συστημάτων που τα εξοπλίζουν με σκοπό να περιορίσουν τα θαλάσσια ατυχήματα αλλά και να αυξήσουν την αποδοτικότητα των ίδιων των πλοίων. Είναι μεγάλη η πρόοδος που έχει παρατηρηθεί στο σχεδιασμό των μηχανών, στα συστήματα πρόωσης, στα συστήματα πλοήγησης κ.α. Είναι γεγονός πως τα πλοία της εποχής μας είναι τεχνολογικώς αναπτυγμένα και υψηλής αξιοπιστίας.

Παρ' όλα αυτά, η συχνότητα των θαλάσσιων ατυχημάτων είναι μεγάλη. Είναι αξιοπερίεργο πως είναι δυνατόν όλες αυτές τις εξελίξεις να μην έχουν μειώσει τον αριθμό των ατυχημάτων. Αυτό συμβαίνει γιατί το ναυτιλιακό σύστημα είναι κυρίως ένα σύστημα που αποτελείται από ανθρώπους και τα ανθρώπινα λάθη έχουν εξέχουσα θέση στα ατυχήματα. Περί το 75-96% των θαλάσσιων ατυχημάτων έχουν προκληθεί, έστω και σε μικρό βαθμό, από ανθρώπινο λάθος. Έρευνες έχουν δείξει ότι ο ανθρώπινος παράγοντας έχει συμβάλλει:

- στο 84-88% των ατυχημάτων δεξαμενοπλοίων<sup>8</sup>
- στο 79% των προσαράξεων<sup>9</sup>
- στο 89-96% των συγκρούσεων<sup>10</sup>
- στο 75% των πυρκαγιών και εκρήξεων

Συνεπώς ακόμα και αν το πλοίο είναι φυσικά αξιόπλοο, υπάρχει περίπτωση το πλήρωμα του να μην είναι ικανό ή επαρκές, και αυτό φυσικά αυξάνει τις πιθανότητες να συμβεί κάποιο ατύχημα που μπορεί να έχει συνέπειες είτε στο φορτίο είτε σε

<sup>8</sup> Transportation Safety Board of Canada, 1994

<sup>9</sup> ABS Consulting, 2001

<sup>10</sup> Dr. Annita M. Rothblum "Human Error and Marine Safety", p. 1



ανθρώπινες ζωές. Είναι λοιπόν ευθύνη του πλοιοκτήτη να εξασφαλίσει ότι το πλοίο του είναι επανδρωμένο με επαρκές, ικανό, κατάλληλα εκπαιδευμένο πλήρωμα το οποίο έχει επίγνωση των ιδιαιτεροτήτων του πλοίου.

#### 1.1.2.1. ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Με στόχο ο πλοιοκτήτης να ανταποκριθεί στην ευθύνη του να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο, πρέπει να φροντίσει ώστε το πλήρωμα που θα προσλάβει να είναι ικανό.

Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί στον καπετάνιο και τους αρχιμηχανικούς αφού αυτοί είναι κυρίως υπεύθυνοι για τη διαχείριση του πλοίου. Μιλώντας για ικανό πλήρωμα, εννοούμε ότι το προσωπικό πρέπει να είναι εξοικειωμένο με το πλοίο και έτοιμο να αντιμετωπίσει οποιοδήποτε πρόβλημα προκύψει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Είναι αυτονόητο βέβαια, πως για να είναι σε θέση το πλήρωμα να αντιμετωπίσει μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης, δε θα πρέπει να βρίσκεται υπό την επήρεια αλκοόλ ή απαγορευμένων ουσιών.<sup>11</sup> Είναι επίσης εξίσου σημαντικό, τα μέλη του πληρώματος να βοηθήσουν στην προσαρμογή ενός καινούριου μέλους, κάτι το οποίο εάν δε συμβεί συνεπάγεται την ανικανότητα των ήδη υπάρχοντων μελών να συμβάλουν στην αξιοπλοΐα του πλοίου.

#### 1.1.2.2. ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΕΠΑΡΚΗΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να απασχολήσει στο πλοίο του ένα επαρκή αριθμό πληρώματος που θα μπορεί να προσφέρει τις απαραίτητες υπηρεσίες αλλά και σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης να αντιδράσει κατάλληλα. Ο ανεπαρκής αριθμός μελών του πληρώματος καθιστά το πλοίο αναξιόπλοο.

Υπάρχει βέβαια περίπτωση, που ενώ ο πλοιοκτήτης έχει εξασφαλίσει τον απαραίτητο αριθμό ναυτικών για το πλοίο του, κατά τη διάρκεια της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης κάποιο μέλος μπορεί να φύγει απ' το πλοίο για τον οποιοδήποτε λόγο και να μην ξαναγυρίσει ποτέ. Είναι ευθύνη του πλοιοκτήτη να αντικαταστήσει τον απόντα το συντομότερο δυνατό, ειδικά μάλιστα εάν ο ρόλος του ήταν τόσο

---

<sup>11</sup> Moore and Another v. Lunn and Others. (1923) 15 Ll. L. Rep. 155. Lord Justice Bankes, p. 156

σημαντικός και κανένα άλλο απ' τα υπάρχοντα μέλη του πληρώματος δεν μπορεί να προσφέρει τις ίδιες υπηρεσίες.<sup>12</sup>

### 1.1.2.3. ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΑΓΝΟΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Όταν αναφερόμαστε στην ανθρώπινη αξιοπλοΐα είναι σημαντικό να μπορούμε να κάνουμε διάκριση μεταξύ δυο καταστάσεων. Η πρώτη έχει να κάνει με το εάν το πλήρωμα είναι ανίκανο να διαχειριστεί το πλοίο. Σε αυτή την περίπτωση, το πλοίο αυτομάτως θεωρείται αναξιόπλοο<sup>13</sup>. Η άλλη περίπτωση είναι το πλήρωμα να είναι ικανό και να έχει όλες τις απαιτούμενες δεξιότητες αλλά ο πλοιοκτήτης να απέτυχε να τους μεταδώσει κάποιες πληροφορίες, η επίγνωση των οποίων είναι απαραίτητη προκειμένου να είναι το πλοίο, το πλήρωμα και το φορτίο ασφαλή. Η δεύτερη περίπτωση είναι αυτό που ονομάζουμε άγνοια του πληρώματος. Στην περίπτωση αυτή, ο καπετάνιος και το πλήρωμα δεν έχουν περιορισμένες ικανότητες, είναι όμως το γεγονός ότι στερούνται απαραίτητων πληροφοριών για το πλοίο, που τους κάνει αναρμόδιους να το διαχειριστούν. Ο πλοιοκτήτης ουσιαστικά αθετεί την υποχρέωση του να παρέχει ένα ικανό πλήρωμα όταν δεν το ενημερώνει για κάποιες ιδιαιτερότητες του πλοίου, καθιστώντας το τοιουτοτρόπως «εγγενώς» αναξιόπλοο. Πρακτικά λοιπόν, δεν υπάρχει διαφορά ανάμεσα στην απουσία ικανοτήτων και στην απουσία γνώσεων, αφού και τα δύο συνεπάγονται την αναξιοπλοΐα του πλοίου.

Για παράδειγμα, στην περίπτωση *Standard Oil Company v. Clan Line Steamers*<sup>14</sup>, ο πλοιοκτήτης δεν ενημέρωσε τον καπετάνιο για τις πληροφορίες που έλαβε απ' τον κατασκευαστή του πλοίου σχετικά με την ποσότητα του νερού που θα μεταφέρεται στις δεξαμενές έρματος και σχετικά με τον ενδεικνυόμενο τρόπο φόρτωσης. Ο καπετάνιος έδωσε εντολή στο πλήρωμα να αδειάσει δύο δεξαμενές έρματος, γεγονός που οδήγησε στην ανατροπή του πλοίου και στην ολική απώλεια του. Το δικαστήριο βεβαίως αποφάνθηκε ότι ούτε και ο πιο ικανός καπετάνιος δε θα μπορούσε να προβλέψει αυτό το γεγονός εάν δεν του είχαν δοθεί οι κατάλληλες εντολές απ' τον πλοιοκτήτη.

<sup>12</sup> *Burnard & Alger, Ltd. v. Player & Co.* (1928) 31 Ll. L. Rep. 281.

<sup>13</sup> *The Makedonia*, [1962] 1 Lloyd's Rep. 316.

<sup>14</sup> *Standard Oil Company of New York; v. Clan Line Steamers, Limited.* [1924] A.C. 100. p. 120-121.

#### 1.1.2.4. ΑΜΕΛΕΙΑ Ή ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Ας υποθέσουμε ότι ένα πλοίο έχει δύο βαλβίδες, τη βαλβίδα Νο. 1, η οποία πρέπει να χρησιμοποιηθεί και τη βαλβίδα Νο. 2, η οποία δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί κατά τη διάρκεια των φορτοεκφορτώσεων καθώς κάτι τέτοιο θα έχει σαν αποτέλεσμα τη μόλυνση του φορτίου. Και οι δυο βαλβίδες έχουν ετικέτα με την ανάλογη επισήμανση και βρίσκονται σε απόσταση μεταξύ τους.<sup>15</sup>

Καθώς λοιπόν οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης βρίσκονται σε εξέλιξη, ο Chief Officer δίνει εντολή σε ένα ναυτικό( ο οποίος είναι στο πρώτο του ταξίδι) να πάει στο δωμάτιο με τις βαλβίδες και να ανοίξει τη βαλβίδα Νο.1. Ο ναυτικός υπακούει, αντί όμως για τη βαλβίδα που του υπέδειξε ο ανώτερος του, άνοιξε τη βαλβίδα Νο. 2, με αποτέλεσμα τη μόλυνση του φορτίου και φυσικά μεγάλες απαιτήσεις στη συνέχεια απ' τους παραλήπτες του φορτίου. Σε αυτή την περίπτωση το ερώτημα είναι ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να ικανοποιήσει το συγκεκριμένο cargo claim, ή μπορεί να αποποιηθεί των ευθυνών του στηριζόμενος στην αμέλεια του ναυτικού?

Το ερώτημα ουσιαστικά που τίθεται είναι εάν πρόκειται για αμέλεια ή ανικανότητα. Εάν ισχύει το πρώτο, τότε ο πλοιοκτήτης μπορεί να στηριχθεί στην αμέλεια αντιμετωπίζοντας έτσι τις απαιτήσεις για το φορτίο, εάν όμως ισχύει το δεύτερο, τότε το πλοίο θεωρείται αναξιόπλοο καθώς έχει ένα ανίκανο μέλος πληρώματος.

Για να εξακριβώσουμε βέβαια εάν πρόκειται για αμέλεια ή ανικανότητα πρέπει να δούμε και τη διανοητική κατάσταση στην οποία βρισκόταν ο ναυτικός την ώρα του λάθους. Εάν δηλαδή άνοιξε τη βαλβίδα Νο. 2 νομίζοντας ότι ανοίγει τη Νο. 1, τότε έχουμε να κάνουμε με αμέλεια, εάν όμως πίστευε πως η βαλβίδα Νο. 2 ήταν η σωστή βαλβίδα που έπρεπε να ανοίξει, τότε έχουμε να κάνουμε με ανικανότητα.

Η διαφορά ανάμεσα στην αμέλεια και την ανικανότητα, είναι ότι το ανίκανο μέλος του πληρώματος δεν έχει τις κατάλληλες δεξιότητες, γνώσεις και εμπειρία προκειμένου να φέρει σε πέρας τα καθήκοντα του, καθιστώντας το πλοίο αναξιόπλοο<sup>16</sup>, ενώ το αμελές μέλος του πληρώματος μπορεί να έχει τα απαιτούμενα προσόντα, αλλά να απέτυχε στη συγκεκριμένη περίπτωση να φέρει σε πέρας το έργο του.

<sup>15</sup> <http://www.safety4sea.com/analysis/63/98/the-distinction-between-crew-negligence-and-crew-incompetence-and-the-consequenc>

<sup>16</sup> The Roberta (1938) 60 Ll L Rep 84

#### 1.1.2.5. ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΤΑ Ή ΚΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Είναι σημαντικό να γίνεται να διάκριση ανάμεσα στην ανικανότητα των μελών του πληρώματος και την κακή διαχείριση του πλοίου. Όπως είδαμε η πρώτη περίπτωση έχει να κάνει με την ανικανότητα του πληρώματος να χειριστεί σωστά το πλοίο και να το οδηγήσει με ασφάλεια στον προορισμό του. Στη δεύτερη περίπτωση όμως της κακής διαχείρισης του πλοίου, το πλήρωμα είναι ικανό, απλώς δεν πήρε τα κατάλληλα μέτρα για το σωστό χειρισμό του εξοπλισμού που διαθέτει το πλοίο. Και βέβαια αυτό δεν αποτελεί ένδειξη αναξιοπλοΐας, απλώς κακής διαχείρισης, ενώ ο πλοιοκτήτης δε θα είναι υπόλογος εάν στο ναυλοσύμφωνο υπάρχει ρήτρα που τον προστατεύει από μια τέτοια περίπτωση.

Φυσικά η κακή διαχείριση έχει διαβαθμίσεις καθώς μπορεί να αναφέρεται τόσο στην κακή διαχείριση ολόκληρου του πλοίου όσο και στην κακή διαχείριση το φορτίου. Σε καμία όμως περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί αναξιοπλοΐα.

#### 1.1.2.6. ISM CODE ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ

Όπως αναφέραμε και νωρίτερα, ο ISM Code εισήχθη προκειμένου να αντιμετωπιστούν θέματα σχετικά με τη ασφάλεια του πλοίου και την περιβαλλοντική προστασία. Ο Κώδικας αυτός απαιτεί απ' τις πλοιοκτήτριες εταιρείες να εφαρμόζουν το Safety Management System (SMS) το οποίο μεταξύ άλλων αναφέρεται στην απασχόληση, εκπαίδευση του πληρώματος και την πρόσβαση του σε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που απαιτούνται για την ασφαλή διαχείριση του. Και παρ' όλο που ο Κώδικας αυτός δεν αποτελεί μέρος των Hague/Hague-Visby ή Hamburg Rules, θεωρείται σαν κατευθυντήρια γραμμή προς την αξιοπλοΐα του πλοίου. Φυσικά διάφορα πιστοποιητικά απαιτούνται απ' τον Κώδικα αυτό.

#### 1.1.3. ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΑ

Ακόμα και αν το πλοίο που παρέχει ο πλοιοκτήτης είναι φυσικά αξιόπλοο και επανδρωμένο με ικανό και κατάλληλα εκπαιδευμένο πλήρωμα, το πλοίο μπορεί και πάλι να θεωρηθεί αναξιοπλοο. Ο λόγος είναι ότι το πλοίο πρέπει να φέρει κάποια έγγραφα αποδεικτικά της ασφαλούς πλοήγησης του και της συμμόρφωσης του με

εθνικούς και διεθνείς νόμους και τα οποία του επιτρέπουν να εισέρχεται και να εξέρχεται από λιμάνια. Τέτοια έγγραφα είναι SMS ή ISPS πιστοποιητικά, έγγραφα σχετικά με το μεταφερόμενο φορτίο, την ικανότητα πλεύσης του πλοίου, όπως είναι χάρτες πλοήγησης, ή έγγραφα σχετικά με τη λειτουργία του πλοίου όπως είναι τα σχέδια του πλοίου. Φυσικά τα έγγραφα δεν αρκούν, αφού θα πρέπει ο πλοιοκτήτης να φροντίσει ώστε αυτά να είναι ανά πάσα στιγμή ενημερωμένα.

Υπάρχουν λοιπόν τρεις τύποι εγγράφων: ο πρώτος είναι τα έγγραφα πλοήγησης τα οποία είναι απαραίτητα για την ασφαλή πλοήγηση του πλοίου, ο δεύτερος, τα σχέδια του πλοίου, που είναι πολύ σημαντικά αφού δείχνουν πως τα διάφορα τμήματα του πλοίου λειτουργούν προστατεύοντας παράλληλα το πλοίο, το πλήρωμα και το φορτίο, και ο τρίτος τύπος περιλαμβάνει έγγραφα για τη φόρτωση και εκφόρτωση αλλά και την πλεύση του πλοίου μέχρι τον προορισμό του.

#### 1.1.3.1. ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ

Είναι σημαντικό πάνω στο πλοίο να υπάρχουν ενημερωμένοι χάρτες, πλοηγοί, ανακοινώσεις για τους ναυτικούς, πίνακες και όλες οι ναυτιλιακές δημοσιεύσεις απαραίτητες για το επικείμενο ταξίδι. Τα έγγραφα αυτά είναι εξίσου σημαντικά με διάφορα τμήματα του εξοπλισμού του πλοίου όπως είναι η πυξίδα ή το ραντάρ και είναι ευθύνη του πλοιοκτήτη να εξασφαλίσει ότι το πλοίο του φέρει όλα τα έγγραφα αυτά.<sup>17</sup> Είναι επίσης σημαντικό να σημειώσουμε ότι το πλοίο δεν πρέπει να έχει μόνο χάρτες για το προγραμματισμένο ταξίδι, αλλά και για άλλα εναλλακτικά.

Ο πλοιοκτήτης μπορεί να αναθέσει στον καπετάνιο ή σε κάποιον πράκτορα το καθήκον του να παρέχει στο πλοίο τα έγγραφα αυτά. Εξακολουθεί όμως να είναι υπεύθυνος, σε περίπτωση αποτυχίας αυτών, καθώς η υποχρέωση για αξιοπλοΐα είναι προσωπική και δεν ανατίθεται.<sup>18</sup>

Το είδος των απαιτούμενων εγγράφων εξαρτάται βέβαια και από τη σημαία του πλοίου, αλλά και από τους νόμους που διέπουν το εκάστοτε λιμάνι στο οποίο φτάνει το πλοίο.

<sup>17</sup> Grand Champion Tankers Ltd. v. Norpipe A/s and Others (The Marion), [1982] 2 Lloyd's Rep. 52, p. 57. Mr. Justice SHEEN

<sup>18</sup> Union of India v. N.V. Reederij Amsterdam, (The Amstelslot), [1963] 2 Lloyd's Rep 223

### 1.1.3.2. ΣΧΕΔΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Το πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο μ' ένα σχέδιο που δείχνει πώς λειτουργεί το κάθε τμήμα του όπως είναι οι σωλήνες, οι μηχανές, τα συστήματα πυρόσβεσης κ.ά. Το σχέδιο αυτό είναι σημαντικό γιατί ακόμα και αν οι ναυτικοί δεν είναι ικανοί και δεν έχουν εμπειρία με το συγκεκριμένο τύπο πλοίου και ακόμα και αν ο πλοιοκτήτης δεν άσκησε τη δέουσα επιμέλεια προκειμένου να καταστήσει το πλοίο του αξιόπλοο, μπορεί να μετριάσει σε μεγάλο βαθμό την απώλεια που θα προκληθεί από κάποιο ατύχημα. Εάν δηλαδή για παράδειγμα, οι ναυτικοί δεν έχουν εμπειρία με το συγκεκριμένο τύπο πλοίου, διαβάζοντας τα εγχειρίδια μπορούν να επιβεβαιώσουν ότι το πλοίο λειτουργεί με το σωστό τρόπο.

### 1.1.3.3. ΑΛΛΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

Μερικές φορές, οι λιμενικές αρχές, το κράτος-σημαία ή οι νόμοι που διέπουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία επιβάλουν την ύπαρξη επί του πλοίου εγγράφων διαφορετικά απ' τα προηγούμενα, χωρίς τα οποία όμως το πλοίο δεν μπορεί να εισέλθει ή να εξέλθει από ένα λιμάνι, ούτε και να ξεκινήσει τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης. Η αποτυχία του πλοίου να παρέχει τα έγγραφα αυτά ισοδυναμεί με αναξιοπλοΐα.

## 1.2. ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΦΟΡΤΙΟΥ

Ο κύριος στόχος κάθε μεταφορικής υπηρεσίας είναι η ασφαλής μεταφορά των εμπορευμάτων, ενώ αυτά βρίσκονται στην ίδια κατάσταση που βρίσκονταν και κατά την ώρα της φόρτωσης τους στο μεταφορικό μέσο. Ο στόχος είναι ίδιος και για τις θαλάσσιες μεταφορές. Υπό την έννοια αυτή, το πλοίο πάνω στο οποίο μεταφέρονται τα εμπορεύματα, δεν αρκεί να είναι φυσικά αξιόπλοο, να έχει ανθρώπινη αξιοπλοΐα και αξιοπλοΐα εγγράφων, αλλά θα πρέπει να έχει και αξιοπλοΐα φορτίου, δηλαδή να είναι σε θέση να παραλάβει το φορτίο και να το μεταφέρει με ασφάλεια στον προορισμό του.

Ο όρος «αξιοπλοΐα» σε μια φορτωτική, περιλαμβάνει τόσο την καταλληλότητα του πλοίου να μπορεί να αντιμετωπίσει κάποιους κινδύνους κατά τη διάρκεια της

πλεύσης του, όσο και την ικανότητα του να μεταφέρει το φορτίο.<sup>19</sup> Το γεγονός ότι η αξιολογία είναι ένας συνδυασμός δυο παραγόντων, της αξιολογίας του πλοίου και της αξιολογίας του φορτίου, σημαίνει εάν το πλοίο έχει φυσική, ανθρώπινη και αξιολογία εγγράφων, αλλά δεν είναι αξιόπλοο ως προς το μεταφερόμενο φορτίο ή το αντίστροφο, αυτό σημαίνει πως το πλοίο δεν είναι αξιόπλοο.

Η αξιολογία σε σχέση με το φορτίο μπορεί να χωριστεί σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη είναι η γενική αξιολογία φορτίου (General Cargo-Worthiness) και αναφέρεται στην αξιολογία του φορτίου που πρέπει να έχει κάθε πλοίο για το οποιοδήποτε είδος φορτίου, και η δεύτερη στην ειδική αξιολογία φορτίου (Special Cargo-Worthiness) και αναφέρεται στην ικανότητα του πλοίου να μεταφέρει να συγκεκριμένο είδος φορτίου.<sup>20</sup>

Είναι επίσης εξίσου σημαντικό να κάνουμε μια διάκριση ανάμεσα στην ακαταλληλότητα του πλοίου να δεχτεί το φορτίο και την ακατάλληλη στοιβασία.

### *1.2.1. ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ*

Ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να παρέχει ένα πλοίο το οποίο είναι ικανό να μεταφέρει το συμφωνηθέν φορτίο, εκτελώντας έτσι το καθήκον του να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο. Αυτή η γενική αξιολογία φορτίου περιλαμβάνει την προετοιμασία των αμπαριών, προκειμένου αυτά να είναι έτοιμα να δεχτούν το φορτίο. Η προετοιμασία αυτή μπορεί να έχει να κάνει με την απολύμανση των αμπαριών σε περίπτωση που αυτά μετέφεραν μολυσμένο φορτίο κατά το προηγούμενο ταξίδι<sup>21</sup>. Ο πλοιοκτήτης λοιπόν υποχρεούται να απολυμάνει το πλοίο πριν φτάσει στο επόμενο λιμάνι ή πριν ξεκινήσει η διαδικασία φόρτωσης, ειδικά μάλιστα εάν οι αρχές στο επόμενο λιμάνι απαιτούν κάτι τέτοιο. Επίσης τα αμπάρια θα πρέπει να είναι σε κατάσταση τέτοια ώστε να μη θέσουν σε κίνδυνο το μεταφερόμενο φορτίο. Παρ' όλα αυτά, εάν ο πλοιοκτήτης έλαβε όλα τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να είναι το πλοίο κατάλληλο για τη μεταφορά του φορτίου, αλλά δε διαθέτει τα απαιτούμενα έγγραφα που το αποδεικνύουν αυτό, δε σημαίνει ότι το πλοίο είναι αναξιόπλοο. Αυτό βέβαια με την προϋπόθεση ότι μπορεί να αποδείξει χωρίς καθυστέρηση πως έκανε

<sup>19</sup> Rathbone Bros & Co v Maciver Sons & Co [1903] 2 KB 378.

<sup>20</sup> Soyer, 2006

<sup>21</sup> Tattersall v. The National Steamship Company, Limited, (1883-84) LR 12 Q.B.D. 297.

όλες τις απαραίτητες ρυθμίσεις για να το καταστήσει τέτοιο. Εάν πάλι ο πλοιοκτήτης δεν προέβη στις ρυθμίσεις αυτές αλλά η συγκεκριμένη μορφή αναξιοπλοΐας μπορεί να διορθωθεί χωρίς καθυστέρηση, τότε αυτό δε σημαίνει πως παρενέβη το καθήκον του.

Επίσης, εάν πρέπει να ακολουθηθεί κάποια συγκεκριμένη πρακτική πριν ή κατά τη διάρκεια των εργασιών φόρτωσης με στόχο την προστασία του φορτίου, τότε ο πλοιοκτήτης πρέπει να συμμορφωθεί με τη συγκεκριμένη πρακτική. Έτσι εάν η συνήθης πρακτική πριν από μια ορισμένη μεταφορά υποδεικνύει ότι κάποια προληπτικά μέτρα πρέπει να ληφθούν για την προστασία του φορτίου, εάν αυτά δε ληφθούν, το πλοίο θεωρείται αναξίοπλοο, εκτός και αν τα μέτρα αυτά υπάρχει η δυνατότητα να ληφθούν μετά το τέλος της φόρτωσης χωρίς καθυστέρηση και δυσκολία.<sup>22</sup>

Τέλος, ο πλοιοκτήτης πρέπει να είναι βέβαιος ότι παρουσία κάποιου φορτίου στο πλοίο δε θέτει σε κίνδυνο ένα άλλο φορτίο που επίσης μεταφέρεται στο ίδιο πλοίο.<sup>23</sup>

### *1.2.2. ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ*

Στο καθήκον του πλοιοκτήτη να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο από άποψη γενικού φορτίου, προστίθεται και το καθήκον του να παρέχει στο πλοίο του όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό που απαιτεί η μεταφορά ενός συγκεκριμένου φορτίου και αν φυσικά αποτύχει, τότε το πλοίο που παρέδωσε θεωρείται αναξίοπλοο.

Για παράδειγμα, εάν το συμφωνηθέν φορτίο είναι κατεψυγμένο κρέας, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να εγκαταστήσει στο πλοίο του συστήματα ψύξης και κατάψυξης και να επιβεβαιώσει πως αυτά λειτουργούν κατάλληλα.<sup>24</sup>

Τέλος, εάν ο πλοιοκτήτης συμφωνήσει με το ναυλωτή τη μεταφορά κάποιου φορτίου μεγάλης αξίας, όπως είναι ο χρυσός, αμφότερα τα μέρη κατανοούν ότι είναι απαραίτητος κάποιος χώρος εντός του πλοίου για την ασφάλεια του συγκεκριμένου φορτίου. Έτσι είναι καθήκον του πλοιοκτήτη να έχει ένα τέτοιο χώρο στο πλοίο του ή

<sup>22</sup> Gilroy, Sons, & Co v. W. R. Price & Co, [1893] A.C. 56.

<sup>23</sup> [2000] 2 Lloyd's Rep. 255

<sup>24</sup> Rowson v. Atlantic Transport Company, Limited, [1903] 2 K.B. 666.



να φροντίσει να δημιουργήσει πριν τη φόρτωση, προκειμένου το πλοίο να είναι αξιόπλοο.<sup>25</sup>

### 1.2.3. ΑΝΑΞΙΟΠΛΟΪΑ Ή ΚΑΚΗ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ

Όπως είδαμε μέχρι τώρα, η αναξιοπλοΐα μπορεί να προκύψει από κάποιο ελάττωμα στο πλοίο, στον εξοπλισμό, από κάποια παράλειψη μέλους του πληρώματος ή από ανεπαρκή έγγραφα. Εναλλακτικά μπορεί να υπάρχει αναξιοπλοΐα σε σχέση με το φορτίο λόγω του ότι τα αμπάρια δεν είναι καθαρά, ή το πλοίο δε διαθέτει τα κατάλληλα μηχανήματα για το χειρισμό του φορτίου. Υπάρχει βέβαια περίπτωση το πλοίο να είναι αξιόπλοο από κάθε άποψη, αλλά η στοιβασία του φορτίου να έγινε με τέτοιο τρόπο ώστε να επηρεάζει την αξιοπλοΐα. Παρ' όλα αυτά, υπάρχει διαφορά ανάμεσα στην αναξιοπλοΐα σε σχέση με το φορτίο και την κακή στοιβασία.

Στην πρώτη περίπτωση, το πλοίο είναι ανίκανο να δεχτεί το φορτίο ή το φορτίο που μεταφέρεται τελικά στο πλοίο υφίσταται απώλειες ή ζημιές, οι οποίες οφείλονται στο γεγονός ότι το πλοίο δεν ήταν κατάλληλο για τη συγκεκριμένη φόρτωση, π.χ. ακατάλληλα συστήματα ψύξης, διαρροή στους σωλήνες των αμπαριών.<sup>26</sup>

Στην περίπτωση όμως κακής στοιβασίας, το πλοίο ήταν αξιόπλοο και ικανό να φορτώσει το συμφωνηθέν φορτίο και αυτή είναι που το καθιστά αναξιοπλοο. Η κακή στοιβασία μπορεί είτε να καταστήσει το πλοίο αναξιοπλοο είτε να επηρεάσει την ασφάλεια του φορτίου μη θέτοντας σε κίνδυνο την ίδια την αξιοπλοΐα.

Στην περίπτωση που η αξιοπλοΐα υφίσταται τις συνέπειες της κακής στοιβασίας, εάν ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για τη φόρτωση και τη στοιβασία, είναι και υπεύθυνος και για την αθέτηση της αξιοπλοΐας<sup>27</sup>. Επίσης, ακόμα και αν τα καθήκοντα της φόρτωσης και της στοιβασίας έχουν μεταφερθεί στον ναυλωτή ή τον ιδιοκτήτη του φορτίου, ο καπετάνιος είναι και πάλι υπεύθυνος να επιβλέπει τις εργασίες αυτές και να παρεμβαίνει όταν βλέπει ότι η στοιβασία επηρεάζει την αξιοπλοΐα του πλοίου,

<sup>25</sup> Queensland National Bank Limited v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, [1898] 1 Q.B. 567.

<sup>26</sup> Madras Electric Supply Company v. P. & O. Steam Navigation Company, (1923) 16 Ll.

<sup>27</sup> Ingram & Royle, Limited v. Services Maritimes du Tréport, [1913] 1 K.B. 538. Scrutton J. p 543

και αν βέβαια αποτύχει να ανταποκριθεί σε αυτό του το καθήκον, ο πλοιοκτήτης θα έχει παραβεί την υποχρέωση του να είναι το πλοίο του αξιόπλοο.

Εάν στην άλλη περίπτωση, η κακή στοιβασία επηρεάζει μόνο το φορτίο, τότε αυτό δε σημαίνει ότι το πλοίο είναι αναξιόπλοο και έτσι ο πλοιοκτήτης δε θα έχει αθετήσει την υποχρέωση του να ασκήσει δέουσα επιμέλεια, παρ' όλο που θα έχει παραβεί το καθήκον του να επιβλέπει τις διεργασίες φόρτωσης και στοιβασίας.

## 2. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ

### 2.1. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ

Από αρχαιοτάτων χρόνων, η θάλασσα είναι συνώνυμο της αβεβαιότητας για όσους τολμούν να ταξιδέψουν σ' αυτή. Από τότε, η ιστορία της ναυσιπλοΐας δείχνει πως η ανάγκη για ασφάλεια ήρθε σταδιακά στο προσκήνιο στον απόηχο ατυχημάτων και καταστροφών, φέρνοντας τεράστιες αλλαγές στην ατομική και συλλογική συμπεριφορά όσων εμπλέκονται στις ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Κατά την αρχαιότητα, θα μπορούσε να θεωρηθεί πως υπήρχαν σχετικά μικρότεροι θαλάσσιοι κίνδυνοι αφού τα λίγα αυτοσχέδια σκάφη που υπήρχαν χρησιμοποιούσαν απλώς κουπί ως μέσω ώθησης τους και δεν έφταναν μακριά απ' την ακτή. Στην πραγματικότητα όμως, πρόκειται για μια περίοδο μεγάλης αβεβαιότητας, με τα θαλάσσια ταξίδια να είναι εξαιρετικά επικίνδυνα τόσο λόγω καιρικών συνθηκών όσο και της πειρατείας που ήταν ιδιαίτερα διαδεδομένη στη Μεσόγειο. Έτσι ναυάγια προκληθέντα από κακοκαιρία ήταν ένα σύνηθες φαινόμενο της εποχής. Δυσκολίες όπως η αναγκαστική ρίψη φορτίου στη θάλασσα για τη συνέχιση του ταξιδιού, η περιορισμένη επιτρεπτή περίοδος για την πραγματοποίηση θαλάσσιων ταξιδιών, η υπερφόρτωση του πλοίου λόγω άγνοιας των ορίων ασφαλείας αλλά και η πλεύση εν μέσω κακοκαιρίας κατόπιν εντολής του πλοιοκτήτη, συνεχίστηκαν μέχρι και το Μεσαίωνα.

Παρ' όλα αυτά, κατά το Μεσαίωνα άρχισαν να εφαρμόζονται οι πρώτοι κανονισμοί σχετικά με τη φόρτωση του φορτίου συνοδευόμενοι και από πρόστιμα για τους παραβάτες. Ωστόσο, αρκετά ναυάγια εξακολουθούσαν να συμβαίνουν.

Μέχρι τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα, ο αριθμός των πλοίων αυξήθηκε, όπως επίσης αυξήθηκε και η ταχύτητα και χωρητικότητα τους, αποτελώντας κίνητρο για τη θέσπιση κανονισμών που θα ίσχυαν ευρέως. Έτσι η Ισπανία, η Γαλλία και η Βενετία εισήγαγαν διατάξεις σχετικές με την αξιοπλοΐα που αναφέρονταν σε θέματα όπως η στοιβασία του φορτίου και οι υποχρεώσεις του καπετάνιου.<sup>28</sup> Τα πιο καινοτόμα μέτρα βέβαια αφορούν στην πραγματοποίηση επιθεωρήσεων στα πλοία ώστε να

---

<sup>28</sup> Marie and Dilly, 1931

αποφευχθούν ατυχήματα που οφείλονται στην άσχημη κατάσταση των πλοίων ή τον ανεπαρκή εξοπλισμό τους. Οι επιθεωρήσεις γίνονται συνήθως πριν και μετά τη φόρτωση του φορτίου. Η ασφάλεια του θαλάσσιου εμπορίου βασιζόταν στη νομοθεσία που παρείχε αποζημίωση και προστασία στους πλοιοκτήτες. Συγκεκριμένα υπήρχε νομοθεσία σύμφωνα με την οποία τα διάφορα μέρη που είχαν συμφέρον από τη θαλάσσια μεταφορά, είχαν το δικό τους μερίδιο ευθύνης.<sup>29</sup> Ένα απ' τα μέτρα αυτής της νομοθεσίας ήταν η από κοινού πλοιοκτησία που είχε σα στόχο τη μείωση των κινδύνων μέσα απ' τον καταμερισμό τους.

Οι τεχνολογικές εξελίξεις που συνόδευσαν τη βιομηχανική επανάσταση, ενίσχυσαν την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών κατά το 19<sup>ο</sup> αιώνα. Οι πιο σημαντικές εξελίξεις ήταν η χρήση ατμοκίνητων μηχανών στα πλοία αλλά και η κατασκευή σιδερένιων και ατσάλινων σκαφών. Η τεχνολογική αυτή πρόοδος βέβαια είχε σαν επακόλουθο την αύξηση των κινδύνων στη θάλασσα και την αύξηση των ναυαγίων. Οι αρχές επεδείκνυαν μεγάλο ζήλο για την πρόληψη μέτρων ασφαλείας σχετικά με την επίβλεψη των πλοίων, τόσο αυστηρών που τελικά αποτελούσαν εμπόδιο για τη διακίνηση του θαλάσσιου εμπορίου. Υπήρχε απ' την άλλη γενικώς η άποψη ότι το συμφέρον του πλοιοκτήτη, που είχε επενδύσει τα περιουσιακά του στοιχεία στην επένδυση των πλοίων του, ήταν η καλύτερη εγγύηση για την ασφάλεια. Αυτή η φιλελεύθερη τακτική κυριάρχησε κατά το πρώτο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οπότε και άνθισαν οι Νηογνώμονες (Classification Societies). Αυτοί οι καθαρά ιδιωτικοί οργανισμοί συνεισέφεραν στην ασφάλεια των εμπορικών πλοίων, παρέχοντας στους Ασφαλιστές ακριβείς πληροφορίες σχετικά την ποιότητα του πλοίου και του εξοπλισμού του.

Τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα ήταν καθοριστικά για το ζήτημα της θαλάσσιας ασφαλείας, με ολοένα και περισσότερους προστατευτικούς κανονισμούς να τίθενται σ' ένα πολύ πιο επίσημο πλέον πλαίσιο. Η θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων άρχισε να εξελίσσεται σε μια πραγματικά μεγάλη βιομηχανία οπότε ήταν λογικό για τις κρατικές αρχές να επιβάλουν αυστηρούς ελέγχους που εξασφάλιζαν τις συνθήκες ασφαλείας του πλοίου. Σταδιακά, η νομοθεσία αυτή που επηρέαζε το ανθρώπινο δυναμικό, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία του πλοίου εφαρμόστηκε στο εμπορικό ναυτικό. Επίσης η ανάγκη για εναρμονισμό των κανονισμών με τα ήθη και τα έθιμα,

---

<sup>29</sup> Bonnecase, 1931

ενίσχυσε ακόμα περισσότερο το ρόλο των κρατών, τα οποία πλέον προβαίνουν στην υπογραφή διεθνών συνθηκών και συμβάσεων.

Έτσι στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα διεθνείς συμβάσεις θεσπίστηκαν με σκοπό την κάλυψη διάφορων πτυχών των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, όπως η μεταφορά των εμπορευμάτων, η μόλυνση, η προστασία και η ασφάλεια, συγκρούσεις, υποθήκες κ.ά.

## 2.2. ΝΟΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΕΙΔΙΚΑ

### *2.2.1. THE HAGUE – VISBY RULES*

Πρόκειται για μια σειρά κανονισμών που διέπουν τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης. Ο επίσημος τίτλος είναι "International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading". Η σύμβαση αυτή συντάχθηκε στις Βρυξέλλες το 1924 και τροποποιήθηκε και πάλι στις Βρυξέλλες το 1968, όπου και έγινε γνωστή ως «The Hague-Visby Rules». Η τελική τροποποίηση έγινε με το SDR Protocol το 1979. Η κεντρική ιδέα των Hague-Visby Rules είναι ότι ο Πλοιοκτήτης (Carrier) έχει πολύ μεγαλύτερη διαπραγματευτική δύναμη απ' το Ναυλωτή (Shipper) και με στόχο την προστασία των συμφερόντων του Ναυλωτή, ο νόμος επιβάλλει κάποιες υποχρεώσεις στον Πλοιοκτήτη. Στις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη περιλαμβάνονται η ασφαλής φόρτωση, στοιβασία, μεταφορά και εκφόρτωση του φορτίου, η άσκηση δέουσας επιμέλειας (due diligence) προκειμένου το πλοίο να είναι αξιόπλοο αλλά και κατάλληλα επανδρωμένο και εξοπλισμένο. Επίσης ο Πλοιοκτήτης υποχρεούται να μην παρεκκλίνει απ' τη συμφωνηθείσα πορεία του πλοίου εκτός και αν πρόκειται για διάσωση ζωής ή περιουσίας. Απ' την άλλη, οι υποχρεώσεις του Ναυλωτή περιορίζονται στην πληρωμή του ναύλου, την ασφαλή συσκευασία και ακριβή περιγραφή του φορτίου, την αποφυγή μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων (εκτός και αν υπάρχει ανάλογη συμφωνία μεταξύ των δυο μερών) αλλά και την ετοιμότητα των εμπορευμάτων για μεταφορά.<sup>30</sup>

<sup>30</sup> <http://www.likumi.lv/doc.php?id=59224>

### *2.2.2. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA - HAMBURG RULES)*

Την παραπάνω σύμβαση ακολούθησε η United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules) το 1978, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1992. Αναφορικά με την αξιοπλοΐα, η σύμβαση αυτή διαφοροποιήθηκε ως προς το ότι<sup>31</sup> :

1. Δεν αναφέρεται στην αξιοπλοΐα σε ξεχωριστό λεπτομερές άρθρο
2. Το καθήκον του μεταφορέα (carrier) να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια (due diligence) επεκτείνεται για όλη την περίοδο κατά την οποία αυτός έχει την ευθύνη του φορτίου.
3. Καθιστά το μεταφορέα (carrier) υπεύθυνο για ζημιά ή απώλεια του φορτίου, εκτός και αν αυτός είναι σε θέση να αποδείξει το αντίθετο.
4. Τέλος δεν παρέχει στο μεταφορέα μια λίστα περιπτώσεων που περιορίζουν την ευθύνη του.

Οι παραπάνω διαφοροποιήσεις αλλά και κάποιες ακόμα, αποτέλεσαν το λόγο για τον οποίο λίγες χώρες υπέγραψαν την σύμβαση αυτή. Μέχρι και το Μάιο του 2011, 34 ήταν οι χώρες που την επικύρωσαν.<sup>32</sup>

### *2.2.3. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (INTERNATIONAL CONVENTION ON SAFETY OF LIFE AT SEA - SOLAS)*

Μια ακόμα σύμβαση με αντίκτυπο στο ζήτημα της αξιοπλοΐας είναι η International Convention on Safety of Life at Sea (SOLAS) το 1974. Η σύμβαση με τις διάφορες τροποποιήσεις της, θεωρείται η σημαντικότερη απ' όλες τις διεθνείς συμβάσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων. Η πρώτη εκδοχή της ήταν το 1914 σαν αποτέλεσμα του ναυαγίου του RMS Titanic. Αρκετές τροποποιήσεις της Συνθήκης ακολούθησαν από τότε μέχρι και σήμερα.

Κύριος στόχος της συνθήκης SOLAS είναι να προσδιορίσει κάποιες ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για την ασφαλή κατασκευή, εξοπλισμό και λειτουργία

<sup>31</sup> [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html)

<sup>32</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Hamburg\\_Rules](http://en.wikipedia.org/wiki/Hamburg_Rules)

του πλοίου. Τα Κράτη σημαίες είναι υπεύθυνα να εγγυώνται ότι τα πλοία που φέρουν τη δική τους σημαία, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις αυτές. Οι διατάξεις για τον έλεγχο επιτρέπουν στα συμβαλλόμενα κράτη την επιθεώρηση των πλοίων άλλων συμβαλλόμενων κρατών σε περίπτωση που υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι το πλοίο δε συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις – το γνωστό Port State Control.<sup>33</sup>

Τα κεφάλαια της είναι δώδεκα:

1. Γενικές διατάξεις, που περιλαμβάνουν κανονισμούς σχετικά με τις επιθεωρήσεις των πλοίων και την έκδοση εγγράφων πιστοποίησης ότι το πλοίο συμβαδίζει με τις προβλέψεις της Συνθήκης.
2. Κατασκευή, μηχανικές και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, προστασία και αντιμετώπιση πυρκαγιάς.
3. Εξοπλισμός διάσωσης, που περιλαμβάνει σωσίβια λέμβους, ατομικά σωσίβια κλπ, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται απ' τον LSA Code (International Life-Saving Appliance Code).
4. Ραδιοεπικοινωνία, που αφορά σε εξοπλισμό που όλα τα πλοία οφείλουν να έχουν, έτσι ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να είναι εφικτή η διάσωσή τους.
5. Ασφαλής ναυσιπλοΐα, που περιλαμβάνει υπηρεσίες εντοπισμού και διάσωσης, μετεωρολογικές υπηρεσίες, υπηρεσίες ανίχνευσης πάγου κλπ.
6. Μεταφορά των εμπορευμάτων. Τα εμπορεύματα υπόκεινται σε διαφορετικούς κανόνες ανάλογα με τον τύπο τους.
7. Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, τα οποία επίσης ανάλογα με τον τύπο τους υπόκεινται σε διαφορετικούς κώδικες (π.χ. IBC, IGC Code). Σε κάθε περίπτωση όμως η μεταφορά τους θα πρέπει να συμβαδίζει τον IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code).
8. Πυρηνοκίνητα πλοία.
9. Ασφαλής λειτουργία του πλοίου. Η διάταξη αυτή καθιστά τον ISM Code ακόμα πιο επιτακτικό για εκείνον που έχει την ευθύνη της λειτουργίας του πλοίου.
10. Μέτρα ασφαλείας για τα πλοία υψηλών ταχυτήτων.
11. Ειδικά μέτρα που ενισχύουν τη ναυτιλιακή ασφάλεια. Μάλιστα, το δεύτερο τμήμα του κεφαλαίου αυτού εστιάζει στον ISPS Code (International Ship and Port Facilities Code)

<sup>33</sup> <http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1983/22.html>

## 12. Επιπρόσθετα μέτρα ασφαλείας για τα bulk carriers.

Οι δύο αυτοί Κώδικες επιδρούν καθοριστικά στους τομείς της προστασίας και της ασφάλειας της ναυτιλιακής βιομηχανίας και υποχρεώνουν τις ναυτιλιακές εταιρείες να συμβαδίζουν με τις προδιαγραφές τους.<sup>34</sup>

### 2.2.4. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ ΦΟΡΤΩΣΗΣ (INTERNATIONAL CONVENTION OF LOAD LINES)

Είναι ευρέως αποδεκτό ότι οι περιορισμοί που υπάρχουν ήδη απ' το προσχέδιο του πλοίου σχετικά με το ανώτατο σημείο φόρτωσης (freeboard) παίζουν καθοριστικό ρόλο για την ασφάλεια του, έτσι ώστε το πλοίο να προστατεύεται και από οποιαδήποτε κακοκαιρία ή εισχώρηση νερού. Οι περιορισμοί λοιπόν αυτοί αποτελούν και το αντικείμενο της σύμβασης που είναι γνωστή ως International Convention of Load Lines. Για πρώτη φορά η σύμβαση υιοθετήθηκε το 1930, βασισμένη στην αρχή της πλευστότητας, ενώ ήταν γνωστό ότι το ανώτατο σημείο φόρτωσης εξασφαλίζει επίσης επαρκή σταθερότητα και αποφυγή της πίεσης του σκάφους λόγω υπερφόρτωσης.

Το 1966 η LL Convention, εφαρμοσμένη και απ' τον IMO, περιελάμβανε ακόμα πιο καθοριστικές διατάξεις αναφορικά με το ανώτατο σημείο φόρτωσης. Οι διατάξεις αυτές λαμβάνουν υπόψη τους, του πιθανούς κινδύνους σε διάφορες ζώνες και εποχές. Το τεχνικό παράρτημα μάλιστα προτείνει διάφορα μέτρα, όπως μπουκαπόρτες και θυρίδες εκροής, που στόχο έχουν τη διατήρησης της στεγανότητας σε σημείο χαμηλότερο του ανώτατου σημείου φόρτωσης.

Οι γραμμή φόρτωσης πρέπει να αναγράφεται στο κέντρο του πλοίου και απ' τις δυο πλευρές του, μαζί φυσικά με τη γραμμή καταστρώματος. Αξίζει να αναφέρουμε ότι τα πλοία τα οποία πρόκειται να μεταφέρουν ξυλεία στο κατάστρωμα, έχουν μικρότερο ανώτατο σημείο φόρτωσης αφού το φορτίο καταστρώματος (deck cargo) προϋποθέτει προστασία απ' τα κύματα.

Η σύμβαση περιλαμβάνει τρία παραρτήματα: το πρώτο αναφέρεται σε διάφορες πτυχές του ανώτατου σημείου φόρτωσης, το δεύτερο σε ζώνες, περιοχές και εποχές

<sup>34</sup> <http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-%28solas%29,-1974.aspx>



και το τρίτο σε διάφορα πιστοποιητικά που είναι απαραίτητα σχετικά με τα παραπάνω.<sup>35</sup>

Η σύμβαση πέρασε από διάφορες τροποποιήσεις το 1971, το 1975, το 1979, το 1983, το 1988 και το 2003.

Το Πρωτόκολλο του 1988, το οποίο τέθηκε σε εφαρμογή το Φεβρουάριο του 2000, εναρμόνισε ουσιαστικά τις απαιτήσεις για επιθεωρήσεις και πιστοποιητικά που υπάρχουν στη συγκεκριμένη σύμβαση, μ' αυτές της SOLAS και της MARPOL. Επίσης αναθεώρησε και κάποιες διατάξεις του τεχνικού παραρτήματος της LL Convention.

Οι τροποποιήσεις τώρα του 2003, δεν επηρεάζουν τη Σύμβαση του '66 αλλά μόνο το 1998 LL Protocol και μάλιστα περιλαμβάνουν μια σειρά αναθεωρήσεων που σχετίζονται με υπολογισμούς του ανώτατου σημείου φόρτωσης, του κατώτατου ύψους της πλώρης, τα φινιστρίνια, τα παράθυρα, του εξαεριστήρες κ.ά.

#### *2.2.5. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΜΟΛΥΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS - MARPOL)*

Η σύμβαση αυτή είναι μια απ' τις σημαντικότερες διεθνείς συμβάσεις για την πρόληψη της μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος απ' τα πλοία, ως αποτέλεσμα ατυχημάτων ή κακής λειτουργίας τους. Υιοθετήθηκε το 1973, ενώ το Πρωτόκολλο του 1978 ήρθε ως απάντηση σε κάποια ατυχήματα δεξαμενοπλοίων που έγιναν την προηγούμενη χρονιά. Και αφού μέχρι τότε η πρωταρχική σύμβαση δεν είχε τεθεί σε εφαρμογή, το Πρωτόκολλο του 1978 επικράτησε και εφαρμόστηκε τελικά το 1983.

Η σύμβαση, στο πέρασμα των χρόνων, έχει δεχτεί πολλές τροποποιήσεις. Στόχος της είναι η προστασία από διάφορες ουσίες, όπως είναι το πετρέλαιο, επικίνδυνα εμπορεύματα, απόβλητα του πλοίου κλπ. Ορισμένα μέτρα σε σχέση με την προστασία αυτή είναι η υποχρεωτική κατασκευή πετρελαιοφόρων με διπλό τοίχωμα, η απαγόρευση της εκφόρτωσης κατάλοιπων που περιέχουν επιβλαβείς ουσίες σε απόσταση μικρότερη των 12 ναυτικών μιλίων από τη στεριά, η απαγόρευση της εκφόρτωσης απορριμμάτων στη θάλασσα κ.ά.

<sup>35</sup> <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx>

### *2.2.6. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS - STCW)*

Το 1978, η σύμβαση αυτή ήταν η πρώτη που επέβαλε κάποιες απαιτήσεις σχετικά με την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την επίβλεψη των ναυτικών σε διεθνές επίπεδο, στις οποίες όλες οι χώρες πρέπει να ανταποκρίνονται. Ουσιαστικά περιλαμβάνει κάποιες βασικές προϋποθέσεις σε σχέση με τα παραπάνω και σε καμία περίπτωση δε θέτει προδιαγραφές για την επάνδρωση ενός πλοίου.<sup>36</sup>

Ένα από τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά της είναι ότι εφαρμόζεται σε πλοία τα οποία δεν ανήκουν σε κράτη-μέλη της σύμβασης, τα οποία όμως επισκέπτονται λιμάνια των χωρών-μελών. Το χαρακτηριστικό αυτό μάλιστα συντέινει και στην ευρεία αποδοχή της συγκεκριμένης σύμβασης.

Οι τροποποιήσεις του 1995, οι οποίες τέθηκαν σε εφαρμογή το 1997, διευκόλυναν τον τρόπο εφαρμογής της σύμβασης. Οι πιο σημαντικές απ' τις τροποποιήσεις σχετίζονται με την ενίσχυση του Port State Control, Quality Standard Systems (QSS), επίβλεψη της εκπαίδευσης, αξιολόγηση και διαδικασία πιστοποίησης, περίοδοι ανάπαυσης για το επιβλέπον προσωπικό κ.ά.<sup>37</sup>

Μια καινούρια σειρά τροποποιήσεων υιοθετήθηκε στη Μανίλα το 2000 και τέθηκε σε εφαρμογή το 2012. Διανύουμε μάλιστα μια μεταβατική περίοδο μέχρι το 2017, όταν όλοι οι ναυτικοί θα πρέπει να είναι εκπαιδευμένοι και πιστοποιημένοι με τις καινούριες προδιαγραφές.

### 2.3. ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ – (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO)

Ήδη το 1950, κάθε χώρα με ναυτιλιακή βιομηχανία είχε το δικό της Ναυτικό Δίκαιο. Σε σύγκριση με σήμερα, υπήρχαν ελάχιστες διεθνείς συμβάσεις και συνθήκες και

<sup>36</sup> <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-%28STCW%29.aspx>

<sup>37</sup> <http://en.wikipedia.org/wiki/STCW>

αυτές δεν ήταν αποδεκτές από όλα τα ναυτιλιακά κράτη. Φυσικά το κάθε κράτος είχε το δικό του Δίκαιο που βέβαια πολλές φορές ερχόταν σε σύγκρουση με αυτό των άλλων κρατών. Έτσι λοιπόν, ο IMO, ως όργανο των Ηνωμένων Εθνών, ξεκίνησε να δημιουργεί κάποιες διεθνείς συνθήκες, μερικές από τις οποίες είναι και οι παραπάνω, και νομοθεσίες σε σχέση με την ασφάλεια και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Παρά τον ενεργό του ρόλο στη δημιουργία μιας διεθνούς ναυτιλιακής νομοθεσίας, ο IMO πολλές φορές έχει κατηγορηθεί για την καθυστέρηση του στη διαδικασία υιοθέτησης ενός νόμου. Αυτό οφείλεται βεβαίως στο γεγονός ότι κάθε σύμβαση προβλέπει και κάποιες προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει να πληρούνται πριν αυτή τεθεί σε εφαρμογή και οι οποίες βέβαια είναι πιο αυστηρές όσο πιο σημαντική και περίπλοκη είναι η σύμβαση. Το ίδιο και μάλιστα σε μεγαλύτερο βαθμό ισχύει και για την τροποποίηση μια σύμβασης. Για να αντιμετωπίσει το πρόβλημα αυτό ο IMO εφάρμοσε τη «σιωπηρή αποδοχή» (“tacit acceptance”) έτσι ώστε να μειώνεται ο χρόνος εφαρμογής μιας συνθήκης.<sup>38</sup>

Ο IMO έχει υιοθετήσει κατά καιρούς συμβάσεις στις οποίες η πλειονότητα των ναυτιλιακών κρατών είναι μέλη. Το ερώτημα λοιπόν είναι πως είναι δυνατόν εφ’ όσον συμβαίνει αυτό, να υπάρχουν πλοία τα οποία είναι αναξιόπλοα. Η απάντηση είναι ότι η αδυναμία της ναυτιλίας, δεν είναι η υιοθέτηση νομοθεσιών, αλλά η εφαρμογή τους.

#### 2.4. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ

Το καθήκον του πλοιοκτήτη να παραδώσει ένα αξιόπλοο πλοίο έχει κεντρίσει το ενδιαφέρον δικαστηρίων, μελετητών αλλά και όσων σχετίζονται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα τη θέσπιση πολλών διαφορετικών εθνικών νόμων και διεθνών συμβάσεων, όπως είδαμε και παραπάνω, για τη θεσμοθέτηση της ναυτιλίας γενικά και της αξιοπλοΐας ειδικότερα. Αυτό βέβαια δημιούργησε κάποια σύγχυση σχετικά με την έννοια της αξιοπλοΐας στους διαφορετικούς τομείς του Ναυτιλιακού Δικαίου. Θα επιχειρήσουμε λοιπόν να διερευνήσουμε τη σημασία της αξιοπλοΐας στους διαφορετικούς αυτούς κλάδους.

---

<sup>38</sup> Dr. Zoya Ozcayir (2000), “Flags of Convenience and the Need for International Co-operation”, Vol. 5, Issue 4, p. 2-4

Το καθήκον του μεταφορέα να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο έχει αντίκτυπο σε τομείς του Ναυτιλιακού Δικαίου, όπως είναι η Θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, το Ναυτικό ασφαλιστικό δίκαιο κ.ά.

#### 2.4.1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Η σημασία της αξιοπλοΐας ξεκινάει πριν και κατά την έναρξη του ταξιδιού. Έτσι, εάν ο πλοιοκτήτης είναι σε θέση να αποδείξει ότι το πλοίο του είναι αξιόπλοο κατά τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή<sup>39</sup>, τότε θεωρείται πως έχει εκτελέσει το καθήκον του και θα επωφεληθεί έτσι των προβλεπόμενων ασυλιών.<sup>40</sup>

Το επόμενο σημαντικό θέμα σχετικά με την αξιοπλοΐα είναι οι επιπτώσεις της αθέτησης της υποχρέωσης αυτής στα δικαιώματα και τις ασυλίες του πλοιοκτήτη. Θα είναι δηλαδή ακόμα σε θέση να επωφελείται απ' τις εξαιρέσεις που του προσφέρει ο νόμος ή αρκεί η αναξιοπλοΐα του πλοίου να του στερήσει το οποιοδήποτε δικαίωμα του?

Επίσης, η μη συμμόρφωση με νόμους και κανονισμούς που δεν αποτελούν μέρος του υπάρχοντος καθεστώτος, όπως ISPS και ISM Codes, έχει επίπτωση στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη?

Είναι επίσης πολύ σημαντικό να υπάρχει επίγνωση του τι καθιστά ένα πλοίο αξιόπλοο. Γιατί ακόμα και αν είναι φυσικά αξιόπλοο, από άλλες απόψεις ίσως να μην είναι, επηρεάζοντας έτσι την ασφαλή πλοήγηση ή ακόμα και την είσοδο και έξοδο του πλοίου απ' το λιμάνι.

Πώς απαντώνται οι παραπάνω ερωτήσεις έχει αντίκτυπο στη συμμόρφωση του πλοιοκτήτη με τις υποχρεώσεις του αλλά και την άσκηση των δικαιωμάτων του, όπως επίσης και στις αποφάσεις του δικαστηρίου.

---

<sup>39</sup> Σύμφωνα με τους Hague/Hague-Visby Rules, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να αποδείξει ότι το πλοίο του είναι αξιόπλοο ή ότι άσκησε τη δέουσα επιμέλεια για να το καταστήσει. *Robin Hood Flour Mills, Ltd. v. N. M. Paterson & Sons, Ltd., (The Farrandoc)*, [1967] 2 Lloyd's Rep. 276, p.280. Παρ' όλα αυτά η κατάσταση αλλάζει με τους Hamburg Rules, όπου το καθήκον του πλοιοκτήτη παρατείνεται για να καλύψει όλη την περίοδο κατά την οποία τα εμπορεύματα είναι υπό την επίβλεψη του. [http://www.pacii.org/cgi-bin/disp.pl/pits/en/treaty\\_database/1978/4.html?query=United%20%20Nations%20Convention%20on%20the%20Carriage%20of%20Goods%20by%20Sea](http://www.pacii.org/cgi-bin/disp.pl/pits/en/treaty_database/1978/4.html?query=United%20%20Nations%20Convention%20on%20the%20Carriage%20of%20Goods%20by%20Sea), άρθρο 5.

<sup>40</sup> *McFadden v. Blue Star Line*, [1905] 1 K.B. 697

#### 2.4.2. ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Απ' την αξιοπλοΐα του πλοίου εξαρτάται η διατήρηση του δικαιώματος του μεταφορέα/πλοιοκτήτη να απαιτήσει αποζημίωση απ' τους ασφαλιστές σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς του πλοίου ή του φορτίου.

Όταν εκδίδεται το ασφαλιστήριο συμβόλαιο για το πλοίο, οι ασφαλιστές, στη στιγμή της εκτίμησης του ασφαλιστρού, θεωρούν δεδομένη την αξιοπλοΐα του πλοίου κατά την έναρξη του ταξιδιού<sup>41</sup>. Παρά το γεγονός λοιπόν, ότι η εφαρμογή της αξιοπλοΐας δεν αναφέρεται ρητά στους όρους, εξυπακούεται διότι επιβάλλεται απ' το νόμο.<sup>42</sup>

Επίσης, σύμφωνα με το Marine Insurance Act 1906, ο ασφαλιζόμενος είναι νομικά υποχρεωμένος να καταθέσει όλες τις χρήσιμες πληροφορίες τις οποίες γνωρίζει ή θα έπρεπε να γνωρίζει, διαφορετικά υπάρχει κίνδυνος να ακυρωθεί το συμβόλαιο του, σε περίπτωση που ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι οι πληροφορίες αυτές είναι μείζονος σημασίας, π.χ. κατά την εκτίμηση του ασφαλιστρού. Αυτό συμβαίνει γιατί ένα συμβόλαιο στηρίζεται πάντα στην καλή πίστη (*uberima fides*) των συμβαλλομένων.<sup>43</sup>

Ακόμα, η αποτυχία του μεταφορέα να καταστήσει το πλοίο αξιόπλοο ή να ασκήσει τη δέουσα επιμέλεια (*due diligence*) έχει επιπτώσεις και στην ασφάλιση ευθύνης. Σύμφωνα με το άρθρο 1(6) της 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), προβλέπεται ότι ο ασφαλιστής που αναλαμβάνει την ευθύνη των απαιτήσεων σύμφωνα με τους κανονισμούς του της σύμβασης, δικαιούται και τα προνόμια της σύμβασης αυτής στον ίδιο βαθμό με τον ασφαλιζόμενο. Αυτό σημαίνει ότι εάν ο μεταφορέας μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του σύμφωνα με τη σύμβαση, τότε και ο ασφαλιστής επωφελείται των ίδιων πλεονεκτημάτων. Αντιστρόφως, εάν ο μεταφορέας δεν επιτρέπεται να περιορίσει την ευθύνη του γιατί παρενέβη ήδη κάποιες υποχρεώσεις του, τότε δεν μπορεί να απαλλαχτεί από μέρος των ευθυνών του και το ίδιο ισχύει και για τον ασφαλιστή. Επομένως θα πρέπει να πληρώσουν ολόκληρη την αποζημίωση όταν τους ζητηθεί. Παρ' όλα αυτά, σύμφωνα το MIA 1906 33 (3), ο ασφαλιστής απαλλάσσεται των ευθυνών του εάν υφίσταται από μέρος του μεταφορέα παράβαση κάπου υποχρεωτικού όρου (*warranty*), όπως ο υποχρεωτικός όρος ναυσιπλόου (*Warranty Of*

<sup>41</sup> Marine Insurance Act 1906, 39 Warranty of seaworthiness of ship.

<sup>42</sup> Παζαρζής, 2010.

<sup>43</sup> Marine Insurance Act 1906, 17 Warranty of seaworthiness of ship.

Seaworthiness). Η παραβίαση λοιπόν των υποχρεώσεων του ασφαλιζόμενου επηρεάζει και τις υποχρεώσεις του ασφαλιστή.<sup>44</sup>

Επομένως εάν το πλοίο είναι αναξιόπλοο, ο ασφαλιζόμενος δεν έχει τη δυνατότητα να ανακτήσει την οποιαδήποτε απώλεια απ' τον ασφαλιστή.

---

<sup>44</sup> Griggs and Williams, 2004

### 3. ΚΡΑΤΟΣ – ΣΗΜΑΙΑ (FLAG STATE)

#### 3.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ - ΣΗΜΑΙΑΣ

Το Κράτος-Σημαία είναι το κράτος κάτω απ' τους νόμους του οποίου είναι εγγεγραμμένο ένα εμπορικό πλοίο.<sup>45</sup> Αυτό είναι γνωστό ως η εθνικότητα του πλοίου ή η σημαία του. Ειδικότερα το πλοίο είναι εγγεγραμμένο σε κάποιο λιμάνι του κράτους σημαίας, γνωστό ως λιμάνι εγγραφής. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, κάθε κράτος που επιτρέπει την εγγραφή πλοίων κάτω από τη σημαία του, έχει την εξουσία αλλά και την ευθύνη να επιβάλει σ' αυτά κάποιους κανονισμούς σχετικούς με την επιθεώρηση, την πιστοποίηση και την έκδοση εγγράφων για την ασφάλεια και την πρόληψη της μόλυνσης<sup>46</sup>.

Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, κάθε κράτος σημαία έχει το δικαίωμα να ελέγχει τα εγγεγραμμένα πλοία του σε τεχνικά και λειτουργικά θέματα. Το κράτος σημαία πρέπει να λαμβάνει μέτρα για τα πλοία τα οποία πλέουν με τη σημαία του για να εξασφαλίσει την ασφάλεια στη θάλασσα όσον αφορά στην κατασκευή του πλοίου και τη διαχείριση του, την αξιοπλοΐα του, την ικανότητα του πληρώματος, τις συνθήκες εργασίας και την πρόληψη ατυχημάτων. Είναι καθήκον του επίσης, να λαμβάνει όλα εκείνα τα απαραίτητα μέτρα που θα διασφαλίσουν στα πλοία του εναρμονισμό με όλους τους διεθνείς κανονισμούς και νομοθεσίες αλλά και τη δυνατότητα να πλέουν σε όλες τις θάλασσες και σε όλα τα λιμάνια. Αυτό το πετυχαίνει με τακτικές επιθεωρήσεις που κάνουν εξουσιοδοτημένοι επιθεωρητές σε όλα τα πλοία. Οι επιθεωρήσεις αυτές λέγονται επιθεωρήσεις σημαίας.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται σταθερή κλίση του στόλου της Ε.Ε. προς τις «σημαίες ευκαιρίας» (flag of convenience), χώρες δηλαδή που είναι ελκυστικότερες στους πλοιοκτήτες απ' τις ευρωπαϊκές από άποψη φορολογίας, κοινωνικής νομοθεσίας και ασφάλειας ή περιβαλλοντικών προτύπων.

Το γεγονός αυτό αλλά και το ότι δεν ενεργούν όλα τα κράτη σημαίες υπεύθυνα όπως ορίζουν οι διεθνείς κανονισμοί-δεν ελέγχουν δηλαδή τα πλοία τους ή κάνουν ελλιπείς ελέγχους- ανάγκασε πολλά κράτη να επιβάλλουν πρόσθετες επιθεωρήσεις στα πλοία

<sup>45</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Flag\\_state](http://en.wikipedia.org/wiki/Flag_state)

<sup>46</sup> <http://textbook.ncmm.no/142-flag-state-control>

που μπαίνουν στα λιμάνια τους πριν τα αφήσουν να αποπλεύσουν, το γνωστό Port State Control που θα αναλύσουμε σε επόμενο κεφάλαιο.

### 3.2. Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ - ΣΗΜΑΙΑΣ

Η σημαία του πλοίου αποτελεί απ' το ξεκίνημα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, την ταυτότητα της εθνικότητας του πλοίου, τη χώρα δηλαδή που θέσπισε το νομικό πλαίσιο λειτουργίας του. Ήταν από τότε απαραίτητο για το πλοίο να φέρει μια σημαία συνοδευόμενη βέβαια και από τα απαραίτητα έγγραφα. Και καθώς το διεθνές εμπόριο εξελισσόταν κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα, η προστασία γινόταν ακόμη πιο σημαντική, αφού τα εμπόλεμα κράτη προσπαθούσαν να επιβάλουν την κυριαρχία τους στη θάλασσα.

Τα πιο παλαιά παραδείγματα αυτού σήμερα ονομάζουμε «σημαία ευκαιρίας» προέρχονται απ' την κλασσική περίοδο όταν ελληνικά και ρωμαϊκά πλοία χρησιμοποιούσαν σημαία άλλης χώρας προκειμένου να προστατεύσουν τα εμπορικά τους συμφέροντα. Κατά το Μεσαίωνα, πλοία που εμπορεύονταν σε περιοχές μακριά απ' την πατρίδα τους έφεραν τη σημαία του «κυρίαρχου» κράτους έτσι ώστε να διασφαλίσουν την προστασία τους αλλά και τα δικαιώματα του φορτίου τους. Υπάρχουν παραδείγματα πλοίων βρετανικής ιδιοκτησίας τα οποία εμπορεύονταν φέροντας τη σημαία της Βενετίας ή της Βιέννης αλλά και παραδείγματα πλοίων τα οποία είχαν έγγραφα περισσότερων του ενός κράτους προκειμένου να προστατευθούν απ' την αιχμαλωσία.

Η ιδέα των flags of convenience επανήλθε το 1920, όταν ένας μεγάλος αριθμός αμερικανικών επιβατικών πλοίων επανεγγραφήκαν στη σημαία του Παναμά έτσι ώστε να αποφύγουν διάφορους περιορισμούς, ενώ το ίδιο έκαναν στη συνέχεια και άλλα αμερικανικά πλοία προκειμένου να διευκολύνουν το πέρασμα τους στην ευρωπαϊκή εμπόλεμη ζώνη.

Τις ελευθερίες που απολάμβαναν τα πλοία που ήταν εγγεγραμμένα σε flags of convenience, παρατήρησαν και άλλοι Αμερικανοί πλοιοκτήτες και έτσι κατά το 1950 υπήρξε μια κατακόρυφη άνοδος στα πλοία αμερικανικής πλοιοκτησίας που έφεραν τη σημαία της Λιβερίας ή του Παναμά. Η αμερικανική σημαία ήταν πολύ ακριβή πλέον για τους πλοιοκτήτες και αυτά τα οποία προσέφεραν οι σημαίες ευκαιρίας ακόμα πιο



ακαταμάχητα (απαλλαγή από οικονομικό και φορολογικό έλεγχο, περιορισμένη ρυθμιστική εποπτεία, απλές ρυθμίσεις δανείων αλλά μη πολιτική παρέμβαση). Σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα, λιβεριάνικες και παναμαικές σημαίες κυριάρχησαν στις παγκόσμιες θαλάσσιες διαδρομές, σε βάρος βεβαίως των παραδοσιακών ναυτιλιακών εθνών των οποίων οι ιδιοκτήτες φάνηκαν να μειονεκτούν μπροστά στις σημαίες ευκαιρίας<sup>47</sup>.

Στη συνέχεια, λόγω του μεγάλου αριθμού ναυτικών ατυχημάτων, ο όρος «flag of convenience» βρέθηκε εκτεθειμένος να θεωρείται πολιτικό και δημόσιο αίσχος. Σαν αποτέλεσμα, οι σημαίες έκαναν εντατικές προσπάθειες να ξεφορτωθούν τους λιγότερο ευσυνείδητους πλοιοκτήτες καθώς και τα «σκουριασμένα» πλέον πλοία. Κάποια κράτη σημαίες εγκατέστησαν συστήματα επιθεώρησης, ενώ άλλες επέκτειναν τις αρχές τους υπό τον έλεγχο του IMO. Ο διαχωρισμός, στη συνέχεια, των πλοίων σε κλάσεις ανάλογα με την ποιότητα τους ήταν μια καλή κίνηση που οδήγησε ακόμα πιο υψηλά στάνταρ. Βέβαια μ' αυτόν τον τρόπο δεν υπήρχαν και άλλες σημαίες στις οποίες θα μπορούσαν να εγγραφούν οι πλοιοκτήτες που είχαν απελαθεί απ' τις πιο ευυπόληπτες σημαίες.

Σαν αποτέλεσμα των παραπάνω, δημιουργήθηκε η διεθνής εγγραφή (International Register), μια σημαία ανοιχτή στον ξένο στόλο, η οποία εδρεύει στο κράτος καταγωγής της και είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την εγχώρια διοίκηση της. Η σημαία αυτή προσφέρει ακριβώς τα ίδια πλεονεκτήματα με τις σημαίες ευκαιρίας.

Τα κράτη σημαίες ασκούν μεγάλο έλεγχο με τα μέτρα ασφαλείας που θέτουν μέσω των ελέγχων που διεξάγουν στα πλοία. Είναι μάλιστα υποχρεωμένες να παρέχουν στα πλοία τους τα απαραίτητα πιστοποιητικά τα οποία αποδεικνύουν πως το πλοίο έχει επιθεωρηθεί και συμβαδίζει με τους διεθνείς κανόνες και στάνταρ. Οι Συμβάσεις SOLAS και MARPOL περιλαμβάνουν τόσες πολλές λεπτομέρειες που δεν αφήνουν στα πλοία κάποιο περιθώριο για παρέκκλιση.

Το κράτος σημαία έχει επίσης πειθαρχική εξουσία και ποινική δικαιοδοσία έναντι περιπτώσεων που έχουν καταπατηθεί οι κανόνες οδηγώντας κατ' αυτόν τον τρόπο σε σοβαρά ατυχήματα, όπως είναι η σύγκρουση με άλλο πλοίο<sup>48</sup>, η προσάραξη ή η μόλυνση. Σ' αυτήν την περίπτωση, το Δίκαιο της Θάλασσας, καθώς και οι συμβάσεις

<sup>47</sup> <http://www.seafarersrights.org/seafarers-subjects/flag-state-responsibilities-seafarers-rights/>

<sup>48</sup> Mansell, 2009

του IMO και ILO καθιστούν το κράτος σημαία υπεύθυνο για παροχή πληροφοριών σχετικών με το ατύχημα.

### 3.3. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ - ΣΗΜΑΙΑΣ

#### *3.3.1. ΓΕΝΙΚΑ*

Το πρόγραμμα επιθεωρήσεων του Κράτους –Σημαίας δημιουργήθηκε με σκοπό, μέσω των διαφορετικών ειδών επιθεώρησης να παρέχεται επαρκής βοήθεια στους πλοιοκτήτες ώστε να μειώνουν τις ανεπάρκειες (deficiencies) και τις κρατήσεις (detentions) των πλοίων αλλά και να βελτιώνουν το επίπεδο της ασφάλειας του πλοίου. Το πρόγραμμα αυτό βέβαια δεν αντικαθιστά τις επιθεωρήσεις που γίνονται για την έκδοση πιστοποιητικών σχετικών με την Κλάση αλλά και άλλων υποχρεωτικών εγγράφων.

Κάθε επιθεώρηση έχει διαφορετικό στόχο και διαδικασία, απώτερος σκοπός όμως είναι πάντα η εφαρμογή από μέρους του πλοιοκτήτη των διεθνών στάνταρ όπως αυτά περιγράφονται σε διάφορες συνθήκες και συμβάσεις, όπως είναι ο SOLAS και η MARPOL, αλλά και η επιβεβαίωση από μέρους της Σημαίας ότι παρέχει τις υπηρεσίες της με σκοπό την ασφαλή και οικονομικά σωστή διαχείριση των πλοίων.

Τις επιθεωρήσεις διεξάγουν οι Επιθεωρητές του Κράτους Σημαίας, οι οποίοι είναι εξουσιοδοτημένοι να ελέγχουν τα πλοία που φέρουν την εκάστοτε σημαία. Κάποια γραφεία τα οποία συνεργάζονται με τη σημαία επιλέγουν τους επιθεωρητές, ενώ το Κράτος Σημαία εκδίδει το γράμμα εξουσιοδότησης καθώς και την ταυτότητα του επιθεωρητή (Inspector ID Card).

Είναι βέβαια ευθύνη του πλοιοκτήτη να παρουσιάζει τα πλοία του στην ώρα τους για επιθεώρηση, διαφορετικά θεωρούνται εκπρόθεσμα (overdue) και υφίστανται τις συνέπειες.

Η Σημαία θα πρέπει να ενημερωθεί για το πότε ένα πλοίο είναι διαθέσιμο για επιθεώρηση και να της χορηγηθούν και κάποιες απαραίτητες πληροφορίες, τουλάχιστον τρεις μέρες πριν την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι, ώστε να ενημερωθούν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Οποιαδήποτε παράβαση των απαιτήσεων του προγράμματος επιθεωρήσεων του Κράτους – Σημαίας, έχει σαν αποτέλεσμα κυρώσεις και πρόστιμα για τον πλοιοκτήτη.

### 3.3.2. ΕΙΔΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ<sup>49</sup>

#### 3.3.2.1. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΓΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

##### ✓ Σκοπός

Ο μοναδικός στόχος της επιθεώρησης αυτής είναι να επιβεβαιώσει την καταλληλότητα εγγραφής στη σημαία, των πλοίων που είναι 20 ετών και άνω. Γι' αυτό το λόγο και το report θα πρέπει να είναι αυστηρά εμπιστευτικό στον επιθεωρητή και τη σημαία και να μη γίνεται γνωστό σε πωλητές, αγοραστές, καπετάνιο και όποιον γενικά δεν έχει εξουσιοδότηση απ' τη σημαία.

Η συγκεκριμένη αναφορά δεν αποτελεί πιστοποιητικό έγγραφο ή εγγύηση αξιοπλοΐας για το πλοίο που υφίσταται επιθεώρηση, ούτε φυσικά και αποδεσμεύει τον πλοιοκτήτη απ' την υποχρέωση του να διατηρεί το πλοίο του σε αξιόπλοη κατάσταση.

##### ✓ Εφαρμογή

Τα πλοία τα οποία υποχρεούνται να υποβληθούν σε επιθεώρηση πριν την εγγραφή τους είναι τα πλοία ηλικίας 20 ετών και άνω αλλά λιγότερο από 25, τα οποία πληρούν μια ή περισσότερες απ' τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- Είχαν τουλάχιστον μια κράτηση τους τελευταίους 12 μήνες
- Υπέστησαν κάποιο ατύχημα τους τελευταίους 12 μήνες
- Η προηγούμενη σημαία του πλοίου είναι “black listed” απ' το Port State Control MoU (Memorandum of Understanding)<sup>50</sup>

<sup>49</sup> Commonwealth of Dominica Maritime Administration, “Flag State Inspection Program”, σελ. 10-20

<sup>50</sup> Το Paris MoU υιοθετεί το «Black/Grey/White List», το οποίο είναι ο διεθνής πίνακας ταξινόμησης για τα κράτη σημαίες. <http://www.vanuatuships.com/node/23>

- Είχαν 10 ή περισσότερες ανεπάρκειες στον έλεγχο του PSC.

Πλοία τα οποία είναι 25 ετών και άνω, πρέπει επίσης να υποβάλλονται στη συγκεκριμένη επιθεώρηση.

Η πρώτη κατηγορία πλοίων πρέπει να διεξάγει την επιθεώρηση μέσα σε τρεις μήνες απ' την εγγραφή τους, ενώ η δεύτερη κατηγορία πριν την αποδοχή τους απ' τη σημαία.

#### ✓ Έλεγχος

Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, ο επιθεωρητής της σημαίας πρέπει να ελέγξει τα εξής:

- Το εξωτερικό του πλοίου (external hull structure)
- Τα καταστρώματα (weather decks)
- Τα αμπάρια (cargo holds)
- Τις δεξαμενές έρματος (ballast tanks) και τις σωληνώσεις (piping)
- Το μηχανικό εξοπλισμό (machinery items)
- Τον εξοπλισμό ασφαλείας (safety equipment)
- Τον εξοπλισμό πλοήγησης (navigation equipment)
- Το κατάλυμα του πληρώματος (crew accommodation)

Εάν το πλοίο γίνει αποδεκτό και εγγραφεί τελικά στη σημαία, τότε εκδίδεται απ' αυτή το Πιστοποιητικό Επιθεώρησης του Κράτους – Σημαίας (Flag State Inspection Certificate)

### 3.3.2.2. ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

#### ✓ Σκοπός

Σκοπός της ετήσιας επιθεώρησης ασφαλείας είναι να επιβεβαιώσει τη συμμόρφωση του πλοίου και του πληρώματος με τις διεθνείς απαιτήσεις και αυτές της εκάστοτε σημαίας, αλλά και να επαληθεύσει τη γενική κατάσταση ασφαλείας που επικρατεί στο πλοίο με σκοπό να περιοριστούν οι ανεπάρκειες του.

✓ Εφαρμογή

Όλα τα πλοία που μόλις εγγράφηκαν στη σημαία θα πρέπει να υποβληθούν στην πρώτη τους ετήσια επιθεώρηση ασφαλείας μέσα σε τρεις μήνες απ' την ημερομηνία της εγγραφής τους.

✓ Έλεγχος

Ο επιθεωρητής μέσα από τη συγκεκριμένη επιθεώρηση θα πρέπει να επιβεβαιώνει ότι τα εξής είναι σε ακολουθία: τα έγγραφα του πλοίου, δημοσιεύσεις, χάρτες και εγχειρίδια, τα πιστοποιητικά των ναυτικών, το σύστημα διαχείρισης ασφαλείας, ο εξοπλισμός πλοήγησης, το κατάλυμα του πληρώματος και το νοσοκομείο, η γενική ασφάλεια, η προστασία, ο εξοπλισμός διάσωσης ανθρώπινης ζωής, ο εξοπλισμός πυρόσβεσης, η κατάσταση ετοιμότητας, η πηδαλιούχηση, το πλοίο, οι μηχανές και το ηλεκτρικό σύστημα.

✓ Διαδικασία

Με σκοπό να αποφευχθεί η οποιαδήποτε καθυστέρηση του πλοίου, η επιθεώρηση θα πρέπει να ξεκινήσει αμέσως μετά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι. Εάν το πλοίο έχει κανονίσει επισκευές στο λιμάνι ή dry-docking, τότε η επιθεώρηση θα διεξαχθεί με το πέρας των επισκευών αυτών.

Εάν πρόκειται να διεξαχθούν κι άλλες επιθεωρήσεις στο πλοίο κατά την παραμονή του στο λιμάνι, και ειδικά επιθεωρήσεις που αφορούν στην ασφάλεια και την πρόληψη της μόλυνσης ή έλεγχοι του ISM, θα πρέπει να υπάρχει επαφή με τον επιθεωρητή του Νηογνώμονα με σκοπό αυτός να προβεί στο συγκεκριμένο τμήμα της επιθεώρησης και να αποφευχθεί διπλή δουλειά.

✓ Πιστοποιητικό

Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της πρώτης ετήσιας επιθεώρησης ασφαλείας του πλοίου, το Κράτος – Σημαία θα προβεί στην έκδοση του Πιστοποιητικού Επιθεώρησης ασφαλείας (Safety Inspection Certificate), το οποίο επανεκδίδεται κάθε πέντε χρόνια.

### 3.3.2.3. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΑΠΟΠΛΟΥ (DETENTION PREVENTION INSPECTION)

✓ Σκοπός

Στόχος αυτής της επιθεώρησης είναι να επιβεβαιώσει και να εξαλείψει όλες της ανεπάρκειες οι οποίες δηλώθηκαν απ' τον επιθεωρητή του Port State Control, όπως επίσης και να αποκαλύψει και να διορθώσει και άλλα προβλήματα που πιθανόν να προκύψουν σε μεταγενέστερους ελέγχους του Port State Control. Επιπλέον, σκοπός της επιθεώρησης αυτής είναι η παροχή βοήθειας στον καπετάνιο και τα μέλη του πληρώματος σε οποιαδήποτε τεχνικά θέματα μπορεί να προέκυψαν σε προηγούμενες επιθεωρήσεις του PSC ή ακόμα και σε εξωτερικούς / εσωτερικούς ελέγχους. Ο επιθεωρητής μάλιστα, έχει το δικαίωμα να πραγματοποιήσει πιο εκτεταμένες επιθεωρήσεις σε περιοχές που εντοπίστηκαν ανεπάρκειες.

✓ Εφαρμογή

Η επιθεώρηση πρόληψης της απαγόρευσης του πλου εφαρμόζεται όταν το πλοίο έχει υποβληθεί σε ελέγχους του PSC με αποτέλεσμα είτε 10 ανεπάρκειες, χωρίς βέβαια να οδηγηθεί σε κράτηση, είτε 20 ή περισσότερες ανεπάρκειες μέσα σ' ένα χρόνο.

✓ Πιστοποιητικό

Μετά την ολοκλήρωση της εν λόγω επιθεώρησης, ο επιθεωρητής θα εκδώσει το Πιστοποιητικό Επιθεώρησης Ασφαλείας (Safety Inspection Certificate) ώστε να

επιβεβαιώσει την παρουσία του στο πλοίο, ασχέτως εάν συστάσεις και παρατηρήσεις υποβλήθηκαν κατά τη διάρκεια της επίσκεψης του.

#### 3.3.2.4. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ

##### ✓ Σκοπός

Στόχος της συγκεκριμένης επιθεώρησης είναι να συμβάλει στην επισκευή των ανεπαρκειών που αναφέρθηκαν και στην περίπτωση σχετιζόμενης με τον ISM κράτησης του πλοίου, να εξετάσει τα προτεινόμενα μέτρα σε σχέση με το Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας (Safety Management System).

Επίσης στόχος αυτής της επιθεώρησης είναι να επιβεβαιώσει και να εξαλείψει όλες της ανεπάρκειες οι οποίες δηλώθηκαν απ' τον επιθεωρητή του Port State Control, όπως επίσης και να αποκαλύψει και να διορθώσει και άλλα προβλήματα που πιθανόν να προκύψουν σε μεταγενέστερους ελέγχους του Port State Control. Αναφορικά με τις ανεπάρκειες που σχετίζονται με την κλάση, απαιτείται η παρουσία της κλάσης σ' αυτό όπως επίσης και η βοήθεια της στην αντιμετώπιση των προβλημάτων. Ο επιθεωρητής μάλιστα, έχει το δικαίωμα να πραγματοποιήσει πιο εκτεταμένες επιθεωρήσεις όταν οι συντρέχουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. Το πλοίο είναι
  - Oil tanker ηλικίας άνω των 15 ετών
  - Chemical ή gas carrier ηλικίας άνω των 10 ετών
  - Bulk carrier ηλικίας άνω των 12 ετών
  - Passenger ή ro/ro passenger ship ηλικίας άνω των 15 ετών
2. Το πλοίο είχε δύο κρατήσεις τους τελευταίους 12 μήνες.

##### ✓ Εφαρμογή

Κάθε πλοίο το οποίο τέθηκε υπό κράτηση, είναι υποχρεωμένο να υποβληθεί σε επιθεώρηση μετά την απαγόρευση του απόπλου το συντομότερο δυνατό, πριν την αναχώρηση του απ' το λιμάνι.

Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει αμέσως να ενημερώσει το κράτος – σημαία για την κράτηση. Σε περίπτωση που η ενημέρωση της σημαίας καθυστερήσει και το πλοίο απαλλαγεί απ' την κράτηση, η επιθεώρηση θα πρέπει να προγραμματιστεί το συντομότερο δυνατό, αλλά όχι αργότερα από ένα μήνα. Σε περίπτωση που οι ανεπάρκειες που εντοπίστηκαν απ' το PSC μετατεθούν για το επόμενο λιμάνι, μέχρι 14 μέρες, τότε η επιθεώρηση θα πρέπει διεξαχθεί κατά το διάστημα αυτό.

#### ✓ Πιστοποιητικό

Μετά την ικανοποιητική διεξαγωγή της επιθεώρησης ή και τον επιπλέον έλεγχο του ISM, εάν στο πλοίο υπάρχει Πιστοποιητικό Επιθεώρησης Ασφάλειας (Safety Inspection Certificate), τότε ο επιθεωρητής θα πρέπει να το εγκρίνει ώστε να επιβεβαιώσει την παρουσία του στο πλοίο.

### 3.3.2.5. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

#### ✓ Σκοπός

Στόχος της συγκεκριμένης επιθεώρησης είναι να διερευνήσει τη σοβαρότητα του ατυχήματος και να αποφασίσει εάν θα διορίσει κάποιον Υπεύθυνο Ερευνών (Investigating Officer) αλλά και αν το πλοίο είναι σε θέση να συνεχίσει το ταξίδι του.

#### ✓ Εφαρμογή

Κάθε πλοίο το οποίο υπέστη κάποιο ατύχημα είναι υποχρεωμένο να υποβληθεί στην επιθεώρηση αυτή.

### 3.3.2.6. ΕΙΔΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (SPECIAL SAFETY INSPECTION)

Επιπλέον των παραπάνω αναφερόμενων επιθεωρήσεων, η σημαία μπορεί να απαιτήσει απ' το πλοίο να υποβληθεί σε αυτό το είδος επιθεώρησης για λόγους ασφαλείας.



### 3.3.2.7. ΕΛΕΓΧΟΙ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE - ISPS CODE)

#### ✓ Σκοπός

Κάθε πλοίο το οποίο εφαρμόζει των Κώδικα ISPS υποχρεούται να υποβάλλεται στο συγκεκριμένο έλεγχο προκειμένου να αποδειχτεί η συμμόρφωση του με τους κανόνες ασφαλείας.

Ο έλεγχος αυτός επιβεβαίωσης συνήθως διεξάγεται από αναγνωρισμένους οργανισμούς προστασίας αν και οι πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν απ' τον Επιθεωρητή της σημαίας να διεξάγει τον έλεγχο αυτό κατά τη διάρκεια πραγματοποίησης των ετήσιων επιθεωρήσεων ασφαλείας.

#### ✓ Πρόγραμμα Επιθεωρήσεων

Οι ακόλουθες περίοδοι έχουν οριστεί για τη διεξαγωγή του ελέγχου επιβεβαίωσης του ISPS:

- Αρχική επιβεβαίωση μέσα στους πρώτους έξι μήνες της αρχικής εγγραφής του πλοίου στη σημαία
- Ενδιάμεση επιβεβαίωση μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης χρονιάς του ISSC (International Ship Safety Certificate)

### 3.4. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ - ΣΗΜΑΙΩΝ

Ένα σημαντικό πρόβλημα των Κρατών Σημαιοτών είναι η επιβολή των Διεθνών Συμβάσεων. Συνήθως χρειάζονται ένα αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα για να εφαρμοστούν σε ένα κράτος. Η καθυστέρηση αυτή οφείλεται στον απαιτούμενο χρόνο για την εναρμόνιση των διεθνών στάνταρ ασφαλείας στο Εθνικό Δίκαιο του

κάθε κράτους. Αξιοσημείωτο είναι βέβαια και το γεγονός ότι η εφαρμογή τους διαφέρει απ' το ένα κράτος στο άλλο.

Επιπλέον, πολλά απ' τα καθήκοντα των Flag States δεν εκτελούνται με επιτυχία και αυτό γιατί πολλά Κράτη Σημαίες και ειδικά αυτά που ανήκουν στην κατηγορία των Σημαιών Ευκαιρίας, έχουν υιοθετήσει μια αρκετά χαλαρή συμπεριφορά σε σχέση με τη εφαρμογή των Διεθνών Συμβάσεων.

Οι επιπτώσεις φυσικά είναι αρκετά σοβαρές. Δεδομένου ότι τα Κράτη Σημαίες έχουν την αποκλειστική δικαιοδοσία στα πλοία τα οποία φέρουν τη σημαία τους, στην περίπτωση της ανάρμοστης εκτέλεσης των καθηκόντων από μέρος της Σημαίας, η ασφάλεια και η προστασία των πλοίων αυτών τίθενται σε κίνδυνο.

Η Διεθνής Κοινότητα προσπαθεί με διάφορα μέτρα να ενισχύσει τη λειτουργία των Flag States, όμως και πάλι υπάρχουν κενά στο σύστημα με πολλά προβλήματα να παραμένουν άλυτα.

## 4. ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ (CLASSIFICATION SOCIETIES)

### 4.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο νηογνώμονας είναι ένας μη κυβερνητικός οργανισμός, ο οποίος έχει εγκαταστήσει και διατηρεί κάποιες τεχνικές προδιαγραφές για την κατασκευή και τη λειτουργία των πλοίων. Επίσης, πιστοποιεί ότι η κατασκευή των πλοίων έχει πραγματοποιηθεί με βάση αυτά τα στάνταρ και διεξάγει διάφορες επιθεωρήσεις με σκοπό να διαπιστώσει τη συμμόρφωση των πλοίων με τις προϋποθέσεις αυτές.<sup>51</sup>

Πιο συγκεκριμένα, σκοπός του νηογνώμονα είναι να βοηθάει τη ναυτιλιακή βιομηχανία μέσα από θεσμοθετημένες υπηρεσίες ταξινόμησης των πλοίων, όσον αφορά σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας και πρόληψης της μόλυνσης.

Ο νηογνώμονας εκδίδει Κανόνες σχετικούς με το σχεδιασμό, την κατασκευή και την επιθεώρηση των πλοίων και έχει τη δυνατότητα να εφαρμόζει, να διατηρεί και να ανανεώνει Κανόνες και Κανονισμούς. Πιστοποιεί την υπακοή των πλοίων στους Κανόνες αυτούς κατά τη διάρκεια της κατασκευής τους αλλά και περιοδικά κατά τη διάρκεια παροχής των υπηρεσιών τους. Επίσης, η κλάση δημοσιεύει μια λίστα με τα εγγεγραμμένα σ' αυτή πλοία. Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν ελέγχεται και ούτε έχει συμφέρον απ' τους πλοιοκτήτες, τους ναυπηγούς και όσους γενικώς εμπλέκονται στη διαδικασία κατασκευής και εξοπλισμού των πλοίων.

Στόχος του νηογνώμονα είναι να επιβεβαιώσει την κατασκευαστική αντοχή και ακεραιότητα σημαντικών μηχανικών τμημάτων και εξαρτημάτων του πλοίου και την αξιοπιστία και σωστή λειτουργία των συστημάτων πρόωσης και πηδαλιούχησης, των γεννητριών και τόσων άλλων συστημάτων που βοηθούν στην πλεύση του πλοίου. Ο νηογνώμονας το επιτυγχάνει αυτό μέσω της εφαρμογής των δικών του κανόνων και της συμμόρφωσης με εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς.

Η συντριπτική πλειοψηφία των πλοίων υπόκεινται σε επιθεωρήσεις προκειμένου να εξακριβωθεί η συμμόρφωση τους με τα πρότυπα που τίθενται απ' το νηογνώμονα. Οι προϋποθέσεις αυτές εκδίδονται απ' το Νηογνώμονα σα δημοσιευμένοι Κανόνες και

---

<sup>51</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Classification\\_society](http://en.wikipedia.org/wiki/Classification_society)

το πλοίο που έχει κατασκευαστεί και λειτουργεί με βάση του κανόνες αυτούς μπορεί να κάνει αίτηση στο νηογνώμονα για έκδοση πιστοποιητικού κλάσης.

Παρ' όλα αυτά ένα τέτοιο πιστοποιητικό δεν αποτελεί εγγύηση αξιοπλοΐας για το πλοίο. Είναι απλώς μια βεβαίωση ότι το πλοίο συμβαδίζει με του Κανόνες του νηογνώμονα που εξέδωσε το συγκεκριμένο πιστοποιητικό κλάσης. Έτσι λοιπόν, οι νηογνώμονες δεν μπορούν να εγγυηθούν για την ασφάλεια της ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα ούτε και για την αξιοπλοΐα του πλοίου, γιατί πολύ απλά ο νηογνώμονας δεν μπορεί να ελέγξει πως είναι το πλοίο επανδρωμένο, πως λειτουργεί και σε τι κατάσταση βρίσκεται μεταξύ των περιοδικών επιθεωρήσεων που υφίσταται. Κάτι τέτοιο άλλωστε θα απαιτούσε εκτεταμένες και χρονοβόρες επιθεωρήσεις<sup>52</sup>.

Περισσότεροι από 50 οργανισμοί παγκοσμίως χαρακτηρίζουν τις δραστηριότητες του ως θαλάσσιες υπηρεσίες ταξινόμησης, αν και πολλοί απ' αυτούς δε διαθέτουν τις προδιαγραφές που απαιτούνται για να καταταχθούν στον IACS (International Association of Classification Societies). Εκτιμάται βέβαια ότι τα μέλη του IACS<sup>53</sup> συνολικά ταξινομούν περισσότερο απ' το 90% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου που διεξάγει παγκόσμιο εμπόριο.

#### 4.2. ΙΣΤΟΡΙΚΑ

Κατά το δεύτερο μισό του 18<sup>ου</sup> αιώνα, οι ασφαλιστές, με έδρα τους τη καφετέρια του Lloyd στο Λονδίνο, ανέπτυξαν ένα σύστημα τεχνικής αξιολόγησης των πλοίων στα οποία παρείχαν ασφαλιστική κάλυψη. Το 1760<sup>54</sup>, μια Επιτροπή (Committee) δημιουργήθηκε για το σκοπό αυτό, με πρώτο της επίτευγμα το Lloyd's Register Book για τα έτη 1764-1766.

Την ίδια περίοδο, προσπάθεια γινόταν και για την κατάταξη της κατάστασης του κάθε πλοίου σε ετήσια βάση. Η κατάσταση του ίδιου του πλοίου ταξινομούνταν σε A, E, I, O ή U, ανάλογα με την αρτιότητα της κατασκευής του. Ο εξοπλισμός του ταξινομούνταν σε G, M ή B, ως καλός, μέτριος ή κακός αντίστοιχα. Σταδιακά τα G, M και B αντικαταστάθηκαν απ' τους αριθμούς 1,2 και 3, οι οποίοι αποτελούν και την

<sup>52</sup> Machale A. Miller (1997) , “Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law”, Tulane Maritime Law Journal, Tulane University

<sup>53</sup> Τα μέλη του IACS είναι 13, <http://www.iacs.org.uk/Explained/members.aspx>

<sup>54</sup> [http://www.lr.org/about\\_us/](http://www.lr.org/about_us/)

προέλευση της γνωστής έκφρασης «A1» που χρησιμοποιείται για τα πλοία της υψηλότερης κλάσης<sup>55</sup>.

Η ιδέα αυτή της ταξινόμησης βαθμιαία επεκτάθηκε και σε άλλα κράτη και ασφαλιστικές αγορές. Ο Bureau Veritas (BV) ιδρύθηκε στην Αμβέρσα το 1828 και μεταφέρθηκε στο Παρίσι το 1832<sup>56</sup>. Το “Lloyd’ s Register of British and Foreign Shipping” ανασυστάθηκε ως αυτόνομη πλέον Classification Society το 1834. Κανονισμοί για την κατασκευή και την επιθεώρηση των πλοίων εκδόθηκαν την ίδια χρονιά.

Ο RINA ( πρωτύτερα γνωστός ως Registro Italiano Navale) χρονολογείται απ’ το 1861<sup>57</sup>, ενώ ο American Bureau of Shipping απ’ το 1862<sup>58</sup>. Η υιοθέτηση των γενικών κανόνων για την κατασκευή των πλοίων από την ασφαλιστική κοινότητα της Νορβηγίας στα τέλη του 1850, οδήγησε στην ίδρυση του Det Norske Veritas (DNV) το 1864<sup>59</sup>. Ο Γερμανικός Νηογνώμονας, Germanischer Lloyd (GL) σχηματίστηκε το 1867 και λίγο αργότερα, το 1899, ιδρύθηκε και ο Nippon Kaiji Kyokai (Class NK)<sup>60</sup>. Ο Ρωσικός Νηογνώμονας, Russian Maritime Register of Shipping (RS) ήταν η πρώτη μορφή του River Register που ιδρύθηκε το 1913<sup>61</sup>. Πιο πρόσφατοι Νηογνώμονες είναι ο Polish Register of Shipping (PRS) το 1936, ο Yugoslav Register of Shipping, ο σημερινός Croatian Register of Shipping (CRS), το 1949<sup>62</sup>, η China Classification Society (CCS) το 1956, ο Korean Register of Shipping (KR)<sup>63</sup> το 1960 και τέλος ο Indian Register of Shipping (IRS) το 1975<sup>64</sup>.

Καθώς η επιστήμη της ταξινόμησης εξελισσόταν, η πρακτική της ανάθεσης διαφορετικής ταξινόμησης αντικαταστάθηκε, με διάφορες βέβαια εξαιρέσεις. Σήμερα, ένα πλοίο θεωρείται πως είτε πληροί τους σχετικούς Κανονισμούς του Νηογνώμονα είτε όχι. Συνεπώς, είτε είναι “in class” είναι “out of class”.

<sup>55</sup> <http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/classification.htm>

<sup>56</sup> [http://www.veristar.com/wps/portal/!ut/p/ s.7\\_0\\_A/7\\_0\\_143E?content=veristarinfo.classification](http://www.veristar.com/wps/portal/!ut/p/ s.7_0_A/7_0_143E?content=veristarinfo.classification)

<sup>57</sup> [http://www.rina.org/EN/CATEGORIE\\_SERVIZI/Classificazione/Classificazione.aspx](http://www.rina.org/EN/CATEGORIE_SERVIZI/Classificazione/Classificazione.aspx)

<sup>58</sup> [http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/appmanager/absEagle/absEagleDesktop?\\_nf](http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/appmanager/absEagle/absEagleDesktop?_nf)

<sup>59</sup> [http://www.dnv.com/moreondnv/profile/about\\_us/](http://www.dnv.com/moreondnv/profile/about_us/)

<sup>60</sup> <http://www.classnk.or.jp/hp/en/about/history/index.html>

<sup>61</sup> <http://www.rs-class.org/en/register/>

<sup>62</sup> <http://www.crs.hr/en-us/aboutus.aspx>

<sup>63</sup> [http://www.krs.co.kr/eng/intro/about/A\\_about\\_introduction.aspx](http://www.krs.co.kr/eng/intro/about/A_about_introduction.aspx)

<sup>64</sup> <http://www.irclass.org/>

#### 4.3. ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ (INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES - IACS)

Ο IACS έχει τις ρίζες του στην International Load Line Convention του 1930. Η Σύμβαση αυτή συνέστηνε συνεργασία μεταξύ των νηογνωμόνων ώστε να προαχθεί η ομοιομορφία στην εφαρμογή των στάνταρ στα πλοία.

Ακολουθώντας την πρόταση της σύμβασης, ο RINA φιλοξένησε το 1939 την πρώτη διάσκεψη των μεγαλύτερων νηογνωμόνων, στην οποία συμμετείχαν ο ABS, ο BV, ο DNV, ο GL, ο LR και ο NK, όπου και συμφωνήθηκε περαιτέρω συνεργασία μεταξύ των νηογνωμόνων.

Ο IACS έχει σα στόχο την βελτίωση της τεχνογνωσίας και της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρονται απ' τα μέλη του μέσα από την ανάπτυξη μιας ομοιόμορφης πορείας δράσης γι' αυτά. Για την εξυπηρέτηση του στόχου αυτού, ο IACS έχει υιοθετήσει τον Κώδικα Δεοντολογίας για τις κλάσεις-μέλη του, έχει προάγει το σύστημα πιστοποίησης προκειμένου να εξασφαλίσει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, έχει προάγει το σχηματισμό μιας συμφωνίας μεταξύ των μελών του, η οποία τα υποχρεώνει να μην αποδίδουν κλάση προτού όλες οι απαραίτητες επιθεωρήσεις πραγματοποιηθούν και τέλος έχει υιοθετήσει προγράμματα επιθεωρήσεων στοχεύοντας στην αποτελεσματική εκπλήρωση των προτύπων ασφαλείας. Είναι αυτονόητο ότι τέτοιου είδους εκτιμήσεις επηρεάζουν τις επιλογές των ναυλωτών. Επιπλέον, ο IACS εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές σε σχέση με την επιβολή των Κανονισμών κυρίως για τα φορτηγά πλοία.<sup>65</sup>

Συνεπώς, ο νηογνώμονας που είναι μέλος στον IACS απολαμβάνει αυξημένη αξιοπιστία σε διεθνές επίπεδο, ενώ παράλληλα ενισχύεται ο ρόλος και το κύρος του IACS αλλά και ο ρόλος του ως μη κυβερνητικού οργανισμού.

Ο IACS κυβερνάται από ένα Συμβούλιο (Council) στο οποίο στο κάθε μέλος εκπροσωπείται από ένα διευθυντή (manager).

Κάτω απ' το συμβούλιο είναι το General Policy Group (GPG), το οποίο αποτελείται από τους διευθυντές των μελών, οι οποίοι αναλαμβάνουν δράση θέτοντας σε

---

<sup>65</sup> Anthony M. Antapassis (2007), "Liability of Classification Societies" Vol. 11.3 Electronic Journal of Comparative Law, <http://www.ejcl.org/113/article113-22.pdf>, p. 6

εφαρμογή τις κατευθυντήριες γραμμές του Συμβουλίου<sup>66</sup>. Ο Πρόεδρος του GPG είναι ίδιος με τον πρόεδρο του Συμβουλίου.

Το τεχνικό τμήμα της δουλειάς του IACS πραγματοποιείται από εξειδικευμένες ομάδες, οι οποίες επιβλέπονται απ' το GPG.

#### 4.4. ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ

##### *4.4.1. Η ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ*

Με βάση τους δημοσιευμένους Κανονισμούς (Rules), η διαδικασία ταξινόμησης συνίσταται από τα εξής:

1. Τεχνική ανασκόπηση των σχεδίων και των σχετικών εγγράφων ενός καινούριου πλοίου, ώστε να επιβεβαιωθεί η συμμόρφωση του με τους Κανονισμούς.
2. Παρακολούθηση της κατασκευής του πλοίου στο ναυπηγείο από επιθεωρητή της κλάσης, ώστε να διαπιστευτεί ότι το πλοίο χτίζεται με βάση τα εγκεκριμένα σχέδια και τους προαναφερθέντες Κανονισμούς.
3. Παρουσία επιθεωρητή της κλάσης κατά τη διάρκεια εγκατάστασης καίριας σημασίας τμημάτων του πλοίου, όπως είναι το σίδερο, η μηχανή, οι γεννήτριες καθώς και κατά τη διάρκεια της δοκιμής αυτών ώστε να βεβαιωθεί πως τα εξαρτήματα αυτά λειτουργούν βάσει των Κανονισμών.
4. Παρουσία επιθεωρητή της κλάσης κατά τις θαλάσσιες ή άλλες δοκιμές του πλοίου και του εξοπλισμού του πριν την παράδοση του, ώστε να εξακριβωθεί η τήρηση των Κανονισμών.
5. Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση των παραπάνω, το αίτημα του πλοιοκτήτη για έκδοση πιστοποιητικού κλάσης, θα εξεταστεί απ' τον εκάστοτε νηογνώμονα, και θα εκδοθεί εάν βεβαίως θεωρηθεί ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις.
6. Από τη στιγμή της παράδοσης του πλοίου, ο πλοιοκτήτης πρέπει να θέσει το πλοίο σ' ένα πολύ συγκεκριμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων του νηογνώμονα,

---

<sup>66</sup> IACS, IACS Procedures (2012), “Volume 3: IACS Quality System Certification Scheme (QSCS)”, p. 68

οι οποίες πραγματοποιούνται πάνω στο πλοίο, ώστε να επιβεβαιωθεί ότι αυτό συμβαδίζει με τους Κανονισμούς.

Η κλάση βεβαίως δεν καλύπτει κάθε τμήμα του πλοίου και του εξοπλισμού του, ούτε όμως και κάθε πτυχή της λειτουργίας του. Τομείς που είναι πέρα απ' την εμβέλεια της κλάσης είναι οι εξής: επιλογή του τύπου και της ισχύος των μηχανών, αριθμός και εξειδίκευση του πληρώματος, χωρητικότητα του πλοίου και ικανότητα του να διαχειριστεί το φορτίο, ανταλλακτικά, συστήματα διάσωσης ανθρώπινης ζωής και συστήματα διατήρησης του εξοπλισμού. Αυτά τα θέματα μπορούν παρ' όλα αυτά, να δοθούν για εκτίμηση στο νηογνώμονα ανάλογα με τον τύπο του πλοίου και τις απαιτήσεις της κλάσης.

Αξίζει να τονισθεί πως είναι ο πλοιοκτήτης αυτό ο οποίος έχει τη συνολική ευθύνη για την ασφάλεια και την ακεραιότητα του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου και του τρόπου λειτουργίας και διατήρησης του. Η αποτελεσματικότητα της κλάσης εξαρτάται από τη συνεργασία που έχουν ο ναυπηγός κατά τη διάρκεια χτισίματος του πλοίου και ο πλοιοκτήτης από τη στιγμή που το πλοίο τίθεται σε λειτουργία, με το νηογνώμονα. Η συνεργασία αυτή θα πρέπει φυσικά να αφορά σε όλα τα θέματα τα οποία σχετίζονται με την κλάση του πλοίου. Αυτό σημαίνει πως ο πλοιοκτήτης απ' την πλευρά του θα πρέπει να λειτουργεί με βάση το δόγμα της καλής πίστης γνωστοποιώντας στο νηογνώμονα την οποιαδήποτε ζημιά μπορεί να επηρεάσει την κλάση του πλοίου. Ακόμα και για το παραμικρό πρόβλημα, ο νηογνώμονας θα πρέπει να ειδοποιήσει την κλάση η οποία θα προγραμματίσει επιθεώρηση προκειμένου να εξακριβωθεί εάν η κατάσταση του πλοίου συμβαδίζει με τα στάνταρ της κλάσης.

Ο επιθεωρητής έχει δικαίωμα να επιθεωρεί το πλοίο μόνο μια φορά σε περίοδο 12 μηνών. Φυσικά τη φορά αυτή είναι αδύνατο για τον επιθεωρητή να ελέγξει το πλοίο και τον εξοπλισμό του εξονυχιστικά. Η επιθεώρηση είναι ουσιαστικά μια δειγματοληψία, για την οποία υπάρχουν κάποιες κατευθυντήριες γραμμές με βάση την εμπειρία και την ηλικία του πλοίου οι οποίες δείχνουν ποια τμήματα του πλοίου ή του εξοπλισμού του είναι πιο πιθανό να έχουν υποστεί φθορά ή βλάβη.



#### 4.4.2. ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΟΙ ΚΛΑΣΗΣ (CLASSIFICATION NOTATIONS)

Κάθε Νηογνώμονας έχει μια σειρά συμβόλων ( classification notations) που αποδίδονται σε κάθε συγκεκριμένο τύπο πλοίου ή εξοπλισμού , τα οποία αποτελούν ένδειξη της συμμόρφωσης του πλοίου με τις απαιτήσεις των Κανονισμών.

Συγκεκριμένα, ο νηογνώμονας προσφέρει μια λίστα επιπρόσθετων προαιρετικών κριτηρίων, τα οποία μπορούν να επιλεγθούν απ' τους πλοιοκτήτες οι οποίοι επιθυμούν να επιδείξουν ότι το πλοίο τους συμμορφώνεται με κάποια στάνταρ επιπλέον των απαραίτητων απαιτήσεων της κλάσης. Ανάλογα λοιπόν με το νηογνώμονα, τα classification notations αποδίδονται στο πλοίο σύμφωνα με τον τύπο του πλοίου, τις υπηρεσίες που αυτό παρέχει καθώς και με βάση άλλες πληροφορίες που παράσχει ο πλοιοκτήτης μετά το αίτημα του για ταξινόμηση.

Έτσι κάθε πλοίο καταγράφεται στο βιβλίο εγγραφών της κλάσης με κάποιες συγκεκριμένες σημειώσεις (classification notations)<sup>67</sup>, οι οποίες επίσης αναγράφονται και στο πιστοποιητικό κλάσης του πλοίου. Οι τύποι των σημειώσεων αυτό σε γενικές γραμμές, είναι οι ακόλουθοι:

- Κύριο σύμβολο κλάσης (main class symbol): υποδεικνύει πως το πλοίο βρίσκεται σε συμμόρφωση με τους Κανονισμούς αναφορικά με την κατασκευή του.
- Σημειώσεις κατασκευής (construction marks):προσδιορίζουν τη διαδικασία κάτω απ' τη οποία το πλοίο και ο εξοπλισμός του επιθεωρήθηκαν για την πρωταρχική απόδοση κλάσης στο πλοίο.
- Σημειώσεις εργασίας (service notations): προσδιορίζουν τον τύπο και τις υπηρεσίες του πλοίου, που έχουν ληφθεί υπόψη για την ταξινόμηση του πλοίου.
- Σημειώσεις πλοήγησης (navigation notations): μερικές κλάσεις προσδιορίζουν μια περιορισμένη περιοχή πλοήγησης (παράκτια και προστατευόμενα ύδατα) ή συγκεκριμένες περιβαλλοντικές συνθήκες για συγκεκριμένους τύπους πλοίων. Φυσικά οι σημειώσεις αυτές δεν απαλλάσσουν τον πλοιοκτήτη από τη συμμόρφωση του με τους εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς που έχουν θεσπιστεί από τις αρχές.

---

<sup>67</sup> Lagoni,2001

- Σημειώσεις γεωγραφίας (geographic notations).
- Πρόσθετες σημειώσεις κλάσης (additional class notations).

#### 4.4.3. ΑΝΑΘΕΣΗ, ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ, ΠΛΥΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΚΛΑΣΗΣ

Η κλάση εκχωρείται σ' ένα πλοίο μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της ανασκόπησης των σχεδίων του πλοίου και της επιθεώρησης κατά τη διάρκεια της κατασκευής του με σκοπό να εξακριβωθεί εάν πραγματοποιείται εφαρμογή των Κανονισμών της κλάσης. Για τα ήδη υπάρχοντα πλοία συγκεκριμένες εργασίες απαιτούνται προκειμένου να μεταφερθούν από τον ένα νηογνώμονα σε κάποιον άλλο.

Οι επιθεωρήσεις πρέπει να διεξάγονται σε συμφωνία με τις απαιτήσεις της εκάστοτε κλάσης ώστε να επιβεβαιωθεί ότι το πλοίο, τα μηχανήματα και ο εξοπλισμός του συμμορφώνονται με τους Κανονισμούς.

Είναι ευθύνη του πλοιοκτήτη να διατηρεί το πλοίο του σε καλή κατάσταση κατά την περίοδο μεταξύ των επιθεωρήσεων. Σε περίπτωση που οι προϋποθέσεις διατήρησης της κλάσης δεν πληρούνται, τότε η κλάση μπορεί να ανασταλεί, να καταργηθεί ή αναθεωρηθεί με άλλη βαθμολογία.

##### 4.4.3.1. ΑΝΑΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ

Η κλάση αποδίδεται στο πλοίο μετά την περάτωση κάποιων ικανοποιητικών επιθεωρήσεων οι οποίες πραγματοποιήθηκαν προκειμένου να διαπιστωθεί η συμμόρφωση του πλοίου με τα στάνταρ της κλάσης. Η κλάση δίνεται στις παρακάτω περιπτώσεις:

- a. Με την ολοκλήρωση της κατασκευής του πλοίου και εφ' όσον έχουν γίνει οι απαραίτητες ικανοποιητικές επιθεωρήσεις.
- b. Με την ολοκλήρωση μιας ικανοποιητικής επιθεώρησης σε πλοίο, η οποία γίνεται στα πλαίσια της συμφωνίας των νηογνομόνων-μελών του IACS για τη μεταβίβαση της κλάσης μεταξύ των μελών.

- c. Με την ολοκλήρωση ικανοποιητικής ειδικής επιθεώρησης σε πλοίο το οποίο δεν είναι ταξινομημένο σε νηογνώμονα του IACS, ή δεν ανήκει καθόλου σε κλάση.

#### 4.4.3.2. ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ

Τα πλοία τα οποία ήδη ανήκουν σε κάποια κλάση, υπόκεινται σε επιθεωρήσεις για τη διατήρηση της κλάσης αυτής. Οι επιθεωρήσεις αυτές περιλαμβάνουν την ειδική επιθεώρηση (special survey), την ενδιάμεση επιθεώρηση (intermediate survey), την ετήσια επιθεώρηση (annual survey), επιθεώρηση του κάτω μέρους της μηχανής του πλοίου (bottom/docking survey). Περιλαμβάνονται επίσης, επιθεώρηση των αξονικών συστημάτων (tailshaft survey), επιθεώρηση του λέβητα (boiler survey), επιθεώρηση των μηχανημάτων (machinery survey). Οι επιθεωρήσεις αυτές διεξάγονται ανά διαστήματα και υπό συγκεκριμένες συνθήκες.

Οι επιθεωρήσεις διεξάγονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της κλάσης για τη διαπίστωση της κατάστασης του πλοίου, των μηχανών και του εξοπλισμού του. Είναι ευθύνη του πλοιοκτήτη, όπως είδαμε και παραπάνω να διατηρεί το πλοίο του σ' ένα ικανοποιητικό επίπεδο κατά την περίοδο μεταξύ των επιθεωρήσεων.

Η έκταση της επιθεώρησης εξαρτάται από την κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του. Εάν ο επιθεωρητής έχει αμφιβολίες σχετικά με την κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του ή έχει ενημερωθεί απ' τον πλοιοκτήτη για μια απώλεια ή ζημιά η οποία επηρεάζει την κλάση του πλοίου, τότε περαιτέρω εξέταση θα πραγματοποιηθεί με σκοπό την εξακρίβωση της κατάστασης.

#### 4.4.3.3. ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ

Η κλάση μπορεί να ανακληθεί ακολουθώντας την απόφαση του νηογνώμονα, όταν συμβαίνει κάτι απ' τα παρακάτω:

- Όταν το πλοίο δε λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Κανονισμών.
- Όταν το πλοίο πέφτει στη θάλασσα υπερβαίνοντας το ανώτατο σημείο φόρτωσης (freeboard).

- Όταν ο πλοιοκτήτης δεν προβαίνει σε αίτημα για επιθεώρηση, εφ' όσον έχει αντιληφθεί ελαττώματα ή απώλειες που επηρεάζουν την κλάση του πλοίου.
- Όταν επισκευές ζημιών που επηρεάζουν την κλάση, πραγματοποιούνται χωρίς την παρουσία επιθεωρητή.
- Όταν η ειδική επιθεώρηση για την ανανέωση της κλάσης του πλοίου δεν πραγματοποιείται την ημερομηνία που έχει οριστεί ή στο επιπλέον διάστημα που ορίζεται σε ειδικές περιστάσεις.
- Όταν η ετήσια ή ενδιάμεση επιθεώρηση δεν έχουν διεξαχθεί μέχρι την ημερομηνία που έχει προβλεφθεί.

Η κλάση του πλοίου υπόκειται επίσης σε αναστολή ακολουθώντας την απόφαση του νηογνώμονα, όταν συντρέχει κάτι από τα εξής:

- Όταν εξ' αίτιας της φύσης των αναφερόμενων ελαττωμάτων, η κλάση θεωρεί πως το πλοίο δε δικαιούται να διατηρήσει την κλάση του ούτε καν προσωρινά.
- Σε οποιαδήποτε περίπτωση ο πλοιοκτήτης αποτυγχάνει να υποβάλει το πλοίο σε επιθεώρηση σύμφωνα με τις ειδικές απαιτήσεις της κλάσης.

Σε όλες τις περιπτώσεις, η ανάκληση της κλάσης παραμένει σε ισχύ μέχρι τη στιγμή που τα ελαττώματα θα επιδιορθωθούν και η κλάση θα αποκατασταθεί ή μέχρι τη στιγμή της αφαίρεσης της κλάσης.

#### 4.4.3.4. ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ

Ο νηογνώμονας θα καταργήσει την κλάση του πλοίου όταν:

- Κάτι τέτοιο ζητηθεί απ' τον πλοιοκτήτη
- Η κλάση έχει ανασταλεί για περισσότερο από έξι μήνες
- Το πλοίο έχει υποστεί ολική κατασκευαστική απώλεια και ο πλοιοκτήτης δεν έχει εκδηλώσει την πρόθεση του να το επισκευάσει, αποκαθιστώντας μ' αυτόν τον τρόπο και την κλάση.
- Το πλοίο έχει υποστεί ολική απώλεια.
- Το πλοίο δε θα εμπορευείται πλέον, μετά από ανακοίνωση του πλοιοκτήτη.

Η απόσυρση της κλάσης πραγματοποιείται από τη στιγμή που οι περιστάσεις οδηγούν σ' αυτό ή όταν κάτι τέτοιο υπάρχει σαν αίτημα.

Όταν η κλάση αναστέλλεται ή αποσύρεται, ο νηογνώμονας την ίδια στιγμή ενημερώνει τον πλοιοκτήτη, τη σημαία και του ασφαλιστές και δημοσιεύει την πληροφορία στην ιστοσελίδα του.

#### 4.4.4. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

##### 4.4.4.1. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ ΚΛΑΣΗΣ / ΕΙΔΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ (CLASS RENEWAL SURVEY / SPECIAL SURVEY)

Τέτοιου είδους επιθεωρήσεις διεξάγονται κάθε πέντε χρόνια. Παρ' όλα αυτά, παράταση μπορεί να δοθεί απ' την κλάση σε εξαιρετικές περιστάσεις, με ανώτατο όριο τους τρεις μήνες μετά τη λήξη της προθεσμίας. Σ' αυτές τις περιπτώσεις, η επόμενη περίοδος κλάσης ξεκινά από την ημερομηνία λήξης της προηγούμενης επιθεώρησης ανανέωσης κλάσης, προτού δοθεί παράταση.

Οι επιθεωρήσεις ανανέωσης της κλάσης/ειδικές επιθεωρήσεις περιλαμβάνουν εκτενείς έρευνες οι οποίες επιβεβαιώνουν ότι η δομή του πλοίου, οι κύριες και βοηθητικές μηχανές του, τα συστήματα και ο εξοπλισμός του είναι σε κατάσταση που ανταποκρίνεται στους Κανόνες. Ο έλεγχος του πλοίου γίνεται παρουσία μαρτύρων με τρόπο που υποδεικνύεται απ' τους Κανόνες αλλά και όπως κρίνεται απαραίτητο απ' τον επιθεωρητή προκειμένου να επιβεβαιώσει πως η δομή του πλοίου παραμένει αποτελεσματική αλλά και να εξακριβώσει πιθανές σημαντικές βλάβες, ζημιές και απώλειες που μπορεί να έχει υποστεί το πλοίο.

##### 4.4.4.2. ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Οι ετήσιες επιθεωρήσεις διεξάγονται σ' ένα χρονικό διάστημα από τρεις μήνες πριν έως και τρεις μήνες μετά την ημερομηνία λήξης της κλάσης.

Κατά τη διάρκεια της ετήσιας επιθεώρησης, το πλοίο εξετάζεται γενικώς. Η επιθεώρηση περιλαμβάνει έλεγχο του πλοίου, των μηχανών και του εξοπλισμού του

ώστε να είναι σε θέση ο επιθεωρητής να αποφανθεί εάν η κατάσταση του πλοίου συμβαδίζει με τους Κανόνες.

#### 4.4.4.3. ENΔΙΑΜΕΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Η ενδιάμεση επιθεώρηση διεξάγεται εντός ενός χρονικού διαστήματος από τρεις μήνες πριν τη δεύτερη ετήσια επιθεώρηση έως τρεις μήνες μετά την τρίτη.

Η επιθεώρηση αυτή περιλαμβάνει εξετάσεις και ελέγχους της δομής του πλοίου όπως ορίζονται απ' τους Κανόνες έτσι ώστε να επαληθευτεί η τήρηση τους, ενώ τα κριτήρια των Κανόνων γίνονται πιο αυστηρά ανάλογα με την ηλικία του πλοίου. Ανάλογα δηλαδή με τον τύπο και την ηλικία του πλοίου, οι έλεγχοι του πλοίου μπορεί να συμπληρώνονται και από πιο αυστηρά μέτρα, εάν κάτι τέτοιο αναφέρεται στους Κανόνες ή κρίνεται σκόπιμο απ' τον επιθεωρητή.<sup>68</sup>

#### 4.4.4.4. BOTTOM / DOCKING SURVEY

Η επιθεώρηση αυτή είναι η εξέταση του εξωτερικού μέρους του πλοίου και των σχετικών εξαρτημάτων του.

Η επιθεώρηση διεξάγεται είτε όταν το πλοίο βρίσκεται σε κατάσταση δεξαμενισμού είτε σε κατάσταση πλευσης. Η πρώτη περίπτωση ονομάζεται dry-docking survey ενώ η δεύτερη in-water survey<sup>69</sup>. Η περίπτωση η επιθεώρηση στο νερό να γίνει αποδεκτή αντί της επιθεώρησης σε δεξαμενισμό, εξαρτάται απ' την ηλικία, τον τύπο αλλά και την προϋστορία του πλοίου.

Το εξωτερικό του πλοίου και τα συναφή εξαρτήματα του υπόκεινται σε έλεγχο δύο φορές κατά την πενταετή περίοδο του πιστοποιητικού της κλάσης με ανώτατο όριο μεσολάβησης μεταξύ των δυο επιθεωρήσεων, τους 36 μήνες. Η μια από τις δυο αυτές επιθεωρήσεις συμπίπτει με την ειδική επιθεώρηση.

<sup>68</sup> Germanischer Lloyd SE, Hamburg (2011), "Rules for Classification and construction: 1. Ship technology, 2. Inland navigation navigation vessels", p. 32,33

<sup>69</sup> Det Norske Veritas AS, Classification Notes No. 72.2 (2012), "Assessment of Ships and Managers for the acceptance of extended interval between bottom surveys and dry dock", p. 5,6

Για τα πλοία ηλικίας άνω το 15 ετών, η ενδιάμεση bottom docking survey θα διεξαχθεί σε δεξαμενή.



Σχήμα 01, Docking survey, <http://www.energmontaz-polnoc.com.pl/eng/index.php/epg-shipyard/12-epg-shipyard-news/55-m-t-fidelity-special-survey-in-epg-shipyard>

#### 4.4.4.5. TAILSHAFT SURVEY

Η tailshaft επιθεώρηση είναι ο έλεγχος των προπελών του πλοίου. Υπάρχουν τρεις τύποι τέτοιων επιθεωρήσεων:

- a. Πλήρης επιθεώρηση (complete survey): η συχνότητα κατά την οποία οι προπέλες του πλοίου πρέπει να υπόκεινται σε έρευνα, εξαρτάται από τον τύπο και το σχεδιασμό του έλικα
- b. Τροποποιημένη επιθεώρηση (modified survey):

- c. Μερική επιθεώρηση (partial survey): με την επιθεώρηση αυτή επιτρέπεται μια αναβολή για 2,5 χρόνια της πλήρους επιθεώρησης, η οποία έχει συχνότητα πέντε χρόνια.



Σχήμα 02, Tailshaft survey, <http://www.answers.com/topic/propeller>

#### 4.4.4.6. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΛΕΒΗΤΑ

Οι λέβητες θα πρέπει να επιθεωρούνται δύο φορές σε περίοδο πέντε ετών. Οι ατμολέβητες, οι υπερθερμαντήρες και οι εξοικονομητές ενέργειας ελέγχονται εσωτερικά και εξωτερικά. Για το σκοπό αυτό, οι λέβητες θα πρέπει να είναι κατάλληλα προετοιμασμένοι για εξέταση, ενώ η επιφάνεια τους θα πρέπει να είναι και αυτή κατάλληλα προετοιμασμένη για έλεγχο με την αφαίρεση της μόνωσης.

#### 4.4.4.7. ΜΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Τέτοιου είδους επιθεωρήσεις γίνονται σε περιπτώσεις όπως οι εξής:



- ✓ ενημέρωση των εγγράφων της κλάσης, όπως για παράδειγμα όταν αλλάζει η πλοιοκτησία, το όνομα του πλοίου ή η σημαία)
- ✓ κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης του Port State Control
- ✓ να ασχοληθεί με ζημιές ή πιθανές ζημιές, με επισκευές ή αντικαταστάσεις τμημάτων του πλοίου, αλλά και συστάσεις της κλάσης προς το πλοίο οι οποίες μπορεί να εκκρεμούν.

Σε περίπτωση ζημιάς η οποία επηρεάζει ή ενδέχεται να επηρεάσει την κλάση του πλοίου, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να ενημερώσει χωρίς καθυστέρηση το Νηογνώμονα. Στη συνέχεια, κατόπιν συνεννόησης, ο επιθεωρητής με την πρώτη ευκαιρία ελέγχει την έκταση της ζημιάς και προσδιορίζει εάν η ζημιά αυτή έχει σαν επακόλουθο το πλοίο να μη συμβαδίζει πλέον με τις απαιτήσεις των Κανόνων. Μετά την επισκευή και πάλι ο επιθεωρητής θα αξιολογήσει εάν η κατάσταση του πλοίου συμβαδίζει πλέον με τις απαιτήσεις των Κανόνων<sup>70</sup>.

Κάθε ζημιά η οποία επιφέρει απώλειες πέρα απ' το επιτρεπτό όριο και σύμφωνα με τη γνώμη του επιθεωρητή, επηρεάζει ή μπορεί να επηρεάσει τη δομή του πλοίου, την ανθεκτικότητα του στο νερό (watertight) και την κακοκαιρία (weather tight), θα πρέπει ταχέως και πλήρως να επισκευαστεί αποφεύγοντας κατ' αυτόν τον τρόπο οποιαδήποτε επίπτωση μπορεί το πλοίο να υποστεί απ' την κλάση. Σε κάθε άλλη περίπτωση, είναι αποδεκτή η μερική ή προσωρινή επισκευή της ζημιάς μπορεί να γίνει αποδεκτή για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα. Επίσης οι Κανόνες αναφέρουν το δικαίωμα του επιθεωρητή να επανεξετάσει εάν ο ίδιος το επιθυμεί, ζημιές ή επισκευές.

#### 4.4.5. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΛΑΣΗΣ

Το πιστοποιητικό κλάσης, το οποίο φέρει τις σημειώσεις (notations) που αφορούν το κάθε πλοίο και την ημερομηνία λήξης του, χορηγείται σε όλα πλοία της κλάσης. Μπορεί επίσης να χορηγηθεί και με πρόσθετο παράρτημα που περιλαμβάνει πληροφορίες για τη διαχείριση του συγκεκριμένου πιστοποιητικού, προσδιορισμό της ημερομηνίας των επικείμενων επιθεωρήσεων κ.ά. Επίσης, προσωρινό πιστοποιητικό

<sup>70</sup> IACS (2011), "Classification Societies-What, Why and How?", p.22

κλάσης μπορεί να εκδοθεί αντί για το κανονικό πιστοποιητικό, σε περίπτωση που κάτι τέτοιο θεωρηθεί απαραίτητο απ' το Νηογνώμονα.

Το πιστοποιητικό κλάσης έχει ισχύ μέχρι την ημερομηνία λήξης που αναγράφεται αυτό, εκτός βέβαια και αποφασιστεί κατάργηση της κλάσης.

#### 4.4.6. ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η Σύμβαση UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the sea) είναι ουσιαστικά μια σύμβαση-ομπρέλα, η οποία αφορά μεταξύ άλλων και την εγγραφή του πλοίου σε κάποια σημαία. Απ' τη στιγμή που το πλοίο είναι εγγεγραμμένο σε κάποια σημαία, αυτή έχει κάποια καθήκοντα τα οποία τίθενται απ' την UNCLOS.

Υπό την αιγίδα του IMO, διεθνείς συμβάσεις έχουν θεσπιστεί, οι οποίες θέτουν ομοιόμορφες προδιαγραφές για όλα τα πλοία, έτσι ώστε να διευκολύνεται η αποδοχή ενός πλοίου που εγγεγραμμένο σε μια χώρα, από μια άλλη. Οι απαιτήσεις αυτές αναφέρονται ως υποχρεωτικές απαιτήσεις (statutory requirements) και καλύπτουν τέσσερα πεδία<sup>71</sup>:

1. θέματα που αφορούν στο σχεδιασμό του πλοίου και την κατασκευαστική του ακεραιότητα, όπως load line, σύστημα πρόωσης, πηδαλιούχησης κλπ.
2. έλεγχος μόλυνσης σε σχέση πάντα με τη φυσιολογική λειτουργία του πλοίου
3. πρόληψη ατυχήματος, η οποία περιλαμβάνει βοηθήματα πλοήγησης αλλά και πρόληψη μόλυνσης και πυρκαγιάς
4. την κατάσταση μετά από ένα ατύχημα

κάποια απ' αυτά είναι πολύ πιθανό να καλύπτονται απ' τους Κανόνες του Νηογνώμονα.

Όπως είδαμε τα πλοία πρέπει να συμμορφώνονται με τους Κανόνες της Κλάσης. Όταν το αποτέλεσμα της επιθεώρησης της κλάσης λαμβάνεται ως απόδειξη της συμμόρφωσης του πλοίου με τις υποχρεωτικές απαιτήσεις, η επιθεώρηση αυτή αυτομάτως θεωρείται από τη Σημαία υποχρεωτική επιθεώρηση (statutory survey), με

<sup>71</sup> IACS (2011) "Classification Societies - Their key role", p. 7

την προϋπόθεση βέβαια ότι ο Νηογνώμονας λειτουργεί ως αναγνωρισμένος οργανισμός αυτής.

Όταν λοιπόν ένα πλοίο υφίσταται ανάκληση ή απόσυρση της κλάσης του, τα ενδιαφερόμενα μέλη του IACS ενημερώνουν τη σημαία του πλοίου και δημοσιεύουν το γεγονός. Απ' την πλευρά της, η Σημαία ακυρώνει τα υποχρεωτικά πιστοποιητικά που αφορούν στην κατασκευή και τον εξοπλισμό.

#### *4.5. ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ*

Όπως είδαμε η Κλάση παίζει μείζονα ρόλο στην ασφάλεια και την αξιοπιστία των πλοίων, μέσω της επίβλεψης του σχεδιασμού, της κατασκευής και της λειτουργίας του. Κύριος στόχος της Κλάσης είναι να καταπολεμήσει τα πλοία που δεν πληρούν κάποιες βασικές προϋποθέσεις. Για να το πετύχει αυτό όπως είδαμε, επενδύει πολλά στις επιθεωρήσεις που διεξάγονται από εξειδικευμένους επιθεωρητές, την εκπαίδευση των οποίων αναλαμβάνει η ίδια η κλάση. Προσπαθεί δε, να επιδείξει τη διαφάνεια κάτω από την οποία εργάζεται, δημοσιοποιώντας τις λεπτομέρειες των πλοίων που ταξινομούνται σ' αυτή, πράγμα το οποίο σημαίνει δημοσίευση των ονομάτων και των λεπτομερειών των πλοίων που τίθενται υπό κράτηση. Επιπλέον, είναι σε ανοικτό διάλογο με τις κρατικές αρχές και το Port State Control, ώστε να εξυπηρετεί και τις δικές τους απαιτήσεις. Κατά τον ίδιο τρόπο κινείται και ο IACS.

Παρ' όλα αυτά, η κλάση χωλαίνει και αυτή σε κάποια σημεία με πρώτο και βασικότερο το γεγονός ότι δεν μπορεί να εγγυηθεί την αξιοπλοΐα του πλοίου. Επίσης το καθεστώς της επιθεώρησης δεν καλύπτει ολόκληρο το πλοίο, ενώ ο επιθεωρητής δεν μπορεί να έχει ποτέ πλήρη εικόνα γι' αυτό. Επιπλέον, έχουν πολλές φορές κατηγορηθεί ότι «κατεβάζουν» τα στάνταρ τους με σκοπό τη μεγαλύτερη προσέλκυση πελατών.

## 5. ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ (PORT STATE CONTROL)

### 5.1. ΓΕΝΙΚΑ

Όπως είδαμε, η ευθύνη συμμόρφωσης των πλοίων με τις διατάξεις των σχετικών οργάνων, όπως είναι ο ΙΜΟ, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα, τις τεχνικές προδιαγραφές, τους τύπους των πλοίων κλπ, ανήκει στους ίδιους τους πλοιοκτήτες, στο εκάστοτε Κράτος – Σημαία και στους νηογνώμονες. Ορισμένα Κράτη – Σημαίες αποτυγχάνουν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις που τους επιβάλλονται από τα διεθνή νομικά μέσα, με αποτέλεσμα την αξιοπλοΐα κάποιων πλοίων και συνεπώς την απειλή κατά της ανθρώπινης ζωής αλλά και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.<sup>72</sup>

Όσον αφορά στην ασφάλεια, αξίζει να αναφερθούμε πρωτίστως στη Διεθνή Σύμβαση για την Προστασία της Ζωής στη Θάλασσα, το SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea). Πρόκειται για τη σημαντικότερη διεθνή συνθήκη για την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων, η οποία απαιτεί απ’ τα κράτη σημαίες εγγύηση ότι τα πλοία τους συμμορφώνονται με τα πρότυπα ασφαλείας που ισχύουν για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία τους. Περιλαμβάνει άρθρα τα οποία καθορίζουν τις γενικές υποχρεώσεις και τα οποία συνοδεύονται από ένα παράρτημα που χωρίζεται σε 12 κεφάλαια.<sup>73</sup> Συγκεκριμένα λοιπόν, στον Κανονισμό 19 του κεφαλαίου 1 του SOLAS 1974 των κρατών αναφέρεται χαρακτηριστικά πως

“Κάθε σκάφος εβρισκόμενο σε έναν λιμένα ενός άλλου συμβαλλόμενου κράτους υποβάλλεται σε έλεγχο από τους ανώτερους υπαλλήλους που εγκρίνονται κατάλληλα από την κυβέρνηση, εφόσον αυτός ο έλεγχος κατευθύνεται προς την επαλήθευση ότι των πιστοποιητικών που φέρει το σκάφος”.

Ο κανονισμός υπογραμμίζει ότι αυτά τα πιστοποιητικά θα γίνουν αποδεκτά

“εκτός αν υπάρχουν σαφείς λόγοι για να θεωρήσουν ότι η κατάσταση του σκάφους ή του εξοπλισμού του δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά με τις λεπτομέρειες που αναγράφονται στα πιστοποιητικά”.

Σε αυτήν την περίπτωση

<sup>72</sup> <http://www.imla-imec.com/pietro2.htm>

<sup>73</sup> <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29,-1974.aspx>

“ο ανώτερος υπάλληλος που πραγματοποιεί τον έλεγχο θα λάβει τέτοια μέτρα ώστε να εξασφαλίσει ότι το σκάφος δε θα πλεύσει έως ότου μπορεί να προχωρήσει στη θάλασσα χωρίς κίνδυνο στους επιβάτες ή το πλήρωμα”.

Το σκάφος μπορεί να τεθεί υπό κράτηση εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι για να θεωρήσουν ότι η κατάσταση του σκάφους και του εξοπλισμού του δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά με τις λεπτομέρειες εκείνου του πιστοποιητικού.

Σε αυτό ακριβώς το σημείο είναι που υπεισέρχονται οι Λιμενικές Αρχές, ενεργώντας σύμφωνα με το δικαίωμα που κατέχουν, να ελέγχουν δηλαδή, εάν τα επισκεπτόμενα σκάφη, ανεξαρτήτου σημαίας ή Νηογνώμονα, ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα ασφάλειας και ρύπανσης μέσα από ένα σύστημα εναρμονισμένων διαδικασιών επιθεώρησης που επιβάλλει ο International Maritime Organization (IMO) στα πλοία που επισκέπτονται τα ξένα λιμάνια. Ο Κρατικός Έλεγχος Λιμένων (Port State Control) είναι η επιθεώρηση των ξένων σκαφών στους εθνικούς λιμένες με σκοπό την επιβεβαίωση ότι η ασφάλεια, η κατασκευή, η διαχείριση και ο εξοπλισμός του σκάφους συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των διεθνών θαλάσσιων συμβάσεων και ότι το σκάφος είναι επανδρωμένο και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις εφαρμόσιμες εθνικές νομοθεσίες.<sup>74</sup> Είναι ουσιαστικά, ένα τελευταίο δίκτυο ασφάλειας που έχει σα στόχο, τη σταδιακή εξάλειψη των πλοίων που δεν πληρούν τις προδιαγραφές.

Όπως είναι κατανοητό, σ' έναν ιδανικό κόσμο, το Port State Control δε θα ήταν απαραίτητο. Απ' τη στιγμή όμως που τα υπόλοιπα συστήματα έχουν αποδειχτεί αναποτελεσματικά στο συγκεκριμένο θέμα, το Port State Control εξακολουθεί να τίθεται σε εφαρμογή, χωρίς αυτό βεβαίως να σημαίνει ότι λειτουργεί ως υποκατάστατο του κράτους – σημαία για την ορθή άσκηση των ευθυνών, καθώς η πρωταρχική ευθύνη για τη διασφάλιση έναντι των αναξιόπιστων πλοίων<sup>75</sup> βαρύνει τα κράτη-σημαίες.

---

<sup>74</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_State\\_Control](http://en.wikipedia.org/wiki/Port_State_Control)

<sup>75</sup> Των πλοίων δηλαδή που δεν ανταπεξέρχονται στις απαιτήσεις των διεθνών προτύπων ασφάλειας.

## 5.2. Η ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ PORT STATE CONTROL

### *5.2.1. Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ MEMORANDUM OF UNDERSTANDINGS (MOUs) ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΜΟΥ*

Όπως είδαμε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, το Κράτος Σημαία (Flag State) ενός εμπορικού πλοίου είναι το κράτος κάτω απ' τους νόμους του οποίου είναι εγγεγραμμένο το πλοίο. Το κράτος σημαία έχει την εξουσία και συγχρόνως την ευθύνη να επιβάλει στα εγγεγραμμένα σ' αυτό πλοία, κανονισμούς σχετικούς με την επιθεώρηση και την πιστοποίηση, αλλά και να εκδίδει έγγραφα που αφορούν στην ασφάλεια και την πρόληψη της μόλυνσης.<sup>76</sup>

Μερικές από τις τεχνικές συμβάσεις του IMO περιλαμβάνουν προβλέψεις για την επιθεώρηση των πλοίων, όταν αυτά επισκέπτονται ξένα λιμάνια, προκειμένου να εξασφαλίζεται η εκπλήρωση των απαιτήσεων του IMO. Αρχικώς υπήρχε η πρόθεση αυτές οι επιθεωρήσεις απλώς να ενισχύουν τη λειτουργία του κράτους σημαία, όμως τελικά φάνηκε πως ήταν εξαιρετικά αποδοτικές όταν οργανώνονταν σε περιφερειακή βάση, στο πλαίσιο της οποίας λειτουργεί το Port State Control. Συνήθως ένα πλοίο που πηγαίνει στο λιμάνι μιας χώρας, θα επισκεφτεί και άλλες χώρες της περιφέρειας προτού ξεκινήσει το ταξίδι της επιστροφής, οπότε είναι προς όφελος όλων ένας καλός συντονισμός των επιθεωρήσεων. Έτσι εξασφαλίζεται ότι όσο το δυνατόν περισσότερα πλοία θα επιθεωρούνται χωρίς να προκαλούνται όμως καθυστερήσεις.<sup>77</sup> Όπως προαναφέραμε βέβαια, την αρχική ευθύνη για τις προδιαγραφές των πλοίων την έχει το κράτος σημαία.

Οι ρίζες του Port State Control βρίσκονται στην περιφερειακή συμφωνία (Memorandum of Understanding) μεταξύ οχτώ χωρών της Βόρειας Θάλασσας που υπέγραψαν στη Χάγη το 1978. Για το υπόβαθρο του συγκεκριμένου Μνημονίου ανατρέχουμε στη ναυτιλιακή σύνοδο του ILO (International Labour Conference) το 1976 για την υιοθέτηση της Σύμβασης Εμπορικής Ναυτιλίας (Merchant Shipping

<sup>76</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Flag\\_state](http://en.wikipedia.org/wiki/Flag_state)

<sup>77</sup> <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Pages/PortStateControl.aspx>

Convention), που είναι γνωστή ως ILO Convention No.147.<sup>78</sup> Στις 2 Μαρτίου του 1978, το Μνημόνιο της Χάγης (Hague Memorandum) υπογράφηκε απ' τις ναυτιλιακές αρχές των οχτώ χωρών που συμφώνησαν πως η προαναφερθείσα Σύμβαση χρειάζεται και μια κατάλληλη συνέχεια<sup>79</sup> και πιο συγκεκριμένα, μια συνέχεια που να αναφερόταν στις συνθήκες εργασίας επί του πλοίου που ανέκυψαν ως το μείζον θέμα διερεύνησης.

Στόχος του Memorandum ήταν η επίβλεψη των ποντοπόρων πλοίων έτσι ώστε να επιβεβαιώσουν ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις - εργασιακές συνθήκες του ILO Convention No.147 καθώς και άλλων συμβάσεων. Και ενώ το Μνημόνιο της Χάγης επρόκειτο να τεθεί σε εφαρμογή, το Μάρτιο του 1978 συνέβη το ατύχημα του Amoco Cadiz κατά τη διάρκεια του οποίου το πλοίο βυθίστηκε. Το ατύχημα αυτό προκάλεσε έντονη πολιτική και δημόσια κατακραυγή στην Ευρώπη για ακόμη πιο αυστηρές ρυθμίσεις σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας<sup>80</sup>. Ακολουθώντας τις εξελίξεις, οι αρμόδιοι υπουργοί για την ασφάλεια στη θάλασσα των 13 ευρωπαϊκών κρατών, συναντήθηκαν στο Παρίσι το Δεκέμβριο του 1980, με τους εκπροσώπους της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, του IMO<sup>81</sup>, και του ILO. Συμφώνησαν πως ο καλύτερος τρόπος για να επιτευχθεί η εξάλειψη των επικίνδυνων πλοίων είναι ο συντονισμός των Κρατικών Λιμενικών Αρχών και η συμμόρφωση με τις διατάξεις των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων. Σε μια δεύτερη υπουργική συνδιάσκεψη, και πάλι στο Παρίσι, τον Ιανουάριο του 1982, το σημερινό Paris MoU για το Port State Control θεσπίστηκε απ' τις ναυτικές αρχές των 14 κρατών μελών. Η θέσπιση αυτή

---

<sup>78</sup> DR. Z. Oya Ozkayir, 2004

<sup>79</sup> Kasoulides, 1990

<sup>80</sup> [http://www.parismou.org/Organization/About\\_us/2010.12.28/History.htm](http://www.parismou.org/Organization/About_us/2010.12.28/History.htm)

<sup>81</sup> IMO Conventions

The international maritime conventions are as follows:

-International Convention on Load Lines 1966, as amended, and its 1988 Protocol, (LOADLINES 66/88);

-International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, its Protocol of 1978, as amended, and the Protocol of 1988, (SOLAS 74/78/88);

- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, as amended (MARPOL 73/78);

- International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers 1978, as amended (STCW 78);

- Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, as amended (COLREG 72);

- International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969 (TONNAGE 1969);

αποτελούσε την απάντηση στην έκδηλη αποτυχία των flag states και πιο συγκεκριμένα στο ιδιόμορφο καθεστώς που επικρατούσε εκείνη την εποχή, αυτό των σημαίων ευκολίας (flags of convenience), οι οποίες είχαν μεταβιβάσει το καθήκον τους στους νηογνώμονες (classification societies), ώστε να τους επαναφέρουν-συμμορφώσουν με τα καθήκοντα που είχαν με το να ελέγχουν-εποπτεύουν.

Αν και το Paris MoU ήταν η πρώτη περιφερειακή συμφωνία του είδους που υπογράφηκε, οι ναυτιλιακές αρχές των περισσότερων κρατών είχαν ήδη την ειδική εξουσία για εξάσκηση του PSC, υπό τους όρους πάντα των συμβάσεων που είχαν υπογράψει. Πρόκειται λοιπόν για τις εξής συμβάσεις: International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention (1929)<sup>82</sup>, International Convention of Load Lines 1966 (LL 66), International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, όπως τροποποιήθηκε απ' το Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78), International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 (STCW 1978).

Έτσι, η εξουσία που χρησιμοποιείτο απ' τους Επιθεωρητές του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων (Port State Control Officers - PSCOs) δεν ήταν καινούρια. Αυτό που ήταν καινούριο, ήταν η προθυμία να τεθούν σε ισχύ αυτές οι δυνάμεις, όπως επίσης και η συντονισμένη εφαρμογή του PSC.

Το Paris MoU βρίσκεται σε λειτουργία απ' τον Ιούλιο του 1982.<sup>83</sup> Με το μνημόνιο αυτό, για πρώτη φορά ασκούνταν συστηματικός έλεγχος στα πλοία από μια περιφερειακή ομάδα κρατικών λιμένων, που είχαν λάβει μέρος στις σχετικές συμβάσεις. Το Paris MoU είναι το πρότυπο, στο οποίο στήριζαν και άλλες χώρες του κόσμου τις συμπράξεις τους σχετικά με το PSC. Από τη στιγμή Paris MoU ετέθη σε λειτουργία, ο αριθμός των μελών του έχει αυξηθεί λόγω της αύξησης του αριθμού των κρατών μελών της E.E.

Το Memorandum of Understanding γενικότερα, δεν είναι μια διεθνής σύμβαση. Είναι μια διοικητική συμφωνία η οποία προσυπογράφηκε και εκτελέστηκε στο πλαίσιο

---

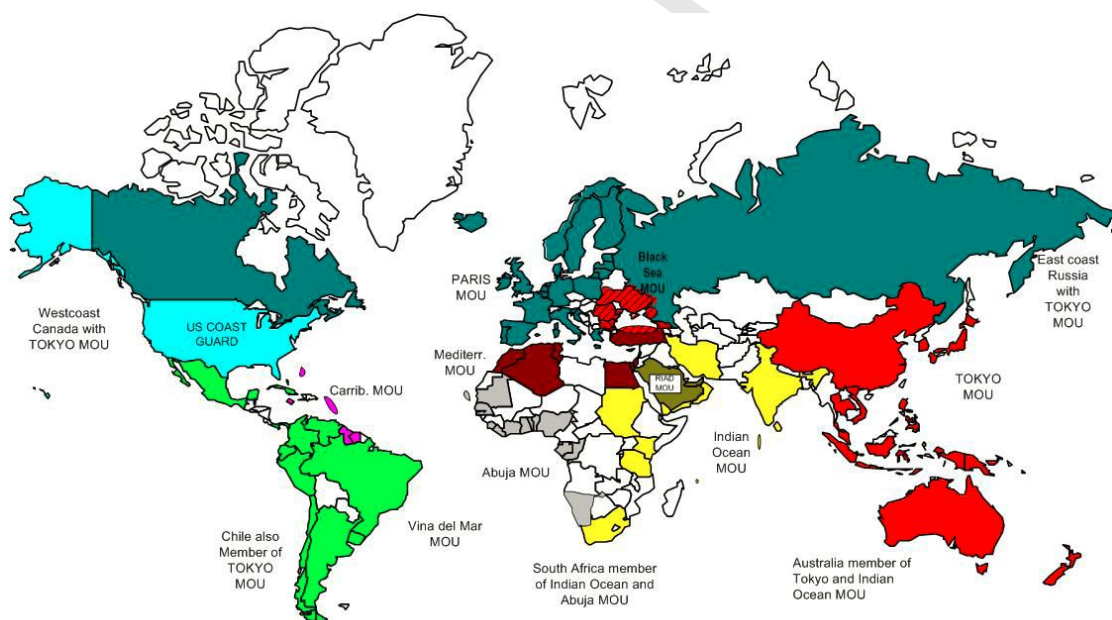
<sup>82</sup> Ήταν αναγνωρισμένο απ' τους συντάκτες του SOLAS 1929 ότι το κράτος σημαία δε θα μπορούσε διαρκώς να παρακολουθεί κάθε πλοίο του στόλου του που ταξιδεύει ανά τον κόσμο. Οπότε, δόθηκε στα κράτη η δυνατότητα να επιβλέπουν τα έγγραφα των πλοίων. Αν υπήρχαν σαφείς ενδείξεις ότι το πλοίο δεν πληρεί τις προϋποθέσεις της συγκεκριμένης Συνθήκης, τότε το κάθε κράτος θα μπορούσε να προχωρήσει σε επιθεώρηση του πλοίου.

<sup>83</sup> [http://www.parismou.org/Organization/About\\_us/2010.12.28/History.htm](http://www.parismou.org/Organization/About_us/2010.12.28/History.htm)



συνεργασίας μεταξύ των ναυτιλιακών αρχών των κρατών που συμμετέχουν σ' αυτή. Είναι επόμενο να δημιουργούνται διάφορα ερωτηματικά σχετικά με την προτίμηση στο MoU αντί σε μια σύμβαση, η οποία από διεθνούς νομικής πλευράς, είναι ένα πολύ πιο ισχυρό όργανο. Ο λόγος είναι ότι οι χώρες μέλη του MoU ανυπομονούν να δουν τα πρακτικά αποτελέσματα της συνεργασίας τους. Όπως είναι κατανοητό, οι συμβάσεις απαιτούν μακροπρόθεσμες διαδικασίες επικύρωσης, ενώ παρόμοια προβλήματα συναντώνται όταν αυτές πρόκειται να τροποποιηθούν. Για το λόγο αυτό ένα MoU φαίνεται να υπερτερεί.

### 5.2.2 PSC ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΟΥΣ



Distribution of PSC MOUs worldwide

Σχήμα 03, Παγκόσμια κατανομή PSC MOU, [http://www.gl-group.com/pdf/PSC\\_Information\\_Manual\\_rev09\\_defcodes.pdf](http://www.gl-group.com/pdf/PSC_Information_Manual_rev09_defcodes.pdf)

## Memorandums of Understanding on Port State Control

Το PARIS MoU έθεσε τα θεμέλια για την υπογραφή και άλλων Περιφερειακών Συμφωνιών τις οποίες παραθέτουμε μαζί με τα μέλη που τις απαρτίζουν :

- **PARIS MoU**

Βέλγιο, Βουλγαρία, Καναδάς, Κροατία, Δανία, Εσθονία, Φιλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Μ. Βρετανία, Ιρλανδία, Ισλανδία, Ιταλία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Ολλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ρωσική Ομοσπονδία, Σλοβενία, Σουηδία, Ισπανία.

- **TOKYO MoU (Pacific Ocean)**

Αυστραλία, Καναδάς, Χιλή, Κίνα, Φίτζι, Ινδονησία, Ιαπωνία, Δημοκρατία της Κορέας, Μαλαισία, Νέα Ζηλανδία, Παπούα Νέα Γουινέα, Φιλιππίνες, Ρωσική Ομοσπονδία, τα Νησιά του Σολομώντα, Σιγκαπούρη, Ταϊλάνδη, Βανουάτου, Βιετνάμ, Χονγκ Κονγκ (Κίνα).

- **ACUERDO DE VINA DEL MAR MoU or ACUERDO LATINO (South and Central America)**

Αργεντινή, Βραζιλία, Χιλή, Κούβα, Εκουαδόρ, Κολομβία, Μεξικό, Παναμάς, Περού, Ουρουγουάη, Βενεζουέλα, Βολιβία.

- **CARRIBEAN MoU**

Αγκουίλα, Αντίγκουα και Μπαρμπούντα, Αρούμπα, Μπαχάμες, Μπαρμπάντος, Βερμούδες, Βρετανικές Παρθένοι Νήσοι, Νησιά Καϊμάν, Ντομίνικα, Γρενάδα, Γουιάνα, Τζαμάικα, Μονσερά, Ολλανδικές Αντίλλες, Άγιος Χριστόφορος και Νέβις, Αγία Λουκία, Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες, Σουρινάμ, Τρινιδάδ και Τομπάγκο, Νήσοι Τερκς και Κάικος.

- **MEDITERRANEAN MoU**

Αλγερία, Κύπρος, Αίγυπτος, Ισραήλ, Λίβανο, Μάλτα, Μαρόκο, Τυνησία, Τουρκία, Παλαιστινιακή Αρχή.

- **INDIAN OCEAN MoU**

Αυστραλία, Ερυθραία, Ινδία, Ιράν, Κένυα, Μαλδίβες, Μαυρίκιος, Ομάν, Νότια Αφρική, Σρι Λάνκα, Σουδάν, Τανζανία, Υεμένη.

- **ABUJA MoU (West and Central Atlantic Africa)**

Μπενίν, Πράσινο Ακρωτήριο, Κονγκό, Ακτή του Ελεφαντοστού, Γκαμπόν, Γκάμπια, Γκάνα, Γουινέα, Λιβερία, Μαυριτανία, Ναμίμπια, Νιγηρία, Σενεγάλη, Σιέρα Λεόνε, Νότια Αφρική, Τόγκο.

- **BLACK SEA MoU**

Βουλγαρία, Γεωργία, Ρουμανία, Ρωσική Ομοσπονδία, Τουρκία, Ουκρανία.

- **RIAD MoU (Persian Gulf)**

Ομάν, Κατάρ, Κουβέιτ, Σαουδική Αραβία, Μπαχρέιν, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα.

Υπάρχουν ωστόσο και δυο ιδιαίτερες περιπτώσεις οργανισμών που είναι οι εξής:

- **United States Coast Guard (USCG)**

Το παράδοξο που συμβαίνει με τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής είναι πως έχουν επιλέξει να παραμείνουν έξω από οποιονδήποτε τοπικό MoU, και προτιμούν το πρόγραμμα λήψης μέτρων ελέγχου σε μονομερή βάση. Δεν έχουν προβεί σε καμία συμφωνία ούτε και μνημόνιο σε σχέση με το PSC. Έχουν προβεί μόνο στην παραδοχή ότι όλα τα αλλοδαπά σκάφη που αλιεύουν στα ύδατα των Η.Π.Α. είναι υποχρεωμένα να υπόκεινται στη συμμόρφωσή τους τόσο με τις διεθνείς Συμβάσεις όσο και με όλους τους ισχύοντες νόμους, κανονισμούς, Συνθήκες των Η.Π.Α. Στην

περίπτωση αυτή, ουσιαστικά, το PSC εξασκείται μέσω της Ακτοφυλακής. Στόχος της Ακτοφυλακής των Η.Π.Α. είναι ο εντοπισμός των προβληματικών πλοίων βάσει των εξής παραγόντων: πλοιοκτητών και διαχειριστών, νηογνώμωνων, κρατών-σημαίας, τον τύπο και το ιστορικό του πλοίου. Εάν κάποιος απ' τους τρεις πρώτους παράγοντες αποδειχθεί ανίκανος να εξασφαλίσει την αξιοπλοΐα του σκάφους, τότε πιθανότατα αυτό να θεωρηθεί κατώτερο των προδιαγραφών, απ' την Ακτοφυλακή της χώρας.

Το USCG είναι ένα μοναδικό όργανο παροχής θαλάσσιας ασφάλειας (Maritime Safety), θαλάσσιας προστασίας (Maritime Security) και περιβαλλοντικής διαχείρισης (Environmental Stewardship)<sup>84</sup>.

- **Australian Maritime Safety Authority (AMSA)**

Η AMSA είναι αρμόδια, εξ ονόματος της κυβέρνησης της Αυστραλίας, για την επίβλεψη της εναρμόνισης με τους κανονισμούς και τα πρότυπα ασφάλειας του στόλου της Αυστραλίας αλλά και τη διαχείριση των διεθνών θαλάσσιων υποχρεώσεων της.<sup>85</sup> Η AMSA χρηματοδοτείται κατά ένα μεγάλο μέρος μέσω των εισφορών στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

### 5.3. Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙΑ ΤΟΥ PSC

#### *5.3.1. ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ PSC*

Τα MoUs που αναφέρθηκαν και καθορίζουν τη λειτουργία του PSC, δεν επεκτείνουν το εύρος του πέρα απ' τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων. Πιο συγκεκριμένα<sup>86</sup> :

---

<sup>84</sup> <http://www.uscg.mil/top/missions/MaritimeStewardship.asp>

<sup>85</sup> [http://www.amsa.gov.au/about\\_amsa/](http://www.amsa.gov.au/about_amsa/)

<sup>86</sup> [http://www.parismou.org/Organization/About\\_us/2010.12.28/Principles.htm](http://www.parismou.org/Organization/About_us/2010.12.28/Principles.htm)

- Η κύρια ευθύνη για συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που θεσπίζονται απ' τις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις, βαρύνει τον πλοιοκτήτη/ διαχειριστή. Η ευθύνη επιβεβαίωσης της συμμόρφωσης ανήκει στο Κράτος – Σημαία.
- Κάθε ναυτιλιακή αρχή θέτει σε ισχύ τις προβλέψεις των σχετικών MoUs.
- Κάθε αρχή πρέπει να επιβεβαιώσει ότι τα ξένα εμπορικά πλοία που εισέρχονται σε λιμάνια της, συμβαδίζουν με τα πρότυπα των σχετικών συμβάσεων και των περαιτέρω τροποποιήσεων. Στο πλαίσιο αυτό, η ναυτιλιακή αρχή θα θεωρήσει το πλοίο με σημαία άλλου κράτους μέλους, σαν ξένο πλοίο επίσης.
- Τα κράτη μέλη του εκάστοτε MoU συμφωνούν να διεξάγουν επιθεωρήσεις σε ένα συγκεκριμένο ποσοστό των εκτιμώμενου αριθμού πλοίων που θα επισκεφθούν τα λιμάνια τους. Στο Paris MoU, για παράδειγμα, το ποσοστό αυτό ανέρχεται σε 25%.
- Οι συμβάσεις του ILO και IMO αποτελούν τη βάση για τη διεξαγωγή των επιθεωρήσεων υπό τα MoUs.
- Καταβάλλονται όλες οι δυνατές προσπάθειες για αποφυγή αναίτιας καθυστέρησης ή κράτησης πλοίου.
- Οι επιθεωρήσεις είναι, κατά κύριο λόγο, απροειδοποίητες.
- Σε γενικές γραμμές, τα πλοία δεν υπόκεινται σε επιθεώρηση μέσα σε περίοδο έξι μηνών απ' την προηγούμενη επιθεώρηση σε λιμάνι του MoU, εκτός και αν συντρέχουν «σαφείς ενδείξεις» γι' αυτό.

Σαφείς ενδείξεις θεωρούνται οι εξής:

- Αναφορά ή κοινοποίηση από άλλη αρχή
- Αναφορά ή παράπονο από διευθυντή, μέλος του πληρώματος, ή άλλο πρόσωπο με νομικό συμφέρον απ' την ασφαλή λειτουργία του πλοίου.
- Άλλες ενδείξεις που μπορεί να προειδοποιούν για πιο λεπτομερή ή εκτεταμένη επιθεώρηση

### 5.3.2. ΤΥΠΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

#### 5.3.2.1. ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Πριν ο Port State Control Officer (PSCO) επιβιβαστεί στο σκάφος ενδέχεται να περπατήσει κατά μήκος της αποβάθρας εξετάζοντας τη γενική κατάσταση του σκάφους και των αγκυρών. Επίσης θα κοιτάξει εάν υπάρχουν σημάδια της γραμμής φόρτωσης και του μέγιστου βυθίσματος και εάν είναι αναγνωρίσιμα. Η κατάσταση των στρωμάτων βαφής, τυχόν σημάδια διάβρωσης ή διαρροή στις δεξαμενές ή οποιαδήποτε άλλη ζημιά θα δώσει στον PSCO μια πρώτη εικόνα των προτύπων συντήρησης του σκάφους.

Περπατώντας στο κατάστρωμα ο PSCO μπορεί να ελέγξει την κατάσταση της διόδου και το πόσο καλά εξοπλίζεται και ασφαρίζεται. Στη συνέχεια, μπορεί να περπατήσει και να περιπλανηθεί ελεύθερα παρατηρώντας οτιδήποτε θεωρεί εκείνος απαραίτητο. Εάν οι διαδικασίες φόρτωσης είναι σε εξέλιξη, θα έχει μια ευκαιρία να κρίνει τις ικανότητες του πληρώματος και τη συνεργασία του με τη γέφυρα.

Όταν ο επιθεωρητής επιβιβαστεί στο σκάφος, το πρώτο άτομο που συναντά είναι ο πιλότος πλοήγησης ο οποίος είναι ο αρμόδιος για να τον ενημερώσει σχετικά με την κατάσταση του σκάφους, την άρτια ή όχι εκπαίδευση του πληρώματος, τη συμπεριφορά του πληρώματος όταν το σκάφος βρίσκεται εν πλω, τις ικανότητες της διοικητικής ομάδας και του πληρώματος κατά τον ελλιμενισμό του σκάφους και άλλα. Με αυτό παρατηρούμε ότι παρόλο που ο πιλότος δεν είναι καταρτισμένος επιθεωρητής PSC, οι παρατηρήσεις του μπορούν να είναι ιδιαίτερα κρίσιμες στην παροχή στοιχείων στον επιθεωρητή PSC.

Υπό την προϋπόθεση ότι οι πρώτες εντυπώσεις ήταν ευνοϊκές, η αρχική επιθεώρηση περιορίζεται πλέον στον έλεγχο των πιστοποιητικών του σκάφους και της σωστής επάνδρωσής του. Εάν τα πιστοποιητικά ισχύουν και η γενική εντύπωση επιβεβαιώνει τα καλά πρότυπα συντήρησης, τότε ο PSCO πρέπει γενικά να περιορίσει την επιθεώρηση στις αναφερόμενες ανεπάρκειες, εάν υπάρχουν. Παρόλα αυτά, το ψήφισμα A.787(19) θα παρέχει τις σχετικές γενικές διαδικαστικές οδηγίες στον PSCO, εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι για την πραγματοποίηση μιας πιο λεπτομερούς επιθεώρησης. Το ψήφισμα αυτό υπενθυμίζει στον PSCO ότι το κύριος σκοπός του PSC είναι να αποτραπεί ένα σκάφος από την πλεύση στη θάλασσα σε μια επισφαλή κατάσταση ή εάν παρουσιάζει μια αδικαιολόγητη απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον. Εάν προχωρήσει σε πιο λεπτομερή επιθεώρηση, τότε ο καπετάνιος πρέπει να ενημερωθεί.

#### 5.3.2.2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Σε περίπτωση που ένα σκάφος θεωρηθεί κάτω του μετρίου, δηλαδή εάν η γάστρα, τα μηχανήματα, ο εξοπλισμός ή η λειτουργική ασφάλεια είναι ουσιαστικά κάτω από τα πρότυπα που απαιτούνται από τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις ή ακόμα και εάν το πλήρωμα δεν είναι προσαρμοσμένο με το ασφαλές έγγραφο επάνδρωσης τότε το σκάφος τίθεται υπό κράτηση για να επιθεωρηθεί λεπτομερέστερα.

Μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση είναι μια επιθεώρηση που καλύπτει σε βάθος την μεταλλική κατασκευή του σκάφους, τον εξοπλισμό, την επάνδρωση, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας και τη συμμόρφωση με τις επί του σκάφους λειτουργικές διαδικασίες. Σκοπός δηλαδή της λεπτομερούς επιθεώρησης είναι να μην υπάρχουν αμφιβολίες κατά τη διάρκεια μιας αρχικής ή συμπληρωματικής επιθεώρησης. Οι επιθεωρήσεις αυτές μπορούν να λάβουν χώρα από περισσότερα από ένα άτομα καθώς αυτό καθορίζεται από τη φύση και την έκταση της επιθεώρησης που απαιτείται. Οποιαδήποτε επιθεώρηση δεν πρέπει να καθυστερεί αδικαιολόγητα το σκάφος ή να επιβάλλει αδικαιολόγητες φυσικές απαιτήσεις που θα μπορούσαν να διακινδυνεύσουν την ασφάλειά του.

Κρίνεται σκόπιμο να επισημανθεί ότι σε μια λεπτομερή επιθεώρηση ο PSCO μπορεί να εξετάσει τα εξής :

- ✓ Δομή του σκάφους
- ✓ Χώροι μηχανολογικού εξοπλισμού
- ✓ Συνθήκες ανάθεσης γραμμών φόρτωσης
- ✓ Σωστικές διατάξεις
- ✓ Πυρασφάλεια
- ✓ Διαδικασία πλύσης ακατέργαστου πετρελαίου
- ✓ Διαδικασίες εκφόρτωσης και πρόπλυσης κ.α.

#### 5.3.2.3. ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ (SUSPENDED INSPECTION)

Τα σκάφη υπόκεινται σε μια εκτεταμένη επιθεώρηση από οποιαδήποτε αρχή μόνο μια φορά κατά τη διάρκεια μιας περιόδου 12 μηνών. Η επιθεώρηση αυτή είναι πρόσθετη και δεν αντικαθιστά κάποια άλλη επιθεώρηση. Οι κατηγορίες των σκαφών που υπόκεινται στην επιθεώρηση είναι : πετρελαιοφόρα με μια ακαθάριστη χωρητικότητα μεγαλύτερη των 3000 τόνων και μεγαλύτερων από 15 ετών, σκάφη μεταφοράς μεγαλύτερα των 12 ετών, επιβατηγά πλοία μεγαλύτερα των 15 ετών εκτός από RO/RO και τα επιβατικά ταχύπλοα σκάφη που λειτουργούν σε κανονική υπηρεσία στο πλαίσιο της διάταξης της οδηγίας του Συμβουλίου 1999/35/EK, σκάφη μεταφοράς αερίου και χημικών μεγαλύτερα των 10 ετών.

Για κάθε τύπο πλοίου που αναφέραμε εξετάζονται επιμέρους συστήματα-μηχανήματα που υπάρχουν πάνω στο σκάφος.

Κλείνοντας, αξίζει να αναφέρουμε πως σύμφωνα με το δημοσιευμένο Port State Control-Annual Report 2010 του Paris MoU <sup>87</sup>, πραγματοποιήθηκαν 24.058 επιθεωρήσεις σημειώνοντας μια αύξηση της τάξεως του 0,5% σε σχέση με τις επιθεωρήσεις που διεξήχθησαν το 2009. Κάθε πλοίο επιθεωρήθηκε κατά μέσο όρο 1,6 φορές το χρόνο, ένα ποσοστό το οποίο δεν έχει υποστεί μεγάλη διαφορά από το 1999.

---

<sup>87</sup> <http://www.parismou.org/>



#### 5.4. ANEΠΑPKEIEΣ (DEFICIENCIES) KAI KPAΘHCEIEΣ CKAΦΩN (DETENTIONS)

##### *5.4.1. ANEΠΑPKEIEΣ KAI EΛA TTΩMATA*

Μια ανεπάρκεια παρατηρείται όταν ένα σκάφος βρίσκεται σε μία κατάσταση που δεν είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις μιας σύμβασης. Ο PSCO καθορίζει τη φύση αλλά και τον αριθμό των ανεπαρκειών και ως συνέπεια αυτού λαμβάνονται τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα που χρειάζονται ώστε το σκάφος να αποφύγει να τεθεί υπό κράτηση. Είναι σημαντικό να επισημάνουμε ότι οι ανεπάρκειες από μόνες τους είναι επαρκείς ώστε να οδηγήσουν σε μία διαταγή κράτησης του σκάφους. Στην όλη διαδικασία σημαντικό ρόλο διαδραματίζει ο καπετάνιος καθώς από τις κινήσεις αυτού κρίνεται η πορεία μιας πιθανής κράτησης. Ο καπετάνιος μπορεί, εάν το κρίνει ορθό και αφού μελετήσει καλά τις λεπτομέρειες των ανεπαρκειών, να κινήσει τη διαδικασία της έφεσης ενάντια στη διαταγή.

Από την πλευρά των ανώτερων υπαλλήλων κρατικού ελέγχου λιμένων τώρα, εφόσον εντοπίσουν τις ανεπάρκειες τις απαριθμούν μαζί με τις λεπτομέρειες του αντίστοιχου πιστοποιητικού συμβάσεων σε κάθε περίπτωση, συμπεριλαμβανομένου του ονόματος του εκδότη και την ημερομηνία της τελευταίας έρευνας. Οι κατάλογοι αυτοί περιλαμβάνουν τα εξής :

- ✓ Όλες τις ανεπάρκειες συστημάτων υλικού και διαχείρισης που καταγράφονται στην έκθεση επιθεώρησης των λιμενικών αρχών, συμπεριλαμβανομένου του κωδικού αριθμού κράτησης για κάθε ανεπάρκεια.
- ✓ Λεπτομέρειες των ενεργειών που λαμβάνονται και των ελαττωμάτων που προσδιορίζονται.
- ✓ Λεπτομέρειες οποιωνδήποτε σημαντικών ανεπαρκειών που έχουν προσδιοριστεί από τον αρμόδιο PSCO και τον επιθεωρητή ή τον ελεγκτή κατά την αναχώρηση.



Σχήμα 04, Εικόνες διάβρωσης σε διάφορα σημεία του σκάφους, <http://maritimesafety.pmo.ir/flagandportstatecontrol-highlightofpscactivities-en.html>

Σύμφωνα με το Port State Control-Annual Report 2010 του Paris MoU<sup>88</sup>, το 2008 ο αριθμός των ανεπαρκειών που είχαν καταγραφεί ήταν 83.751, το 2009 71.911 ενώ το 2010 το νούμερο αυτό μειώθηκε αισθητά αγγίζοντας σε σύνολο τις 64.698 καταγεγραμμένες ανεπάρκειες.

#### 5.4.2. ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ ΚΑΙ ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ<sup>89</sup>

Εφόσον έχουν εντοπιστεί τα ελαττώματα από τον επιθεωρητή του PSC, τον Port State Control Officer (PSCO), υπάρχουν τρεις επιλογές που μπορεί εκείνος να ακολουθήσει όσον αφορά στον τρόπο αντιμετώπισής τους :

<sup>88</sup> <http://www.parismou.org/>

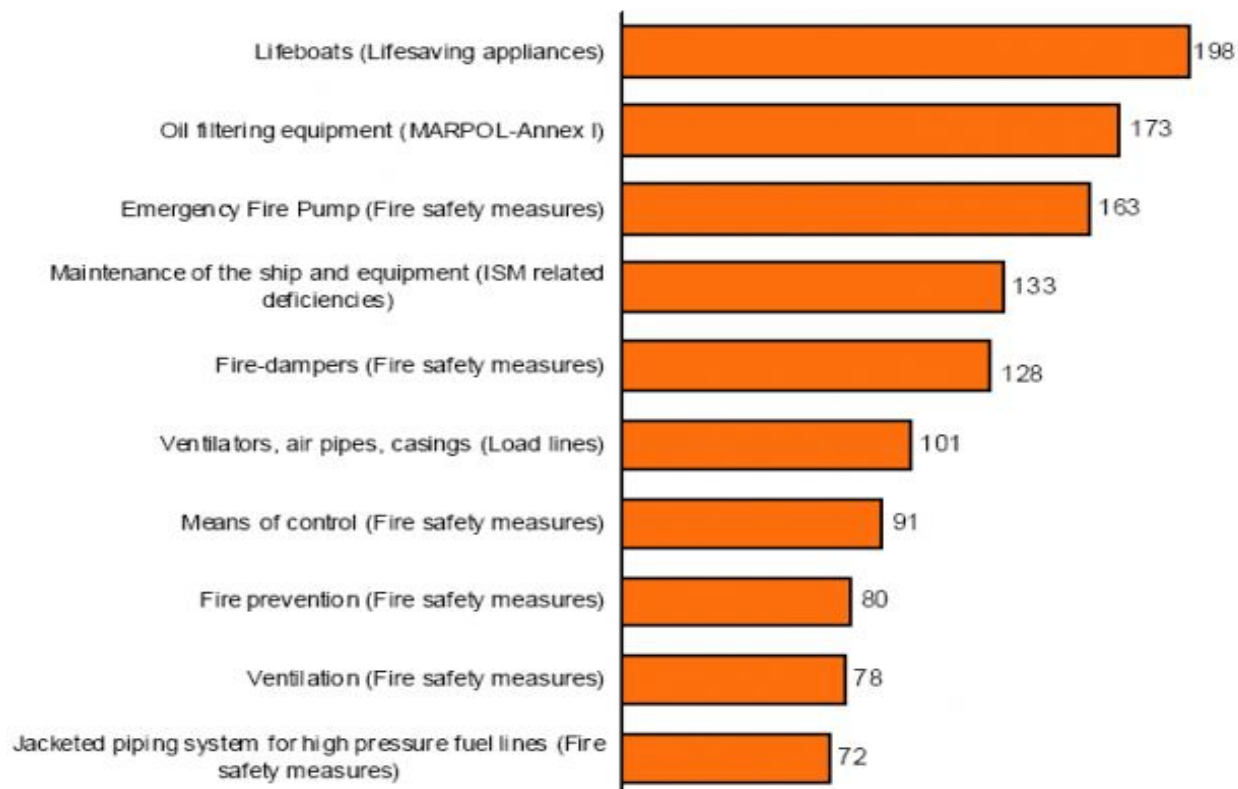
<sup>89</sup> Ορισμένα παραδείγματα διορθωτικών κινήσεων στην αγγλική όπως επίσημα καταγράφονται : “master instructed to rectify deficiency before departure”, “Flag State informed” κτλ.

- ✓ Να απαιτήσει τη διόρθωση των ανεπαρκειών πριν το σκάφος αποπλεύσει από το λιμάνι, διατηρώντας βέβαια, το δικαίωμα να μπορεί να επιστρέψει για να αποφασίσει εάν οι ανεπάρκειες έχουν αποκατασταθεί σωστά.
- ✓ Να επιτρέψει στο σκάφος να αποπλεύσει με την προϋπόθεση ότι οι ανεπάρκειες θα αποκατασταθούν στο επόμενο λιμάνι, ενημερώνοντας το επόμενο λιμάνι για αυτή του την απόφαση.
- ✓ Να απαιτήσει να αποκατασταθούν οι ανεπάρκειες μέσα σε δεκατέσσερις ημέρες, ή σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τον ISM, μέσα σε τρεις μήνες.

Είναι σημαντικό να αναφέρουμε πως δεδομένου ότι η αρμοδιότητα των λιμενικών αρχών είναι ταυτόχρονη με την αρμοδιότητα του κράτους σημαίας, είναι σημαντικό να ειδοποιηθεί ο αντιπρόσωπος για το κράτος σημαίας και να ζητηθεί η συνεργασία του ή ο αρμόδιος του οριζόμενου Νηογνώμονα και για να αρχίσουν οι διεργασίες και να διορθωθούν οι ατέλειες προκειμένου να αποφευχθεί το ενδεχόμενο κράτησης του σκάφους.

Σε επόμενο επίπεδο αναφοράς, εάν το σκάφος κρίνεται κάτω του μετρίου όσον αφορά τη γάστρα, τα μηχανήματα, τον εξοπλισμό, τη λειτουργική ασφάλεια και παρουσιάζει κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον, οι λιμενικές αρχές έχουν καθήκον να εξασφαλίσουν ότι τα διορθωτικά μέτρα λαμβάνονται προτού επιτραπεί στο σκάφος να επιπλεύσει από το λιμάνι και αυτό μόνο για να πλεύσει στον επόμενο κατάλληλο λιμένα με τις αρμόδιες εγκαταστάσεις για τις απαραίτητες διορθώσεις, δεδομένου πάντα ότι θα ειδοποιηθούν το κράτος σημαίας και οι λιμενικές αρχές στο επόμενο λιμάνι. Στην αξιολόγηση του εάν το σκάφος θα λάβει την άδεια για να μεταβεί στο κοντινότερο κατάλληλο λιμάνι επισκευής, ο PSCO θα εξετάσει τα εξής:

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



Σχήμα 05, Συνηθέστερα ελαττώματα-ανεπάρκειες κατά το 2010, <http://phamtyrn.wordpress.com/2011/09/05/nh%E1%BB%AFng-khi%E1%BA%BFm-khuy%E1%BA%BFt-co-th%E1%BB%83-b%E1%BB%8B-gi%E1%BB%AF-tau-th%C6%B0%E1%BB%9Dng-hay-g%E1%BA%B7p/>

#### 5.4.3. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΡΑΤΗΣΗΣ (DETENTION) ΕΝΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

Όπως προαναφέραμε, ένα σκάφος τίθεται υπό κράτηση όταν ο PSCO αποφασίσει ότι δεν είναι ασφαλές να βγει από το λιμάνι ή επειδή οι ανεπάρκειες (ελαττώματα) που έχει είναι τόσο σοβαρές που πρέπει να αποκατασταθούν άμεσα. Το μέτρο της κράτησης λαμβάνεται από τις λιμενικές αρχές ως το ύστατο μέτρο πρόληψης κάποιου ενδεχόμενου ατυχήματος. Με άλλα λόγια, όταν η κατάσταση του σκάφους ή του πληρώματός του κρίνεται ότι δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά με τις εφαρμόσιμες συμβάσεις και αποτελεί κίνδυνο για το πλήρωμά του ή το θαλάσσιο περιβάλλον, τότε δίνεται η εντολή κράτησης του. Η εντολή αυτή μπορεί να λάβει και τη μορφή της οδηγίας ότι το σκάφος πρέπει να παραμείνει σε μια ιδιαίτερη θέση, ή να κινηθεί προς

ένα αγκυροβόλιο ή ένα άλλο λιμάνι. Η διαταγή θα πρέπει να διευκρινίζει τις περιστάσεις που θα επέτρεπαν στο σκάφος να απελευθερωθεί από την κράτηση.

Ο ρόλος του PSCO στην έκδοση μιας τέτοιας απόφασης είναι καίριας σημασίας καθώς όσον αφορά στις δομικές κυρίως, ανεπάρκειες του σκάφους, θα πρέπει να εξετάσει με προσοχή και συνέπεια την αξιοπλοΐα του σκάφους μελετώντας όχι την ηλικία του αλλά την αναμενόμενη φθορά λόγω χρήσης. Ζημιά που αποκαταστάθηκε αποτελεσματικά για το ταξίδι ως το επόμενο λιμάνι όπου θα γίνουν οι μόνιμες επισκευές δεν πρέπει να αποτελεί λόγο κράτησης του σκάφους. Προβλήματα όμως, που αφορούν στις συνθήκες διαβίωσης του πληρώματος θα αντιμετωπιστούν πολύ σοβαρότερα. Κάθε μήνα στις ιστοσελίδες των MoUs αναρτώνται οι λίστες με τα υπό κράτηση πλοία αναγράφοντας τον αριθμό IMO του πλοίου, το όνομά του καθώς και τον αριθμό των ημερών που έχει τεθεί υπό κράτηση.

#### 5.4.4. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΡΑΤΗΣΗΣ ΕΝΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΕΦΕΣΗΣ

Τα παρακάτω είναι τα κυριότερα στοιχεία κράτησης ενός σκάφους<sup>90</sup> :

- Ένα σκάφος το οποίο κρίνεται επισφαλές για πλεύση, θα τεθεί υπό κράτηση στην πρώτη επιθεώρηση ανεξαρτήτως του προγραμματισμένου χρόνου που το σκάφος θα μείνει στο λιμάνι (*συγχρονισμός*).
- Εάν οι ανεπάρκειες ενός σκάφους κρίνονται τόσο σοβαρές ώστε να πρέπει να διορθωθούν πριν τον απόπλου καθώς επίσης, εάν οι σοβαρές αυτές ανεπάρκειες αξίζουν πάλι έλεγχο από έναν PSCO μετά το πέρας των εργασιών που θα επιβεβαιώσει ότι έχουν αποκατασταθεί πριν το σκάφος αποπλεύσει (*κριτήριο*).

Σε περίπτωση που οι ανεπάρκειες κριθούν τόσο επικίνδυνες για την ασφάλεια των μελών του σκάφους ή του περιβάλλοντος, οι λιμενικές αρχές θα πρέπει να

---

<sup>90</sup> <http://www.parismou.org/>

διασφαλίσουν πως τα ελαττώματα θα διορθωθούν πριν επιτραπεί στο πλοίο να εγκαταλείψει το λιμένα και γι αυτόν τον σκοπό είτε θα θέσουν το πλοίο υπό κράτηση είτε θα καταρτίσουν ένα έγγραφο-προειδοποίηση, ενημερώνοντας για τις υπάρχουσες ανεπάρκειες οι οποίες στο σύνολό τους ή ακόμα και μεμονωμένες θα είναι σε θέση να παρεμποδίσουν την ομαλή λειτουργία του πλοίου. Το κράτος σημαίας θα ενημερωθεί γραπτώς όσο το δυνατόν πιο γρήγορα, συμπεριλαμβάνοντας και το έγγραφο της επιθεώρησης.

Κατά τη διάρκεια της κράτησης του σκάφους, ο PSCO θα ενημερώσει και τον ναυλωτή του πλοίου. Ο καπετάνιος του σκάφους οφείλει να υπογράψει το χαρτί της παροχής ενημέρωσης. Όταν το πλοίο είναι υπό κράτηση όλα τα κόστη- έξοδα για τη δεύτερη επιθεώρηση του σκάφους τα επωμίζεται είτε ο πλοιοκτήτης είτε ο διαχειριστής του πλοίου. Η κράτηση δε θα ολοκληρωθεί εάν δεν καταβληθεί όλο το ποσό της χρέωσης. Με το πέρας των διαδικασιών της επιθεώρησης, ο καπετάνιος θα λάβει ένα έγγραφο με τα αποτελέσματα της επιθεώρησης και τις λεπτομέρειες οποιασδήποτε ενέργειας πρέπει να ληφθεί.

Εάν παρόλα αυτά, ο καπετάνιος θεωρήσει ότι η διαταγή κράτησης ήταν άδικη θα πρέπει να ζητήσει διευκρινίσεις από τον PSCO προτού αυτός αποχωρήσει από το πλοίο. Εάν δεν μπορέσει να του δώσει τις απαραίτητες εξηγήσεις τότε ο καπετάνιος μπορεί να απευθύνει μια άτυπη έκκληση στους ανώτερους υπαλλήλους της διοίκησης κρατικού ελέγχου λιμένων. Εάν αποτύχει και αυτό τότε το σκάφος έχει το επίσημο δικαίωμα της έφεσης. Οι διαδικασίες που θα ακολουθηθούν απαιτούν την εξυπηρέτηση της έφεσης το συντομότερο δυνατό. Παρόλα αυτά μια έφεση σε θα οδηγήσει άμεσα στην άρση της διαταγής κράτησης.

## 5.5 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ PSC

Το Port State Control είναι ένας σημαντικός παράγοντας της ναυτιλιακής βιομηχανίας εδώ και πολλά χρόνια. Οι περιφερειακές συμφωνίες σχετικά με το PSC έχουν ενισχυθεί στις ήδη υπάρχουσες περιοχές ενώ επεκτείνονται και σε νέες. Φαίνεται πως είναι πραγματικά αδύνατο για έναν πλοιοκτήτη να προβαίνει σε επιλογή λιμανιών για

τα πλοία του, χωρίς να λαμβάνει υπόψη του το ενδεχόμενο της επιθεώρησης αλλά και της πιθανής κράτησης.

Παρ' όλα αυτά, είναι το PSC ένα ιδανικό σύστημα εξάλειψης των κάτω του μετρίου πλοίων; Όπως κάθε άλλο σύστημα στο οποίο εμπλέκεται ο ανθρώπινος παράγοντας, έτσι και το PSC υπάρχει κίνδυνος να καταχραστεί. Τα πιο συνήθη προβλήματα που έχουν παρατηρηθεί κατά τη διάρκεια διεξαγωγής του PSC είναι τα εξής :

- Το PSC έχει έναν ολοένα και αυξανόμενο ρόλο στην επίβλεψη του παγκόσμιου στόλου, με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να αντιμετωπίζουν την όλο και μεγαλύτερη απειλή των επιθεωρήσεων. Δυστυχώς όμως, δεν έχει ενιαία εφαρμογή σε όλες τις περιοχές, και μερικές φορές ούτε καν σ' αυτές που ανήκουν στο ίδιο MoU. Όσο μάλιστα ο αριθμός των MoUs αυξάνεται, τόσο αυξάνεται και ο αριθμός των χωρών που υπόκεινται σε επιθεωρήσεις του PSC. Αυτό βέβαια υπονομεύει κατά κάποιο τρόπο τα ισχύοντα πρότυπα επιθεώρησης. Όμως, ακόμα και η εδραίωση ενός διεθνούς προτύπου δε θα παρείχε λύση στο πρόβλημα, αφού θα αποτελούσε αντικείμενο διαφορετικών ερμηνειών.
- Υπάρχουν δύο συστήματα PSC, το ένα είναι οι περιφερειακές συμφωνίες και το άλλο είναι το PSC των Η.Π.Α. Στην πρώτη περίπτωση, το Paris MoU έχει αναδειχθεί το πιο αυστηρό σύστημα PSC, κι αυτό γιατί πρώτον έχει τα οικονομικά μέσα για να το πετύχει και δεύτερον γιατί τα μέλη του είναι τα κράτη μέλη της Ε.Ε., η οποία συνεχώς προβαίνει σε βελτιώσεις των προτύπων θαλάσσιας ασφάλειας. Το US PSC απ' την άλλη, θέτει ακόμα πιο αυστηρές προδιαγραφές. Αυτή η γενική πρακτική όμως ενθαρρύνει πλοία τα οποία δεν πληρούν τις προδιαγραφές να εμπορεύονται σε μέρη του κόσμου, όπου το PSC μπορεί να αποφευχθεί.
- Υπάρχουν ούτως ή άλλως περιοχές όπου το PSC δεν μπορεί να εφαρμοστεί όπως θα έπρεπε. Για παράδειγμα, η Νότιος Αφρική βρίσκεται στο εμπορικό σταυροδρόμι των παγκόσμιων θαλάσσιων δρομολογίων, οι καιρικές συνθήκες είναι πολύ άσχημες και συμβαίνουν πολλά ατυχήματα. Παρ' όλα αυτά το PSC δεν είναι ποτέ όσο αποτελεσματικό είναι σ' ένα ευρωπαϊκό λιμάνι, λόγω ανεπάρκειας κεφαλαίου και έλλειψης εκπαιδευμένου προσωπικού.

- Το PSC μπορεί εύκολα να λειτουργήσει ως πολιτικό εργαλείο κατάδειξης των Κρατών Σημαίας που δεν αποδίδουν όσο καλά θα έπρεπε. Όταν ένα πλοίο εμπορεύεται μεταξύ των εγχώριων λιμανιών και διαπιστωθούν ανεπάρκειες κατά τη διάρκεια των εγχώριων λιμενικών επιθεωρήσεων , οι επιθεωρήσεις αυτές δε διεξάγονται στο πλαίσιο του PSC αλλά στο πλαίσιο λειτουργίας του Κράτους Σημαίας.
- Ένας πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να ζητήσει αποζημίωση σε περίπτωση άνευ λόγου κράτησης του πλοίου του, όμως η διαδικασία είναι μεγάλη, κοστίζει και δεν οδηγεί σε άρση της κράτησης.



## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Έχοντας αναλύσει διεξοδικά την έννοια της αξιοπλοΐας, καταλαβαίνουμε ότι πρόκειται για έναν όρο αρκετά πολυσύνθετο και για τον οποίο πρέπει να πληρούνται αρκετές προϋποθέσεις προκειμένου να αποδοθεί σ' ένα πλοίο. Είδαμε πώς η αξιοπλοΐα πλαισιώνεται θεσμικά και προχωρήσαμε και στην παράθεση των οργάνων εφαρμογής της (Flag – State, Classification Society, Port State Control) προκειμένου να έχουμε μια πλήρη εικόνα της λειτουργίας της ναυτιλιακής βιομηχανίας αναφορικά με αυτή.

Παρά την ύπαρξη ενός ολόκληρου συστήματος που μεριμνά και προάγει την αξιοπλοΐα, η εφαρμογή της τελικά δεν είναι αυτονόητη. Πάντα θα υπάρχουν πλοιοκτήτες οι οποίοι στο βωμό του κέρδους είναι έτοιμοι να θυσιάσουν το πλοίο, το φορτίο και το πλήρωμα τους, Κράτη – Σημαίες που δεν ακολουθούν τη νομοθεσία, Επιθεωρητές που παραβλέπουν τις ανεπάρκειες των πλοίων δεχόμενοι χρηματικές απολαβές απ' τον πλοιοκτήτη αλλά και Νηογνώμονες που ενδιαφέρονται αποκλειστικά για την προσέλκυση νέων πελατών.

Η κατάσταση βέβαια εξισορροπείται με την ύπαρξη και λειτουργία Διεθνών Οργανισμών όπως είναι ο IMO αλλά και με τη συνεισφορά του PSC.

Υπάρχει άραγε ελπίδα για επίτευξη του στόχου της αξιοπλοΐας?

Ο IMO θα έρεπε να έχει ένα πιο ενεργό ρόλο στην εφαρμογή των Διεθνών Συμβάσεων, γιατί ναι μεν οι Κυβερνήσεις είναι υπεύθυνες για την υλοποίησή τους αλλά θα ενίσχυε την κατάσταση ένας πέρα από βοηθητικός ρόλος του IMO. Μια πολύ θετική εξέλιξη είναι βέβαια το γεγονός ότι ο ISM Code έχει θέσει μια σειρά γενικών αρχών με ευρεία εφαρμογή σε όλους τύπους πλοίων. Η ευθύνη της διαχείρισης των πλοίων ορίζεται πιο προσεκτικά από ποτέ ώστε η ασφάλεια να είναι η προτεραιότητα σε οποιαδήποτε απόφαση ληφθεί. Όπως είναι λογικό η νομοθεσία αυτή ωθεί του πλοιοκτήτες να σκέφτονται προτού ενεργήσουν.

Το PSC χρειάζεται φυσικά να γίνει πιο αποτελεσματικό ώστε να περιορίζεται ο αριθμός των πλοίων που δεν πληροί τα απαραίτητα στάνταρ. Τα Κράτη – Σημαίες και το Port State Control εξαρτώνται ουσιαστικά το ένα απ' το άλλο, οπότε υπάρχει ανάγκη για βελτιωμένα Κράτη – Σημαίες αλλά και πιο αυστηρά PSC.

Η ευθύνη λοιπόν για την εφαρμογή της αξιοπλοΐας δεν είναι μονομερής. Κράτη – Σημαίες, Νηογνώμονες, Port State Control, Διεθνείς Οργανισμοί, Πλοιοκτήτες αλλά και όποιος άλλος συμμετέχει στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή της αξιοπλοΐας. Όλοι χρειάζεται να συμμορφώνονται με τους Διεθνείς Κανόνες και Κανονισμούς. Τα στάνταρ που επιβάλλονται απ’ τις Συμβάσεις πρέπει συνεχώς να επανεξετάζονται, ενώ πρόστιμα θα πρέπει να επιβάλλονται για τις παραβάσεις αυτών. Έτσι μόνο η αξιοπλοΐα θα έχει την ευκαιρία να ανθίσει.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### A. ΒΙΒΛΙΑ / ΜΟΝΟΓΡΑΦΙΕΣ

Παζαρζής Μιχάλης (2010), «Ειδικά θέματα Ναυτασφαλίσεων», Πειραιάς, Εκδ.: Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

ABS Consulting (2001), “Principles of Risk – Based Decision Making”, USA: ABS Consulting.

Baughen Simon (2009), “Shipping Law”, 4<sup>th</sup> Edition, USA and Canada: Routledge

Bonnecase J. (1931), "Le droit commercial maritime. Son particularisme. Son domaine d'application et sa méthode d'interprétation". Paris: Sirey.

Dr. Z. Oya Ozkayir (2004), “Port State Control”, 2<sup>nd</sup> Edition, London: Informa.

Griggs Patrick and Williams Richard (2004), “Limitation of Liability for Maritime Claims”, 4th Edition, London: LLP.

Kasoulides George (2009), “Paris Memorandum of Understanding: A Regional Regime of Enforcement, in the North Sea: Perspectives on regional environmental cooperation” London: Graham and Trotman, Martinus Nijhoff.

Lagoni Nicolai (2001): “The Liability of Classification Societies”, Berlin: Springer.

Mansell N. K. John (2009): “Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary issues”, Berlin: Spinger Verlag.

Marie J. and Dilly Ch. (1931): "La sécurité maritime". Paris: Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales.

Soyer Baris (2006): “Warranties in Marine Insurance”, 2<sup>nd</sup> Edition, London: Cavendish.

Wilson F. Johnny (2010) “Carriage of goods by sea”, 7<sup>th</sup> Edition, United Kingdom: Pearson.

“Working Paper on Tankers Involved in Shipping Accidents 1975-1992” (1994), Canada: Transportation Safety Board of Canada.

## B. ΑΡΘΡΑ, ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

Antapassis M. Anthony (2007), “Liability of Classification Societies” Vol. 11.3 Electronic Journal of Comparative Law, <http://www.ejcl.org/113/article113-22.pdf> , p.6.

Commonwealth of Dominica Maritime Administration, “Flag State Inspection Program”, p. 10-20.

Det Norske Veritas AS, Classification Notes No. 72.2 (2012), “Assessment of Ships and Managers for the acceptance of extended interval between bottom surveys and dry dock”, p. 5,6.

Dr. Annita M. Rothblum “Human Error and Marine Safety”, p. 1.

Dr. Zoya Ozcayir (2000), Vol. 5, Issue 4, “Flags of Convenience and the Need for International Co-operation”, p. 2-4.

Germanischer Lloyd SE, Hamburg (2011), “Rules for Classification and construction: 1. Ship technology, 2. Inland navigation navigation vessels”, p. 32,33.

IACS (2011) “Classification Societies - Their key role”, p. 7.

IACS (2011), “Classification Societies-What, Why and How?”, p.22.

IACS, IACS Procedures (2012), “Volume 3: IACS Quality System Certification Scheme (QSCS)”.

International Maritime Organization (2003), “International Shipping: Carrier of World Trade”, p. 1.

Miller A. Machale (1997), “Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law”, Tulane Maritime Law Journal, Tulane University.

## Γ. ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

Βικιπαίδεια, «Αξιοπλοΐα», <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%90%CE%B1>, τελευταία επίσκεψη: 02/09/2012.

Μπαξεβάνης Κώστας «The distinction between 'crew negligence' and 'crew incompetence' and the consequence thereof» <http://www.safety4sea.com/analysis/63/98/the-distinction-between-crew-negligence-and-crew-incompetence-and-the-consequenc>, Τελευταία επίσκεψη: 15/09/2012.

ABS, “Who we are”, [http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/appmanager/absEagle/absEagleDesktop?nfp\\_b=true&pageLabel=abs\\_eagle\\_portal\\_our\\_history\\_page](http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/appmanager/absEagle/absEagleDesktop?nfp_b=true&pageLabel=abs_eagle_portal_our_history_page), τελευταία επίσκεψη: 19/09/2012.

Australian Maritime Safety Authority, “About the Australian Maritime Safety Authority”, [http://www.amsa.gov.au/about\\_amsa/](http://www.amsa.gov.au/about_amsa/), τελευταία επίσκεψη: 20/07/2012.

Australian Treaty Series, “International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974” <http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1983/22.html>, τελευταία επίσκεψη 30/08/2012.

CA Codes, “Insurance Code Section 1920 – 1927” <http://www.leginfo.ca.gov/cgi-bin/displaycode?section=ins&group=01001-02000&file=1920-1927>, τελευταία επίσκεψη 02/09/2012.

Class NK, “History”, <http://www.classnk.or.jp/hp/en/about/history/index.html>, τελευταία επίσκεψη 16/09/2012.

CRS, “About us”, <http://www.crs.hr/en-us/aboutus.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 15/09/2012.

DNV, “Safeguarding life, property and the environment”, [http://www.dnv.com/moreondnv/profile/about\\_us/](http://www.dnv.com/moreondnv/profile/about_us/), τελευταία επίσκεψη 19/09/2012.

IACS, “Members”, <http://www.iacs.org.uk/Explained/members.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 15/07/2012.

IMO, “International Convention for Load Lines, 1968”, <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 11/08/2012.

IMO, “International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974”, <http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-%28solas%29,-1974.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 30/08/2012.

IMO, “International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)”, <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-%28STCW%29.aspx> , τελευταία επίσκεψη: 12/08/2012.

IMO, “Port State Control”, <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Pages/PortStateControl.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 05/07/2012.

Indian Register of Shipping, “ Welcome to Indian Register of Shipping”, <http://www.irclass.org/> , τελευταία επίσκεψη: 21/09/2012.

Likumi, “International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading, signed at Brussels, August 25, 1924”<http://www.likumi.lv/doc.php?id=59224> , τελευταία επίσκεψη: 25/08/2012.

Lloyd’s Register, “About us”, [http://www.lr.org/about\\_us/](http://www.lr.org/about_us/), τελευταία επίσκεψη: 15/07/2012.

Pacific Island Treaty Series, “United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea”, [http://www.pacii.org/cgi-bin/disp.pl/pits/en/treaty\\_database/1978/4.html?query=United%20%20Nations%20Convention%20on%20the%20Carriage%20of%20Goods%20by%20Sea](http://www.pacii.org/cgi-bin/disp.pl/pits/en/treaty_database/1978/4.html?query=United%20%20Nations%20Convention%20on%20the%20Carriage%20of%20Goods%20by%20Sea) , τελευταία επίσκεψη: 14/08/2012.

Paris MoU, “History”, [http://www.parismou.org/Organization/About\\_us/2010.12.28/History.htm](http://www.parismou.org/Organization/About_us/2010.12.28/History.htm), τελευταία επίσκεψη: 10/07/2012.

Paris MoU, “Principles”, [http://www.parismou.org/Organization/About\\_us/2010.12.28/Principles.htm](http://www.parismou.org/Organization/About_us/2010.12.28/Principles.htm), τελευταία επίσκεψη: 21/07/2012.

RINA Group, “Classification”, [http://www.rina.org/EN/CATEGORIE\\_SERVIZI/Classificazione/Classificazione.aspx](http://www.rina.org/EN/CATEGORIE_SERVIZI/Classificazione/Classificazione.aspx), τελευταία επίσκεψη: 17/09/2012.

RS, “Main objectives”, <http://www.rs-class.org/en/register/>, τελευταία επίσκεψη 21/09/2012.

Seafarers’ Rights, “History and Role of the Flag State”, <http://www.seafarersrights.org/seafarers-subjects/flag-state-responsibilities-seafarers-rights/>, τελευταία επίσκεψη: 29/09/2012.

Smart KR, “Introduction”, [http://www.krs.co.kr/eng/intro/about/A\\_about\\_introduction.aspx](http://www.krs.co.kr/eng/intro/about/A_about_introduction.aspx), τελευταία επίσκεψη: 21/09/2012.

Textbook of Maritime Medicine, “Flag State Control” <http://textbook.ncmm.no/142-flag-state-control> , τελευταία επίσκεψη: 03/10/2012.

UNCITRAL, 1978 – “United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea - the “Hamburg Rules”, [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html), τελευταία επίσκεψη 25/08/2012.

United States Coast Guard, “Missions” <http://www.uscg.mil/top/missions/MaritimeStewardship.asp>, τελευταία επίσκεψη: 09/07/2012.

Vanuatu Maritime Services Limited, “Paris Memorandum of Understanding (MoU) adopts new Inspection Regime”, <http://www.vanuatuships.com/node/23>, τελευταία επίσκεψη: 19/09/2012.

Veristarinfo, “Services”, [http://www.veristar.com/wps/portal/!ut/p/\\_s.7\\_0\\_A/7\\_0\\_143E?content=veristarinfo\\_classification](http://www.veristar.com/wps/portal/!ut/p/_s.7_0_A/7_0_143E?content=veristarinfo_classification), τελευταία επίσκεψη 13/09/2012.

Wikipedia, “Classification Society”, [http://en.wikipedia.org/wiki/Classification\\_society](http://en.wikipedia.org/wiki/Classification_society), τελευταία επίσκεψη: 13/09/2012.

Wikipedia, “Flag State”, [http://en.wikipedia.org/wiki/Flag\\_state](http://en.wikipedia.org/wiki/Flag_state), τελευταία επίσκεψη: 01/10/2012.

Wikipedia, “Hamburg Rules”, [http://en.wikipedia.org/wiki/Hamburg\\_Rules](http://en.wikipedia.org/wiki/Hamburg_Rules) , τελευταία επίσκεψη 27/08/2012.

Wikipedia, “Port State Control”, [http://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_State\\_Control](http://en.wikipedia.org/wiki/Port_State_Control), τελευταία επίσκεψη: 01/07/2012.

Wikipedia, “STCW”, <http://en.wikipedia.org/wiki/STCW> , τελευταία επίσκεψη: 12/08/2012.