

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΑΝΑΛΥΣΗ, ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ
ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΜΝΗΜΟΝΙΩΝ (ΜΟΥ)
ΠΑΡΙΣΙΩΝ, ΤΟΚΙΟ ΚΑΙ ΜΑΥΡΗΣ
ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
ΤΟΥΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ**

Ζούνη Χριστίνα

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 2014

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ /ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

«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 στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Σαμιώτης Γιώργος (Επιβλέπων Καθηγητής)
- Παζαρζής Μιχαήλ (Καθηγητής)
- Τσελέντης Βασίλειος – Στυλιανός (Καθηγητής)

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ/ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κύριο Σαμιώτη Γιώργο, για τις πολύτιμες γνώσεις του, τη συμπαράσταση που μου προσέφερε καθ'όλη την διάρκεια της συγγραφής της παρούσας διπλωματικής εργασίας, καθώς επίσης και για την καθοδήγησή στην εκπόνησή της.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου και τις αδερφές μου που πίστεψαν σε μένα καθώς και τον σύζυγό μου Νίκο για την κατανόηση που έδειξε όλο αυτόν τον καιρό και την πολύτιμη βοήθειά του στην πραγματοποίηση αυτής της εργασίας.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΑΦΙΕΡΩΣΗ

Στον σύζυγο μου Νίκο για την ηθική και συναισθηματική του υποστήριξη.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Πίνακας Περιεχομένων

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	9
ABSTRACT	9
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	14
1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	14
1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	17
1.2.1 ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ(ΙΜΟ).....	17
1.2.1.1 ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS.....	22
1.2.1.2 ΣΥΜΒΑΣΗ MARPOL.....	29
1.2.1.3 ΣΥΜΒΑΣΗ STCW	32
1.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (ΙΛΟ)	36
1.3.1 ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (MLC)	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	46
2.1 ΕΝΝΟΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	46
2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	46
2.2.1 ACUERDO DE VINA DEL MAR.....	48
2.2.2 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΗΣ ΑΜΠΟΥΖΑ	49
2.2.3 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	51
2.2.4 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.....	55
2.2.5 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΗΣ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗΣ (CΜΟΥ)	56
2.2.6 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΟΥ ΙΝΔΙΚΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥ	59
2.2.7 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ.....	60
2.2.8 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΟΥ ΡΙΑΝΤ (ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ)	64

2.2.9 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΟΥ ΤΟΚΙΟ (ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΑΣΙΑΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ)	66
2.3. ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ.....	67
2.3.1 ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ..	71
2.4. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΒΑΣΕΙΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΣ.....	72
2.4.1. EQUASIS.....	72
2.4.2. APCIS.....	72
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΠΑΡΙΣΙΟΥ, ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΤΟΚΙΟ	
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	75
3.1 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΠΑΡΙΣΙΟΥ	75
3.1.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ.....	75
3.1.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ.....	81
3.1.3 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ.....	82
3.2 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	83
3.2.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ.....	83
3.2.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ.....	86
3.2.3 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ.....	88
3.3 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΟΥ ΤΟΚΙΟ.....	89
3.3.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ.....	89
3.3.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ.....	93
3.3.3 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ.....	94
3.4 ΜΕΛΕΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΧΕΣΗ ΜΝΗΜΟΝΙΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ	
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΝΗΜΟΝΙΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ	
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	95
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	98
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	102

Λίστα Πινάκων

Πίνακας 1: Αποτελέσματα εφαρμογής Μνημονίου Παρισίων (2010-2011-2012)	78
Πίνακας 2: Αποτελέσματα εφαρμογής Μνημονίου Μαύρης Θάλασσας (2010-2011- 2012).....	85
Πίνακας 3: Αποτελέσματα εφαρμογής Μνημονίου Τόκιο (2010-2011-2012)	91

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία διαπραγματεύεται το θέμα της ανάλυσης, σύγκρισης κι αποτίμησης των μνημονίων των Παρισίων, της Μαύρης Θάλασσας και του Τόκιο καθώς και οι επιπτώσεις τους στη ναυτιλιακή ασφάλεια. Ο έλεγχος των κρατικών λιμένων για την τήρηση των προδιαγραφών ασφαλείας των πλοίων που ελλιμενίζονται εφαρμόζεται σήμερα μέσω εννέα μνημονίων συνεννόησης, τρία από τα οποία είναι των Παρισίων, της Μαύρης Θάλασσας και του Τόκιο. Όπως φάνηκε μέσω της ανάλυσης των αποτελεσμάτων των μνημονίων κατά την τελευταία τριετία, στις χώρες που ανήκουν στο μνημόνιο των Παρισίων και της Μαύρης Θάλασσας παρατηρήθηκε συνολική μείωση του αριθμού των επιθεωρήσεων και αύξηση του αριθμού των ανεπαρκειών που εντοπίστηκαν και των κρατήσεων πλοίων, ενώ στις χώρες εφαρμογής του μνημονίου του Τόκιο παρατηρήθηκε αύξηση του αριθμού των επιθεωρήσεων με παράλληλη μείωση του εντοπισμού ανεπαρκειών και των κρατήσεων πλοίων.

Λέξεις-κλειδιά: Ναυτιλιακή ασφάλεια, Έλεγχος κρατικών λιμένων, Μνημόνιο Παρισίων, Μνημόνιο Μαύρης Θάλασσας, Μνημόνιο Τόκιο.

ABSTRACT

This dissertation addressed the issue of the analysis, comparison and evaluation of the MOU of Paris, Black Sea and Tokyo and their impact on maritime safety. The Port State Control checks of the ships for compliance with safety standards are currently implemented through nine memoranda of understanding (MOU), three of which are the Paris, the Black Sea and the Tokyo MOU. As demonstrated through the analysis of the results of the above mentioned three memoranda in the last three years, it was noted that in the countries belonging to the Paris MOU and the Black Sea there was an overall reduction in the number of inspections performed with an increase of the number of deficiencies detected and the number of detentions, while in countries applying the Memorandum of Tokyo there was an increase in the number of inspections with a reduction in the number of deficiencies and detentions.

Keywords: Maritime Safety, Port State Control, Paris MoU, Black Sea MoU, Tokyo MoU.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι να προσεγγιστεί το θέμα της αξιολόγησης των μνημονίων των Παρισίων, της Μαύρης Θάλασσας και του Τόκιο σχετικά με τις επιπτώσεις τους στη ναυτιλιακή ασφάλεια. Το ζήτημα της ναυτιλιακής ασφάλειας έχει επεκτάσεις στην προστασία της ζωής στη θάλασσα σύμφωνα με τη σύμβαση SOLAS (International Maritime Organisation, 2009), στην προστασία του περιβάλλοντος από τους ρύπους των πλοίων σύμφωνα με τη σύμβαση MARPOL (International Maritime Organisation, 2011), καθώς και στις προδιαγραφές πιστοποίησης των ναυτικών σύμφωνα με τη σύμβαση STCW (International Maritime Organisation, 2001) και στις συνθήκες εργασίας των ναυτικών σύμφωνα με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC) (ILO, 2009).

Οι ανωτέρω συμβάσεις είναι σημαντικές για την προαγωγή της ναυτιλιακής ασφάλειας, καθώς αναφέρονται σε πολλές διαστάσεις της. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να τηρούνται οι προϋποθέσεις ασφαλείας για τους επιβαίνοντες, όπως και οι προδιαγραφές για την ελάχιστη δυνατή ρύπανση του περιβάλλοντος, ώστε να αποφεύγονται ατυχήματα τα οποία μπορεί να έχουν οδυνηρές επιπτώσεις (Herbert-Burnes, Bateman, & Lehr, 2008). Επιπλέον, τόσο η πιστοποίηση των ναυτικών όσο και οι εργασιακές τους συνθήκες είναι πολύ σημαντικές, καθώς ο ανθρώπινος παράγοντας είναι ένας από τους πιο κρίσιμους στην αποφυγή ατυχημάτων (House & Saeed, 2005). Κατ' επέκταση, το πλήρωμα και ο καπετάνιος θα πρέπει να διαθέτουν τις απαραίτητες γνώσεις και την εμπειρία ώστε να μπορούν να διαχειρίζονται με αποτελεσματικότητα οποιαδήποτε κατάσταση προκύπτει εν πλω. Επίσης, οι ικανοποιητικές εργασιακές συνθήκες, η ικανοποιητική αμοιβή και οι επαρκείς άδειες των ναυτικών συμβάλλουν στην αποτελεσματικότερη απόδοσή τους κατά τη διάρκεια των ταξιδιών (McNicholas, 2007).

Η εφαρμογή των παραπάνω διεθνών συνθηκών εξασφαλίζεται σήμερα μέσω του Ελέγχου Κρατικών Λιμένων (Port State Control), για τον οποίο έχουν δημιουργηθεί εννέα μνημόνια συνεννόησης (Kidman, 2001). Τρία από αυτά είναι και των Παρισίων, της Μαύρης Θάλασσας και του Τόκιο, τα οποία και αναλύονται εκτενέστερα ως προς τα αποτελέσματά τους στην παρούσα εργασία.

Αφορμή για την επιλογή του συγκεκριμένου θέματος αποτέλεσε το ναυάγιο του Costa Concordia το 2012, αφού προσέκρουσε σε ύφαλο στο νησί Τζίλιο της Ιταλίας. Αυτό το γεγονός αποτέλεσε ένα εξαιρετικά δυσάρεστο συμβάν στα πλαίσια ελέγχου του μνημονίου των Παρισίων, αφού υπήρξαν νεκροί και τραυματίες. Μέχρι και σήμερα, φαίνεται πως δεν έχει ξεκαθαριστεί το τι έφταιξε ακριβώς για το ναυάγιο αυτό, καθώς οι έρευνες συνεχίζονται (Klein R. , 2012). Έτσι εγείρεται το ερώτημα του κατά πόσο η εφαρμογή των μνημονίων συνεννόησης στα πλαίσια του Ελέγχου Κρατικών Λιμένων έχει αποδεδειγμένη αποτελεσματικότητα στη ναυτιλιακή ασφάλεια εν γένει.

Ως εκ τούτου σκοπός της παρούσας εργασίας θα είναι η ανάλυση, η σύγκριση και η αποτίμηση των μνημονίων των Παρισίων, της Μαύρης Θάλασσας και του Τόκιο και κριτική αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους στην προαγωγή της ναυτιλιακής ασφάλειας. Στα πλαίσια της εργασίας αυτής προκύπτουν και προσεγγίζονται και συγκεκριμένα ερευνητικά ερωτήματα, τα οποία παρουσιάζονται παρακάτω αναλυτικά:

- Πώς μεταβλήθηκε ο αριθμός των επιθεωρήσεων, ο αριθμός των ανεπαρκειών - ελλείψεων που εντοπίστηκαν και των κρατήσεων πλοίων κατά την τελευταία τριετία στις χώρες που ανήκουν στα μνημόνια των Παρισίων, της Μαύρης Θάλασσας και του Τόκιο;
- Ποιά μοιάζουν βάσει της ανάλυσης της τελευταίας τριετίας να είναι τα βασικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα εφαρμογής των μνημονίων;
- Διαδραματίζει κάποιο ρόλο ο αριθμός των επιθεωρήσεων στην αποτελεσματικότερη προαγωγή της ναυτιλιακής ασφάλειας μέσω της μείωσης των ανεπαρκειών που εντοπίζονται αλλά και του αριθμού των κρατήσεων πλοίων;

Για την εκπλήρωση του ερευνητικού σκοπού κι των ερωτημάτων που έχουν τεθεί με την παρούσα εργασία, το θέμα θα προσεγγιστεί βιβλιογραφικά και με σύνθεση ήδη υπαρχόντων στοιχείων που υπάρχουν στις ετήσιες αναφορές των μνημονίων των Παρισίων, της Μαύρης Θάλασσας και του Τόκιο για τα έτη 2010, 2011 και 2012. Επιπλέον, για τη διερεύνηση της σχέσης μεταξύ των επιθεωρήσεων των πλοίων και της προαγωγής της ναυτιλιακής ασφάλειας, έγινε αναζήτηση σε επιστημονικά περιοδικά που έχουν ασχοληθεί με το ζήτημα, ώστε να μπορεί να γίνει σύνδεση των ευρημάτων.

Η παρούσα εργασία είναι δομημένη σε πέντε (5) κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο αποτελεί το παρόν εισαγωγικό, στο οποίο γίνεται αναφορά στο θέμα της εργασίας, τον ερευνητικό σκοπό και τα ερωτήματα, καθώς και στη μεθοδολογική προσέγγιση και τη δομή της εργασίας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται αναλυτική παρουσίαση του θέματος της ναυτιλιακής ασφάλειας, καθώς και των διεθνών συμβάσεων, του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και του Διεθνή Οργανισμού Εργασίας (ILO). Συγκεκριμένα, γίνεται αναφορά στις συμβάσεις SOLAS, MARPOL και STCW και τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC).

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται βιβλιογραφική ανασκόπηση της λειτουργίας Ελέγχου Κρατικών Λιμένων και πλήρης αναφορά των μνημονίων συνεννόησης που υπάρχουν στο πλαίσιο αυτό και ειδικότερα στο μνημόνιο Acuerdo De Vina del Mar, στο μνημόνιο της Αμπούζα, στο μνημόνιο της Μαύρης Θάλασσας, στο μνημόνιο της Καραϊβικής, στο μνημόνιο του Ινδικού Ωκεανού, στο μνημόνιο της Μεσογείου, στο μνημόνιο των Παρισίων, στο μνημόνιο του Ριάντ και στο μνημόνιο του Τόκιο. Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται επίσης αναφορά στην προτεραιότητα των πλοίων για επιθεώρηση, αλλά και στο ρόλο των βάσεων δεδομένων EQUASIS και APCIS προς την κατεύθυνση της προτεραιότητας για επιθεώρηση.

Στο τέταρτο κεφάλαιο της εργασίας, γίνεται εστίαση στα μνημόνια των Παρισίων, της Μαύρης Θάλασσας και του Τόκιο. Στα πλαίσια αυτά παρουσιάζεται η λειτουργία των μνημονίων με στοιχεία της τελευταίας τριετίας σχετικά με τον αριθμό των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν, τον αριθμό και το ποσοστό των ανεπαρκειών κι ελλείψεων που εντοπίστηκαν, αλλά και τον αριθμό και το ποσοστό των κρατήσεων πλοίων. Σκοπός είναι να γίνει άμεση σύγκριση των αποτελεσμάτων τους, αλλά και να φανεί αν υπάρχει ενδεχομένως κάποια σχέση μεταξύ του αριθμού των επιθεωρήσεων και της αποτελεσματικότητάς τους όπως αυτή αντανακλά στον αριθμό των ανεπαρκειών που εντοπίζονται. Τέλος, στο κεφάλαιο αυτό παρατίθεται βιβλιογραφική ανασκόπηση του θέματος της επιθεώρησης των πλοίων και του κατά πόσο συμβάλλουν στη ναυτιλιακή ασφάλεια, ώστε να μπορέσει να γίνει σύνδεση των αποτελεσμάτων.

Το πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας αποτελούν τα συμπεράσματα. Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται σύνοψη των βασικών ευρημάτων της εργασίας και προσεγγίζονται κριτικά τα αποτελέσματα που προέκυψαν στο τέταρτο κεφάλαιο της εργασίας. Επίσης, γίνεται αναφορά στους περιορισμούς της έρευνας και γίνονται προτάσεις για περαιτέρω έρευνα επί του θέματος στο μέλλον.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η ναυτιλιακή ασφάλεια ασχολείται με την πρόληψη της εκ προθέσεως βλάβης από δολιοφθορά, υπονόμευση, ή τρομοκρατία. (Klein, 2012). Η ναυτιλιακή ασφάλεια είναι μία από τις τρεις βασικές αρμοδιότητες της Ακτοφυλακής των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής κι εξελίχθηκε σταδιακά ως αποτέλεσμα μιας σειράς από καταστροφικά γεγονότα, η οποία ξεκίνησε το 1917. (McNicholas, 2007)

Το Λιμενικό Σώμα ασχολείται με την (Klein, 2012):

- Ασφάλεια των λιμανιών
- Ασφάλεια των πλοίων
- Ασφάλεια των εγκαταστάσεων

Νομικό πλαίσιο

Οι νομικές αρχές που υποστηρίζουν αυτή την αποστολή της Ακτοφυλακής των Ηνωμένων Πολιτειών είναι οι ακόλουθες (Klein, 2012):

Νόμος κατασκοπείας του 1917 (Espionage Act) - Αυτή η πράξη δίνει την αρμοδιότητα στο Λιμενικό Σώμα να εκδίδει κανονισμούς για την πρόληψη ζημιών σε λιμάνια και πλοία κατά τη διάρκεια εθνικής έκτακτης ανάγκης ασφάλειας.

Νόμος Magnuson, 1950 - Η πράξη προβλέπει μόνιμους κανονισμούς ασφάλειας των λιμένων, καθώς και ευρείες εξουσίες για να αναζητηθούν τα σκάφη στα ύδατα των ΗΠΑ και για να ελέγχουν την κίνηση των ξένων πλοίων στα λιμάνια των ΗΠΑ.

Νόμος περί ασφάλειας των λιμανιών και ναυσιπλοίας (Ports and Waterways Safety Act), 1972 – Ο νόμος αυτός ψηφίστηκε ως αποτέλεσμα αρκετών προσaráξεων και σχηματισμό πετρελαιοκηλίδων και παρέχει στη λιμενική αρχή, επιπλέον του νόμου Magnuson, τις αρμοδιότητες για την προστασία της χρήσης των λιμενικών μέσων μεταφοράς και για την ενίσχυση των προσπαθειών κατά της υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Νόμος Ασφάλειας Ναυτιλιακής Μεταφοράς (Maritime Transportation Security Act) του 2002 ή MTSA - θεσπίστηκε με αφορμή τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες. Ο νόμος αυτός προβλέπει σαρωτικές νέες αρμοδιότητες για την πρόληψη τρομοκρατικών ενεργειών εντός του ναυτιλιακού τομέα των ΗΠΑ.

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (The International Ship and Port Facility Security-ISPS), 2002 - Εγκρίθηκε από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organisation-I.M.O) ως νέα διατάξη της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα.

Ασφάλεια λιμένων

Οι απαιτήσεις για την ασφάλεια των λιμένων προβλέπονται στο Νόμο για την Ασφάλεια των Ναυτιλιακών Μεταφορών του 2002, ο οποίος προέκυψε ως αποτέλεσμα των τρομοκρατικών ενεργειών το 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες. Ο νόμος προβλέπει επιπλέον μέτρα ασφαλείας στους λιμένες των ΗΠΑ προκειμένου να μειωθούν οι κίνδυνοι και να μετριαστούν τα αποτελέσματα μιας οποιασδήποτε πράξης που απειλεί την ασφάλεια του προσωπικού, των εγκαταστάσεων, των πλοίων και του κοινού. Οι κανονισμοί του νόμου αυτού συγκεντρώνουν στοιχεία - πόρους εντός των ορίων του λιμένα για τη δημιουργία ενός πλαισίου επικοινωνίας, για τον εντοπισμό των κινδύνων, καθώς και τον συντονισμό των πόρων του λιμένα για τον περιορισμό των απειλών και των συνεπειών. Οι λιμενικοί αξιωματούχοι πρέπει να εξασφαλίζουν ότι το συνολικό πλαίσιο ασφαλείας λιμένα αξιολογείται με ακρίβεια και ότι οι πόροι της ασφάλειας είναι κατάλληλοι για την επίτευξη αυτών των προγραμμάτων. Επίσης, πρέπει να εντοπίζουν τα κρίσιμα στοιχεία εντός του λιμένα, να αναπτύξουν μια λίστα προτεραιότητας αυτών που είναι περισσότερο επιρρεπή σε πράξεις σαμποτάζ και να σχεδιάζουν επαρκή μέτρα ασφαλείας για την κάλυψη συγκεκριμένων αναγκών. (Christopher, 2009).

Ασφάλεια των πλοίων

Τόσο ο νόμος MTSA όσο και ο κώδικας ISPS ρυθμίζουν την ασφάλεια των πλοίων. Οι κανονισμοί εντός των δύο αυτών νόμων απαιτούν από τους ιδιοκτήτες ή τους διαχειριστές των σκαφών να ορίσουν υπεύθυνους ασφαλείας για τα σκάφη, να αναπτύξουν σχέδια ασφαλείας με βάση τις εκτιμήσεις της ασφαλείας, να προβαίνουν στην εφαρμογή μέτρων ασφαλείας ειδικών για τη λειτουργία του πλοίου και να συμμορφώνονται με τα σημερινά επίπεδα ναυτιλιακής ασφαλείας (U.S Government Accountability Office, 2013).

Ασφάλεια εγκαταστάσεων.

Ως Εγκατάσταση ορίζεται κάθε δομή ή εγκατάσταση οποιουδήποτε είδους που βρίσκεται μέσα, πάνω, υπό ή δίπλα στα ύδατα που υπόκεινται στη δικαιοδοσία των ΗΠΑ και χρησιμοποιούνται, λειτουργούν ή διατηρούνται από δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα, συμπεριλαμβανομένων των παρακείμενων ή γειτονικών ακινήτων υπό κοινή ιδιοκτησία ή λειτουργία. (Kraska, 2011). Μερικά παραδείγματα των εγκαταστάσεων είναι (McNicholas, 2007):

- Εγκαταστάσεις Φορτηγίδας
- Τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων.
- Εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαίου.
- Τερματικοί σταθμοί επιβατηγών πλοίων.

Οι Εγκαταστάσεις Εξωτερικής Υφαλοκρηπίδας (Outer Continental Shelf-OCS) είναι γενικά σταθερές υπεράκτιες πλατφόρμες σε βάθη νερού που κυμαίνονται μέχρι και 1.000 μέτρα βάθος της οποίας πρωταρχικός σκοπός είναι η εξερεύνηση, η ανάπτυξη, και / ή το προϊόν των υπεράκτιων πετρελαϊκών αποθεμάτων. (Klein, 2012)

Τόσο ο νόμος MTSA όσο και ο κώδικας ISPS ρυθμίζουν θέματα ασφαλείας εγκαταστάσεων. Οι κανονισμοί εντός των δύο αυτών πράξεων απαιτούν από τους ιδιοκτήτες ή τους φορείς εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων να ορίσουν υπεύθυνους ασφαλείας για τις εγκαταστάσεις, να αναπτύξουν σχέδια ασφαλείας με βάση τις εκτιμήσεις της ασφαλείας, να προβαίνουν στην εφαρμογή μέτρων ασφαλείας ειδικών για τη λειτουργία της εγκατάστασης και να συμμορφώνονται με τα σημερινά επίπεδα

ναυτιλιακής ασφάλειας. Οι εγκαταστάσεις που χαρακτηρίζονται ως εξωτερικής υφαλοκρηπίδας (Outer Continental Shelf-OCS) πρέπει να πληρούν τις ίδιες απαιτήσεις ασφάλειας, όπως ακριβώς και οι εγκαταστάσεις προκυμαίας. (Klein, 2012)

Όταν τα πλοία Εμπορικής Ναυτιλίας των ΗΠΑ είναι σε επικίνδυνα νερά, ομάδες ασφαλείας στέλνονται στο σκάφος. Οι δυνάμεις ασφαλείας έχουν βοηθήσει στην αποτροπή της πειρατείας, καθώς και τρομοκρατικών επιθέσεων, όπως η Maersk Alabama και το USS Cole. Τα εμπορικά πλοία του Ναυτικού των ΗΠΑ εκπαιδεύουν κανονικά το προσωπικό του καταστρώματος στα πυροβόλα όπλα, αλλά η πρόσθετη ασφαλεία Λιμενικού παρέχει δυνατότητες για επιπλέον ασφαλεία. (Klein, 2012)

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Παραπάνω, παρατέθηκαν οι απαρχές της ναυτιλιακής ασφάλειας, έτσι όπως προέκυψαν στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Όμως, το θέμα αυτό άρχισε να παίρνει διεθνείς διαστάσεις και για το σκοπό αυτό θα γίνει αναφορά σε Διεθνείς Οργανισμούς όπως στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και στο Διεθνή Οργανισμό Εργασίας, οι οποίοι και θέσπισαν συμβάσεις οι οποίες αφορούν στη ναυτιλιακή ασφαλεία πλέον ως ένα θέμα που αφορά στη ναυτιλία παγκοσμίως.

1.2.1 ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (ΙΜΟ)

Γενικά, ο καλύτερος τρόπος για τη βελτίωση της ασφαλείας στη θάλασσα είναι η ανάπτυξη διεθνών κανονισμών που ακολουθούνται από όλα τα κράτη. Έτσι, από τα μέσα του 19ου αιώνα κι έπειτα εγκρίθηκαν μια σειρά από τέτοιες συμβάσεις. Αρκετές χώρες πρότειναν στη βάση αυτή ότι θα πρέπει να συσταθεί ένας μόνιμος διεθνής οργανισμός για την αποτελεσματικότερη προώθηση της ασφαλείας στη θάλασσα. Αυτό όμως δεν μπόρεσε να συμβεί μέχρι και τη δημιουργία του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών. Το 1948 μια διεθνής διάσκεψη στη Γενεύη, ενέκρινε μια σύμβαση για την τυπική σύσταση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organisation-IMO) (Herbert-Burnes, Bateman, & Lehr, 2008).

Η Σύμβαση του IMO τέθηκε σε ισχύ το 1958 και ο νέος Οργανισμός συνεδρίασε για πρώτη φορά το επόμενο έτος. Σκοπός του Οργανισμού, όπως συνοψίζεται από το άρθρο 1 (α) της Σύμβασης, είναι να παρέχει τα εφόδια για τη συνεργασία μεταξύ των κυβερνήσεων στον τομέα των κυβερνητικών ρυθμίσεων και πρακτικών σχετικά με τεχνικά θέματα όλων των ειδών τα οποία επηρεάζουν τη ναυτιλία που δραστηριοποιείται στο διεθνές εμπόριο. Άλλος στόχος του Οργανισμού ήταν να ενθαρρυνθεί και να διευκολυνθεί η γενική υιοθέτηση των υψηλότερων δυνατών προτύπων σε θέματα που αφορούν στην ασφάλεια στη θάλασσα, στην αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας και στην πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία. Ο Οργανισμός είναι επίσης εξουσιοδοτημένος να ασχολείται με διοικητικά και νομικά θέματα που σχετίζονται με τους σκοπούς αυτούς (Baughen, 2012).

Ο πρωταρχικός στόχος του IMO, όμως, ήταν να υιοθετηθεί μια νέα έκδοση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), η πιο σημαντική από όλες τις συνθήκες που ασχολούνται με την ασφάλεια στη θάλασσα. Αυτό επιτεύχθηκε το 1960 και ο IMO έστρεψε την προσοχή του και σε θέματα όπως η διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης και των γραμμών φορτίου και της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, ενώ παράλληλα αναθεωρήθηκε και το σύστημα μέτρησης της χωρητικότητας των πλοίων (Edgerton, 2013).

Όμως, αν και η ασφάλεια ήταν και παραμένει η πιο σημαντική ευθύνη του IMO, ένα νέο πρόβλημα άρχισε να αναδύεται – η ρύπανση. Η αύξηση της ποσότητας του πετρελαίου που μεταφέρεται δια θαλάσσης και το μέγεθος των πετρελαιοφόρων προκαλούσε ιδιαίτερη ανησυχία, ιδιαίτερα μετά την καταστροφή του Δ/Ξ Torrey Canyon το 1967 κατά την οποία 120.000 τόνοι πετρελαίου χύθηκαν στη θάλασσα, καταδεικνύοντας το μέγεθος του προβλήματος (Edgerton, 2013).

Κατά τα επόμενα λίγα χρόνια, ο IMO εισήγαγε μια σειρά μέτρων με σκοπό την πρόληψη των ατυχημάτων δεξαμενόπλοιων και την ελαχιστοποίηση των συνεπειών των ατυχημάτων αυτών. Σκοπός των μέτρων αυτών ήταν επίσης να αντιμετωπιστεί η περιβαλλοντική απειλή που προκαλείται από συνήθεις εργασίες, όπως ο καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου πετρελαίου και η διάχυση των αποβλήτων μηχανοστάσιου.

Κατά μία άποψη, οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι από τις συνήθεις εργασίες αποτελούν μεγαλύτερη απειλή απ'ό,τι η ρύπανση λόγω ατυχημάτων (Edgerton, 2013).

Στα πλαίσια αυτά η πιο σημαντική ενέργεια ήταν η υπογραφή της Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία, το 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78). Καλύπτει όχι μόνο την ακούσια πετρελαϊκή ρύπανση αλλά και τη ρύπανση από χημικά προϊόντα σε συσκευασμένη μορφή, λυμάτων, σκουπιδιών και ατμοσφαιρικής ρύπανσης (Edgerton, 2013).

Ο Οργανισμός ανέλαβε, επίσης, το έργο της δημιουργίας ενός συστήματος για την παροχή αποζημιώσεων σε όσους υπέστησαν οικονομικές ζημιές ως αποτέλεσμα της ρύπανσης. Δύο συνθήκες θεσπίστηκαν, το 1969 και το 1971, οι οποίες επέτρεψαν στα θύματα της ρύπανσης από το πετρέλαιο να λάβουν αποζημίωση πολύ πιο απλά και πιο γρήγορα από ό, τι ήταν δυνατό πριν. Αμφότερες οι συνθήκες αυτές τροποποιήθηκαν το 1992, και πάλι το 2000, με την αύξηση των ορίων της αποζημίωσης στα θύματα της ρύπανσης. Μια σειρά από άλλες νομικές συμβάσεις έχουν αναπτυχθεί, οι περισσότερες από τις οποίες αφορούν στην ευθύνη και σε θέματα αποζημίωσης (Klein, 2012).

Επίσης, στη δεκαετία του 1970 ξεκίνησε ένα παγκόσμιο σύστημα έρευνας και διάσωσης με τη δημιουργία του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλιακών Δορυφόρων (International Mobile Satellite Organization-IMSO), η οποία έχει βελτιώσει σε μεγάλο βαθμό την παροχή ραδιοφωνικών και άλλων μηνυμάτων στα πλοία. (Baughen, 2012)

Το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) θεσπίστηκε το 1988 και άρχισε να εφαρμόζεται σταδιακά από το 1992. Τον Φεβρουάριο του 1999, το GMDSS τέθηκε σε πλήρη λειτουργία, έτσι ώστε τώρα ένα πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο οπουδήποτε στον κόσμο να έχει σχεδόν εγγυημένη βοήθεια, ακόμη και αν το πλήρωμα του πλοίου δεν έχει το χρόνο να εκπέμψει ραδιοφωνικά μηνύματα βοήθειας, καθώς το μήνυμα θα μεταδοθεί αυτόματα. (Klein, 2012)

Στη δεκαετία του 1990 δύο πρωτοβουλίες ήταν ιδιαίτερα σημαντικές και σχετίζονται με το ανθρώπινο στοιχείο στον τομέα της ναυτιλίας. Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου του 1998 και άρχισε να εφαρμόζεται σε επιβατηγά πλοία, στα πετρελαιοφόρα και στα χημικά δεξαμενόπλοια, σε πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και μεταφοράς αερίου και σε εμπορικά ταχύπλοα σκάφη

ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω. Επίσης, από την 1η Ιουλίου του 2002 άρχισε να εφαρμόζεται σε άλλα πλοία και κινητές μονάδες γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω (Baughen, 2012).

Οι τροποποιήσεις του 1995 στη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών του 1978 τέθηκε σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου του 1997. Βελτίωσε σημαντικά τα πρότυπα εργασίας των ναυτικών και έθεσε τις ελάχιστες απαιτήσεις για την εκπαίδευση, πιστοποίηση και τήρηση φυλακών των ναυτικών σε διεθνές πλέον επίπεδο. Έτσι για πρώτη φορά ο Οργανισμός απέκτησε έλεγχο πάνω στις αποφάσεις των επιμέρους κρατών που μέχρι τότε καθόριζαν τις ελάχιστες απαιτήσεις, με αποτέλεσμα να υπάρχει μεγάλη κατατόπους διακύμανσή τους. Τα επιμέρους κράτη υποχρεούνται να υποβάλουν πληροφορίες στον Οργανισμό σχετικά με τη συμμόρφωσή τους στη σύμβαση. Μια σημαντική αναθεώρηση της σύμβασης STCW και του Κώδικα ολοκληρώθηκε το 2010 με την έκδοση των «Τροποποιήσεων της Μανίλας για τη Σύμβαση STCW και του Κώδικα» (Baughen, 2012).

Νέες συμβάσεις που αφορούν στο θαλάσσιο περιβάλλον θεσπίστηκαν στη δεκαετία του 2000, μεταξύ των οποίων μία αναφερόταν στα αντιρρυπαντικά συστήματα (AFS 2001), μια άλλη στη διαχείριση των υδάτων έρματος για να αποτραπεί η εισβολή ξενικών ειδών (BWM 2004) και μια τρίτη στην ανακύκλωση πλοίων (Χονγκ Κονγκ Διεθνής Σύμβαση για την Ασφαλή και Περιβαλλοντικά Ορθή Ανακύκλωση των Πλοίων, 2009) (Baughen, 2012).

Κατά τη δεκαετία του 2000 υπήρξε επίσης μια έμφαση στην ασφάλεια στη θάλασσα, η οποία οδήγησε σε ένα νέο ολοκληρωμένο καθεστώς ασφαλείας για τη διεθνή ναυτιλία που τέθηκε σε ισχύ τον Ιούλιο του 2004, συμπεριλαμβανομένου του Κώδικα Διεθνούς Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS) ο οποίος είναι υποχρεωτικός, βάσει των τροποποιήσεων της σύμβασης SOLAS (Bundock, 2011).

Το 2005 ο Οργανισμός ενέκρινε την τροποποίηση της σύμβασης για την καταστολή των παράνομων πράξεων (SUA) κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας του 1988 και του σχετικού πρωτοκόλλου της (2005 Πρωτόκολλα SUA), η οποία, μεταξύ άλλων, καθιερώνει το δικαίωμα ενός συμβαλλόμενου κράτους να επιβιβαστεί σε ένα πλοίο που

φέρει τη σημαία ενός άλλου κράτους μέλους, όταν το αιτόν συμβαλλόμενο μέλος έχει βάσιμους λόγους να υποπτεύεται ότι το πλοίο ή ένα άτομο που επιβαίνει στο πλοίο έχει, ή πρόκειται να συμμετέχει στην τέλεση αδικήματος στο πλαίσιο της Σύμβασης (Bundock, 2011).

Όπως πράξεις του IMO έχουν τεθεί σε ισχύ και έχουν εφαρμογή, οι εξελίξεις στην τεχνολογία ή / και τα διδάγματα από ατυχήματα έχουν οδηγήσει σε αλλαγές και τροποποιήσεις που υιοθετούνται. Η εστίαση στην εφαρμογή συνεχίζεται, με το τεχνικό πρόγραμμα συνεργασίας να αποτελεί βασικό σκέλος της εργασίας του IMO. (Bundock, 2011)

Βασικά θέματα στην ημερήσια διάταξη του IMO στη δεκαετία του 2010 περιλαμβάνουν (Baughen, 2012):

- Την αντιμετώπιση της μάστιγας της σύγχρονης πειρατείας, ιδίως στα ύδατα ανοικτά της Σομαλίας και στον Κόλπο του Άντεν
- Την αντιμετώπιση της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία, εξασφαλίζοντας έτσι τη συμβολή του IMO στο θέμα της κλιματικής αλλαγής
- Τη διατήρηση της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, θέτοντας το ανθρώπινο στοιχείο - ειδικά των ναυτικών - στο επίκεντρο των εργασιών του IMO.

Η Δήλωση αποστολής του IMO, όπως αναφέρεται στο ψήφισμα A.1037 (27), καθορίζει το στρατηγικό σχέδιο για τον Οργανισμό (περίοδος 2012-2017)¹:

Η αποστολή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) ως εξειδικευμένη υπηρεσία των Ηνωμένων Εθνών είναι να προωθήσει την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή, αποτελεσματική και βιώσιμη ναυτιλία μέσω της συνεργασίας. Αυτό θα επιτευχθεί με την υιοθέτηση των υψηλότερων δυνατών προτύπων ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της ασφάλειας γενικά, την αποδοτικότητα της ναυσιπλοΐας, την πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης από τα πλοία, καθώς και της εξέτασης των σχετικών νομικών θεμάτων, με στόχο την καθολική και ομοιόμορφη εφαρμογή τους μέσω του IMO .

¹ <http://www.imo.org/Pages/home.aspx>

1.2.1.1 ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS (SAFETY OF LIFE AT SEA)

Η σύμβαση SOLAS στις διαδοχικές μορφές της γενικά θεωρείται ως η πιο σημαντική όλων των διεθνών συνθηκών που αφορούν στην ασφάλεια των εμπορικών πλοίων. Η πρώτη μορφή της εκδόθηκε το 1914, ως απάντηση στην καταστροφή του Τιτανικού, η δεύτερη το 1929, η τρίτη το 1948, και η τέταρτη το 1960. Το 1974 η έκδοση της σύμβασης περιλαμβάνει τη σιωπηρή διαδικασία αποδοχής - η οποία προβλέπει ότι μια τροποποίηση τίθεται αυτόματα σε ισχύ σε καθορισμένη ημερομηνία, εκτός εάν, πριν από την ημερομηνία αυτή, εγερθούν αντιρρήσεις για την τροπολογία από ένα ελάχιστο προκαθορισμένο αριθμό χωρών - μερών. Ως αποτέλεσμα, η Σύμβαση του 1974 έχει ενημερωθεί και τροποποιηθεί επανειλημμένως. Η τροποποιήμενη σύμβαση που ισχύει σήμερα μερικές φορές αναφέρεται ως SOLAS του 1974 (International Maritime Organisation, 2009).

Γενικές διατάξεις

Ο κύριος στόχος της σύμβασης SOLAS είναι να καθορίσει τις ελάχιστες προδιαγραφές για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και λειτουργία των πλοίων που είναι συμβατές με την ασφάλειά τους. Τα κράτη σημαίας είναι υπεύθυνα να διασφαλίζουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους τηρούν τις απαιτήσεις της σύμβασης, αλλά και ότι τηρούν μια σειρά από τα πιστοποιητικά που προβλέπονται στη σύμβαση. Διατάξεις ελέγχου επιτρέπουν στα συμβαλλόμενα κράτη να επιθεωρούν τα πλοία των άλλων συμβαλλομένων κρατών, εάν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του δε συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της σύμβασης. Η διαδικασία αυτή είναι γνωστή ως Κρατικός Λιμενικός Έλεγχος (Port State Control). Η τρέχουσα Σύμβαση SOLAS περιλαμβάνει άρθρα που καθορίζουν γενικές υποχρεώσεις, διαδικασίες τροποποίησης και ούτω καθεξής και ακολουθείται από ένα παράρτημα το οποίο διαιρείται σε 12 κεφάλαια (International Maritime Organisation, 2009).

Κεφάλαιο I - Γενικές διατάξεις

Περιλαμβάνει ρυθμίσεις που αφορούν στον έλεγχο των διαφόρων τύπων πλοίων και στην έκδοση των σχετικών εγγράφων, ούτως ώστε το πλοίο να πληρεί τις απαιτήσεις της σύμβασης. Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει επίσης διατάξεις για τον έλεγχο των

πλοίων στα λιμάνια των άλλων συμβαλλόμενων κυβερνήσεων. (International Maritime Organisation, 2009)

Κεφάλαιο Π-1 - Κατασκευές - υποδιαίρεση και ευστάθεια, μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις

Η υποδιαίρεση των επιβατηγών πλοίων σε στεγανά διαμερίσματα πρέπει να είναι τέτοια ώστε μετά από υποθετική βλάβη στο κύτος του πλοίου, το σκάφος να παραμένει εν πλω και σταθερό. Οι απαιτήσεις για στεγανότητα και άντληση υδροσυλλεκτών για τα επιβατηγά πλοία συνοδεύονται επίσης και από απαιτήσεις ευστάθειας και για τα επιβατηγά και για τα φορτηγά πλοία (International Maritime Organisation, 2009).

Ο βαθμός υποδιαίρεσης - μετράται από την μέγιστη επιτρεπτή απόσταση μεταξύ δύο παρακείμενων χωρισμάτων - ποικίλλει ανάλογα με το μήκος του πλοίου και την υπηρεσία – λειτουργία την οποία εμπλέκεται. Ο υψηλότερος βαθμός υποδιαίρεσης εφαρμόζεται σε επιβατηγά πλοία (International Maritime Organisation, 2009).

Οι απαιτήσεις που αφορούν στα μηχανήματα και τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις έχουν σχεδιαστεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι λειτουργίες που είναι απαραίτητες για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβατών και του πληρώματος διατηρούνται κάτω από διάφορες συνθήκες έκτακτης ανάγκης (International Maritime Organisation, 2009).

Τα "Goal-based standards" για τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου εγκρίθηκαν το 2010, προβλέποντας ότι τα νέα πλοία πρέπει να έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για συγκεκριμένη βάση του σχεδιασμού τους διάρκεια ζωής και να είναι ασφαλή και φιλικά προς το περιβάλλον, τόσο όταν είναι άθικτα όσο και όταν φέρουν προκαθορισμένες ζημιές, καθόλη τη διάρκεια της ζωής τους, εφόσον λειτουργούν και συντηρούνται σωστά με βάση τις προκαθορισμένες περιβαλλοντολογικές και γενικότερες συνθήκες λειτουργίας τους. Σύμφωνα με τον κανονισμό, τα πλοία θα πρέπει να έχουν επαρκή αντοχή, ακεραιότητα και σταθερότητα για να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος απώλειας του πλοίου ή της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος, λόγω δομικών ελλείψεων του πλοίου (International Maritime Organisation, 2009).

Κεφάλαιο Π-2 - Πυροπροστασία, πυρανίγνωση και διαφυγή

Περιλαμβάνει λεπτομερείς διατάξεις πυρασφάλειας για όλα τα πλοία και τα ειδικά μέτρα πυρασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία, φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια. (International Maritime Organisation, 2009)

Περιλαμβάνει τις ακόλουθες αρχές (International Maritime Organisation, 2009):

- Διαίρεση του πλοίου σε κύριες και κατακόρυφες ζώνες με θερμικά και κατασκευαστικά όρια
- Διαχωρισμός των χώρων ενδιαίτησεως από το υπόλοιπο πλοίο με θερμικά και κατασκευαστικά όρια
- Περιορισμένη χρήση καύσιμων υλικών
- Ανίχνευση οποιασδήποτε πυρκαγιάς στη ζώνη προέλευσής της
- Περιορισμός και κατάσβεση πυρκαγιάς μέσα στο χώρο προέλευσής της
- Προστασία των μέσων και οδών διαφυγής και της πρόσβασης στις διάφορες ζώνες με σκοπό κατάσβεσης των πυρκαγιών
- Άμεση διαθεσιμότητα των πυροσβεστικών μέσων
- Ελαχιστοποίηση της πιθανότητας αναφλέξεως ατμών εύφλεκτου φορτίου.

Κεφάλαιο ΠΙ - Σωστικά μέσα και ρυθμίσεις

Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει τις απαιτήσεις για τα σωστικά μέσα και άλλες ρυθμίσεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών για τις σωσίβιες λέμβους και τα σωσίβια ανάλογα με τον τύπο του πλοίου. Ο Διεθνής Κώδικας Σωστικών Μέσων (Life Saving Appliances-LSA) καθορίζει ειδικές τεχνικές απαιτήσεις και είναι υποχρεωτικός βάσει του κανονισμού 34, ο οποίος ορίζει ότι όλα τα σωστικά μέσα και οι αντίστοιχες ρυθμίσεις πρέπει να συμμορφώνονται με τις ισχύουσες απαιτήσεις του κώδικα LSA (International Maritime Organisation, 2009).

Κεφάλαιο ΠΙV – Ραδιοεπικοινωνίες

Το κεφάλαιο ενσωματώνει το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (Global Maritime Distress and Safety System-GMDSS). Όλα τα επιβατηγά πλοία και όλα τα φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 300 κόρων και άνω σε διεθνή δρομολόγια απαιτούνται να κατέχουν εξοπλισμό που έχει σχεδιαστεί για να βελτιώσει

τις πιθανότητες διάσωσης μετά από ατύχημα, συμπεριλαμβανομένων των Θεσιδεικτικών Ραδιοφάρων Έκτακτης Ανάγκης (Emergency Position Indicating Radiobeacon- EPIRB) και αναμεταδότες διάσωσης (αναμεταδότες ραντάρ) για τη θέση του πλοίου ή τα σωστικά σκάφη (International Maritime Organisation, 2009).

Οι Κανονισμοί του κεφαλαίου IV καλύπτουν τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων κρατών στο να παρέχουν υπηρεσίες ραδιοεπικοινωνιών, καθώς και τις απαιτήσεις του πλοίου για τη μεταφορά εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών. Το κεφάλαιο είναι στενά συνδεδεμένο με τον Κανονισμό Ραδιοεπικοινωνιών της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών (International Maritime Organisation, 2009).

Κεφάλαιο V – Ναυτιλιακή ασφάλεια

Το κεφάλαιο V προσδιορίζει υπηρεσίες ναυτιλιακής ασφάλειας που θα πρέπει να παρέχονται από τα συμβαλλόμενα κράτη και παραθέτει διατάξεις επιχειρησιακού χαρακτήρα που θα εφαρμόζονται γενικά σε όλα τα πλοία και σε όλα τα δρομολόγια. Είναι διαφορετικό από τα άλλα κεφάλαια, τα οποία ισχύουν για ορισμένες κατηγορίες εμπορικής ναυτιλίας, δεδομένου ότι οι διατάξεις αυτές ισχύουν για όλα τα πλοία και τα πληρώματά τους, συμπεριλαμβανομένων των σκαφών αναψυχής και τα ιδιωτικά σκάφη, σε όλα τα ταξίδια και εκδρομές συμπεριλαμβανομένων και των τοπικών (International Maritime Organisation, 2009).

Τα θέματα που καλύπτονται περιλαμβάνουν τη παροχή των μετεωρολογικών προβλέψεων και υπηρεσιών για τα πλοία, την υπηρεσία περιπολίας – ανίχνευσης παγόβουνων, το δρομολόγιο των πλοίων και τη διατήρηση των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης. (International Maritime Organisation, 2009)

Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει επίσης μια γενική υποχρέωση για τους πλοιάρχους να προχωρήσουν στη βοήθεια των ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο και για τα συμβαλλόμενα κράτη να διασφαλίσουν ότι όλα τα πλοία πρέπει να είναι επανδρωμένα επαρκώς και αποτελεσματικά από την άποψη της ασφάλειας. Το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτική τη μεταφορά της καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (VDR) και συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης των πλοίων (AIS) (International Maritime Organisation, 2009).

Κεφάλαιο VI - Μεταφορά Φορτίων

Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει όλα τα είδη του φορτίου (εκτός από τα υγρά και τα αέρια) για τα οποία, λόγω των ιδιαίτερων κινδύνων τους σε πλοία ή πρόσωπα επί του σκάφους, μπορεί να απαιτούνται ειδικές προφυλάξεις. Οι κανονισμοί αυτοί περιλαμβάνουν απαιτήσεις για την τοποθέτηση και την ασφάλιση του φορτίου ή των μονάδων φορτίου (containers). Επίσης απαιτείται από τα φορτηγά πλοία που μεταφέρουν σιτηρά να συμμορφώνονται με το Διεθνή Κώδικα Σιτηρών (International Maritime Organisation, 2009).

Κεφάλαιο VII - Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

Οι κανονισμοί που περιέχονται διαιρούνται σε τέσσερα μέρη (International Maritime Organisation, 2009):

Μέρος Α - Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σε συσκευασμένη μορφή - περιλαμβάνει διατάξεις για την ταξινόμηση, τη συσκευασία, τη σήμανση, την επισήμανση – τοποθέτηση ετικετών και τοποθέτηση των επικίνδυνων εμπορευμάτων. Τα συμβαλλόμενα κράτη υποχρεούνται να εκδίδουν οδηγίες σε εθνικό επίπεδο. Το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτικές τις διατάξεις του Διεθνούς Κώδικα των Θαλάσσιων Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (International Maritime Dangerous Goods-IMDG) που αναπτύχθηκε από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), ο οποίος ενημερώνεται διαρκώς ώστε να συμπεριλαμβάνει νέα επικίνδυνα προϊόντα και να συμπληρώνει ή να αναθεωρεί τις ισχύουσες διατάξεις.

Μέρος Α-1 - Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σε στερεά μορφή χύδην - καλύπτει τις απαιτήσεις τοποθέτησης, αποθήκευσης και διαχωρισμού αυτών των αγαθών και απαιτεί την αναφορά συμβάντων που αφορούν τα εν λόγω εμπορεύματα.

Μέρος Β- Καλύπτει την κατασκευή και εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά υγρά χύδην και απαιτεί τα χημικά δεξαμενόπλοια να συμμορφωθούν με τον Διεθνή Κώδικα Χύδην Χημικών (Κώδικας IBC).

Μέρος Γ- Καλύπτει την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια και μεταφορείς φυσικού αερίου ώστε να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Μεταφοράς Αερίων (Κώδικας IGC).

Μέρος Δ- Περιλαμβάνει ειδικές απαιτήσεις για τη μεταφορά συσκευασμένων πυρηνικών καυσίμων με ακτινοβολία, πλουτωνίου και εντόνως ραδιενεργών αποβλήτων στα πλοία. Απαιτεί από αυτά που μεταφέρουν τα εν λόγω προϊόντα να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα για την ασφαλή μεταφορά των συσκευασμένων πυρηνικών καυσίμων με ακτινοβολία, πλουτωνίου και εντόνως ραδιενεργών αποβλήτων σε πλοία (INF Κώδικας).

Το κεφάλαιο απαιτεί η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων να είναι σε συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (IMDG Code).

Κεφάλαιο VIII - Πυρηνικά πλοία

Δίνει τις βασικές προδιαγραφές για τα πυρηνοκίνητα πλοία και ασχολείται ιδιαίτερα με τους κινδύνους της ακτινοβολίας. Αναφέρεται στον λεπτομερή και πλήρη κώδικα ασφαλείας για την Πυρηνική Εμπορική Ναυτιλία που εγκρίθηκε από το Συνέδριο του IMO το 1981 (International Maritime Organisation, 2009).

Κεφάλαιο IX - Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων

Το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτικό τον Κώδικα Διεθνούς Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM), ο οποίος απαιτεί ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας που θα καθορισθεί από τον πλοιοκτήτη ή οποιοδήποτε πρόσωπο ανέλαβε την ευθύνη για το πλοίο (η «Εταιρεία») (International Maritime Organisation, 2009).

Κεφάλαιο X - Μέτρα ασφαλείας για ταχύπλοα σκάφη

Το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτικό το Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας για τα Ταχύπλοα Σκάφη (HSC) (International Maritime Organisation, 2009).

Κεφάλαιο XI-1 - Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ναυτιλιακής ασφαλείας

Το κεφάλαιο αποσαφηνίζει τις απαιτήσεις σχετικά με τους εξουσιοδοτημένους οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων, με τους ενισχυμένους ελέγχους, με τον αριθμό αναγνώρισης πλοίων και τέλος με τις επιχειρησιακές απαιτήσεις για τη διενέργεια των ελέγχων (International Maritime Organisation, 2009).

Κεφάλαιο XI-2 - Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα

Ο Κανονισμός XI-2/3 του κεφαλαίου κατοχυρώνει το Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας και Εγκαταστάσεων Λιμένων (International Ship and Port Facility Security Code - ISPS Code). Το μέρος Α του κώδικα είναι υποχρεωτικό και το μέρος Β περιέχει οδηγίες ως προς τον καλύτερο τρόπο για να συμμορφωθούν τα πλοία με τις υποχρεωτικές απαιτήσεις. Ο Κανονισμός XI-2/8 επιβεβαιώνει τον ρόλο του πλοιάρχου στο να ασκεί την επαγγελματική του κρίση πάνω στις αποφάσεις που απαιτούνται για τη διατήρηση της ασφάλειας του πλοίου. Αναφέρει ότι δεν πρέπει να περιορίζεται από την εταιρεία, τον ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο (International Maritime Organisation, 2009).

Ο Κανονισμός XI-2/5 προβλέπει πως όλα τα πλοία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου. Ο κανονισμός XI-2/6 καλύπτει τις απαιτήσεις για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, προβλέποντας, μεταξύ άλλων, ότι τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι αξιολογήσεις ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων που εκπονούνται και ότι τα σχέδια ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων θα πρέπει να αναπτυχθούν, να εφαρμοστούν και να αναθεωρούνται σύμφωνα με τον κώδικα ISPS. Άλλοι κανονισμοί του παρόντος κεφαλαίου καλύπτουν την παροχή πληροφοριών στον IMO, τον έλεγχο των πλοίων στο λιμάνι, (συμπεριλαμβανομένων μέτρων όπως η καθυστέρηση, η κράτηση, περιορισμός των δραστηριοτήτων, περιλαμβανομένης της κίνησης εντός του λιμένα ή η εκδίωξη του πλοίου από το λιμάνι), και την ευθύνη των εταιρειών (International Maritime Organisation, 2009).

Κεφάλαιο XII - Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου

Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει τις διαρθρωτικές απαιτήσεις για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου πάνω από 150 μέτρα σε μήκος (International Maritime Organisation, 2009).

Τροποποιήσεις

Η Σύμβαση του 1974 έχει τροποποιηθεί πολλές φορές λαμβάνοντας την τελική σημερινή της μορφή. Οι τροπολογίες που εγκρίθηκαν από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) αναφέρονται στις αποφάσεις της (International Maritime Organisation, 2009).

1.2.1.2 ΣΥΜΒΑΣΗ MARPOL

Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL) είναι η κύρια διεθνής σύμβαση που καλύπτει την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πλοία από επιχειρησιακά ή τυχαία αίτια. (International Maritime Organisation, 2011)

Η σύμβαση MARPOL εγκρίθηκε στις 2 Νοεμβρίου 1973 από τον IMO. Το Πρωτόκολλο του 1978 εκδόθηκε ως απάντηση σε μια έξαρση ατυχημάτων δεξαμενόπλοιων κατά τα έτη 1976-1977. Καθώς το 1973 η Σύμβαση MARPOL δεν είχε ακόμη τεθεί σε ισχύ, το πρωτόκολλο MARPOL του 1978 απορροφήθηκε από την αρχική σύμβαση. Ο συνδυασμός των κανονισμών τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983. Το 1997 εγκρίθηκε το πρωτόκολλο για την τροποποίηση της σύμβασης και προστέθηκε ένα νέο παράρτημα VI το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 19 Μαΐου 2005. Η σύμβαση MARPOL έχει ανανεωθεί από τις τροπολογίες που έγιναν κατά τη διάρκεια των ετών (International Maritime Organisation, 2011).

Η σύμβαση περιλαμβάνει διατάξεις που στοχεύουν στην πρόληψη και την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης από τα πλοία – τόσο της ακούσιας ρύπανσης, όσο και αυτής από τις εργασίες ρουτίνας - και σήμερα περιλαμβάνει έξι τεχνικά παραρτήματα. Ειδικά σε περιοχές με αυστηρούς ελέγχους για τις λειτουργικές απορρίψεις, περιλαμβάνονται περισσότερα παραρτήματα (International Maritime Organisation, 2011).

]

Παράρτημα Ι Κανονισμοί για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πετρέλαιο (τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983)

Καλύπτει την πρόληψη της ρύπανσης από το πετρέλαιο από απορρίψεις που αφορούν στη συνήθη λειτουργία, άλλα και απο τυχαίες απορρίψεις. Οι τροποποιήσεις του 1992 στο παράρτημα Ι κατέστησαν υποχρεωτικό για τα νέα πετρελαιοφόρα να έχουν διπλό κύτος και εγκαινίασαν ένα νέο πρόγραμμα σχεδιασμού, σύμφωνα με το οποίο τα υπάρχοντα βυτιοφόρα θα έπρεπε να φέρουν διπλό κύτος, το οποίο αναθεωρήθηκε στη συνέχεια το 2001 και το 2003 (International Maritime Organisation, 2011).

Παράρτημα ΙΙ Κανονισμοί για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς υγρές χύδην ουσίες (τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983)

Στο παράρτημα αυτό περιγράφονται αναλυτικά τα κριτήρια απόρριψης και τα μέτρα για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς υγρές ουσίες που μεταφέρονται χύδην. Περίπου 250 ουσίες εκτιμήθηκαν και περιλήφθηκαν στον κατάλογο που επισυνάπτεται στη Σύμβαση. Η απόρριψη των καταλοίπων τους επιτρέπεται μόνο σε συγκεκριμένες εγκαταστάσεις υποδοχής μέχρι ορισμένες συγκεντρώσεις και υπο συγκεκριμένες συνθήκες (οι οποίες ποικίλλουν ανάλογα με την κατηγορία των ουσιών). Σε κάθε περίπτωση, καμία απόρριψη των υπολειμμάτων που περιέχουν επιβλαβείς ουσίες δεν επιτρέπεται εντός 12 μιλίων από την πλησιέστερη ακτή (International Maritime Organisation, 2011).

Παράρτημα ΙΙΙ Πρόληψη της ρύπανσης από επικίνδυνες ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης σε συσκευασμένη μορφή (τέθηκε σε ισχύ από 1ης Ιουλίου 1992)

Περιέχει γενικές απαιτήσεις για την έκδοση των λεπτομερών κανόνων σχετικά με τη συσκευασία, τη σήμανση, την επισήμανση, την τεκμηρίωση, την τοποθέτηση, τους ποσοτικούς περιορισμούς, τις εξαιρέσεις και τις κοινοποιήσεις που αφορούν σε επικίνδυνες ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης σε συσκευασμένη μορφή (International Maritime Organisation, 2011).

Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, οι «βλαβερές ουσίες» είναι αυτές οι ουσίες που χαρακτηρίζονται ως θαλάσσια ρύπανση στο Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα

Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (IMDG Code) ή που πληρούν τα κριτήρια του προσαρτήματος του παραρτήματος III (International Maritime Organisation, 2011).

Παράρτημα IV Πρόληψη της ρύπανσης από τα λύματα από τα πλοία (τέθηκε σε ισχύ 27 Σεπτεμβρίου 2003)

Περιέχει τις απαιτήσεις για τον έλεγχο της ρύπανσης της θάλασσας από τα λύματα. Η απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα απαγορεύεται, εκτός εάν το πλοίο διαθέτει σε λειτουργία μια εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων ή όταν το πλοίο απορρίπτει κονιορτοποιημένα και απολυμασμένα λύματα χρησιμοποιώντας ένα εγκεκριμένο σύστημα σε μια απόσταση άνω των τριών ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή. Λύματα μη κονιορτοποιημένα ή απολυμασμένα, πρέπει να απορρίπτονται σε απόσταση άνω των 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή (International Maritime Organisation, 2011).

Τον Ιούλιο του 2011, ο IMO ενέκρινε τις πιο πρόσφατες τροποποιήσεις της MARPOL στο παράρτημα IV, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2013. Οι τροποποιήσεις εισάγουν τη Βαλτική Θάλασσα ως ειδική ζώνη σύμφωνα με το παράρτημα IV και προστέθηκαν νέες απαιτήσεις απαλλαγής για τα επιβατηγά πλοία σε ειδικές περιοχές (International Maritime Organisation, 2011).

Παράρτημα V Πρόληψη της ρύπανσης από απορρίμματα από τα πλοία (τέθηκε σε ισχύ 31 Δεκ. του 1988)

Ασχολείται με διάφορα είδη απορριμμάτων και καθορίζει τις αποστάσεις από την ξηρά και τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να απορριφθούν. Το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό του παραρτήματος είναι η πλήρης απαγόρευση που επιβλήθηκε για την απόρριψη στη θάλασσα όλων των μορφών πλαστικών υλών (International Maritime Organisation, 2011).

Τον Ιούλιο του 2011, ο IMO ενέκρινε εκτεταμένες τροποποιήσεις στο παράρτημα V, που τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2013. Το αναθεωρημένο παράρτημα V απαγορεύει την απόρριψη του συνόλου των απορριμμάτων στη θάλασσα, εκτός εάν

προβλέπεται διαφορετικά κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες (International Maritime Organisation, 2011).

Παράρτημα VI Πρόληψη ρύπανσης του αέρα από τα πλοία (τέθηκε σε ισχύ 19η Μάη 2005)

Θέτει όρια στο οξείδιο του θείου και στα οξείδια του αζώτου από τα καυσαέρια των πλοίων και απαγορεύει τις σκόπιμες εκπομπές ουσιών που καταστρέφουν το όζον. Επίσης, τίθενται καθορισμένες περιοχές ελέγχου των εκπομπών και αυστηρότερα πρότυπα για τα οξείδια του θείου (S_{ox}), τα οξείδια του αζώτου (N_{ox}) και των αιωρούμενων σωματιδίων (International Maritime Organisation, 2011).

Το 2011, μετά από εκτενή εργασία και συζήτηση, ο IMO ενέκρινε πρωτοποριακές υποχρεωτικές τεχνικές και λειτουργικά μέτρα ενεργειακής απόδοσης που θα μειώσουν σημαντικά την ποσότητα των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνονται στο παράρτημα VI και τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2013 (International Maritime Organisation, 2011).

1.2.1.3 ΣΥΜΒΑΣΗ STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping)

Η Σύμβαση STCW του 1978 ήταν η πρώτη που θέσπισε τις βασικές απαιτήσεις για την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την τήρηση φυλακών των ναυτικών σε διεθνές επίπεδο. Παλαιότερα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των αξιωματικών και του κατώτερου πληρώματος είχαν καθιερωθεί από τις μεμονωμένες κυβερνήσεις, συνήθως χωρίς να γίνεται αναφορά σε πρακτικές από άλλες χώρες. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι πρακτικές να ποικίλλουν σε μεγάλο βαθμό από κράτος σε κράτος, παρά το γεγονός ότι η ναυτιλία από τη φύση της έχει περισσότερο διεθνή μορφή σε σχέση με τις άλλες βιομηχανίες. (Weintrit & Neumann, 2013)

Η Σύμβαση ορίζει τις ελάχιστες προδιαγραφές σχετικά με την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την τήρηση φυλακών των ναυτικών που οι χώρες είναι υποχρεωμένες να καλύπτουν ή υπερκαλύπτουν (House & Saeed, 2005).

Οι τροποποιήσεις του 1995, που εγκρίθηκαν από τη διάσκεψη, αντιπροσώπευαν μια σημαντική αναθεώρηση της σύμβασης ως απάντηση μιας αναγνωρισμένης ανάγκης να προσαρμοστεί η σύμβαση στα τότε δεδομένα και να δοθεί απάντηση στους επικριτές που επεσήμαναν τις πολλές αόριστες φράσεις (όπως «προς ικανοποίηση της διοίκησης») που είχαν ως αποτέλεσμα να υπάρχουν πολλές διαφορετικές ερμηνείες (International Maritime Organisation, 2001).

Οι τροποποιήσεις του 1995 τέθηκαν σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου 1997. Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της αναθεώρησης ήταν η διαίρεση του τεχνικού παραρτήματος σε κανονισμούς, χωρισμένους σε κεφάλαια όπως και πριν, και ένας νέος κώδικας STCW, στον οποίο μεταφέρθηκαν πολλοί τεχνικοί κανονισμοί. Το μέρος A του κώδικα είναι υποχρεωτικό, ενώ το μέρος B προαιρετικό (International Maritime Organisation, 2001).

Χωρίζοντας τους κανονισμούς με τον τρόπο αυτό καθίσταται ευκολότερη η διαχείρισή τους και το έργο της αναθεώρησης και επικαιροποίησης πιο απλό. Δεν υπάρχει ανάγκη για διαδικαστικούς και νομικούς λόγους να διεξαχθεί πλήρης έλεγχος για να γίνουν αλλαγές στον κώδικα (Weintrit & Neumann, 2013).

Μια άλλη σημαντική αλλαγή ήταν η απαίτηση ότι τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης υποχρεούνται να παρέχουν λεπτομερείς πληροφορίες στον IMO σχετικά με διοικητικά μέτρα που λαμβάνονται για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τη Σύμβαση. Έτσι, για πρώτη φορά, ο IMO καλείται να ενεργήσει σε σχέση με την τήρηση κι εφαρμογή της Σύμβασης. Σύμφωνα με το κεφάλαιο I του κανονισμού I / 7 της αναθεωρημένης Σύμβασης τα συμβαλλόμενα μέρη υποχρεούνται να παρέχουν λεπτομερείς πληροφορίες στον IMO σχετικά με τα διοικητικά μέτρα που λαμβάνονται για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τη Σύμβαση, την εκπαίδευση και την κατάρτιση των διαδικασιών πιστοποίησης και άλλους παράγοντες που σχετίζονται με την εφαρμογή. Οι πληροφορίες για την αξιολόγηση προέρχονται από επιτροπές αρμόδιων προσώπων, τα οποία διορίζονται από τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης STCW κι

αναφέρουν τα ευρήματά τους στον Γενικό Γραμματέα του IMO, ο οποίος, με τη σειρά του, αποστέλλει εκθέσεις προς την Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας (MSC) για τα μέρη που συμμορφώνονται πλήρως. Η MSC παράγει στη συνέχεια μια λίστα των «συμβαλλόμενων μερών» σύμφωνα με τη σύμβαση STCW. (Weintrit & Neumann, 2013).

Σύμβαση STCW κεφάλαια

Κεφάλαιο I: Γενικές διατάξεις

Κεφάλαιο II: Πλοίαρχος και τμήμα καταστώματος

Κεφάλαιο III: Τμήμα κινητήρα

Κεφάλαιο IV: Ραδιοεπικοινωνίες και επικοινωνία του προσωπικού

Κεφάλαιο V: Ειδικές απαιτήσεις εκπαίδευσης για το προσωπικό σε ορισμένους τύπους πλοίων

Κεφάλαιο VI: Έκτακτη ανάγκη, εργασιακή ασφάλεια, ιατρική περίθαλψη και λειτουργίες επιβίωσης.

Κεφάλαιο VII: Εναλλακτική πιστοποίηση

Κεφάλαιο VIII: Φύλαξη (International Maritime Organisation, 2001)

Ο κώδικας STCW

Οι ρυθμίσεις που περιέχονται στη Σύμβαση υποστηρίζονται από τμήματα του κώδικα STCW. Σε γενικές γραμμές, η σύμβαση περιλαμβάνει τις βασικές απαιτήσεις οι οποίες στη συνέχεια διευρύνθηκαν και εξηγήθηκαν στον Κώδικα. Το Μέρος A του κώδικα είναι υποχρεωτικό. Τα ελάχιστα πρότυπα επάρκειας που απαιτούνται για τα άτομα που βρίσκονται εν πλω καθορίζονται αναλυτικά σε μια σειρά πινάκων. Το μέρος B του κώδικα περιέχει κατευθυντήριες οδηγίες που έχουν σκοπό να βοηθήσουν τα μέρη να εφαρμόσουν τη Σύμβαση. Τα μέτρα που προτείνονται δεν είναι υποχρεωτικά και τα παραδείγματα που δίνονται προορίζονται μόνο για να δείξουν πώς μπορεί να τηρηθούν

ορισμένες απαιτήσεις της σύμβασης. Οι συστάσεις αυτές σε γενικές γραμμές αντιπροσωπεύουν μια προσέγγιση που έχει δημιουργηθεί μετά από συζητήσεις στο πλαίσιο του IMO και από διαβουλεύσεις με τους άλλους διεθνείς οργανισμούς (International Maritime Organisation, 2001).

Οι τροποποιήσεις της Μανίλα για τη Σύμβαση STCW και του Κώδικα εγκρίθηκαν στις 25 Ιουνίου 2010, σημειώνοντας μια σημαντική αναθεώρηση της σύμβασης STCW και του Κώδικα. Οι τροποποιήσεις του 2010 τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2012 στο πλαίσιο της διαδικασίας σιωπηρής αποδοχής και έχουν ως στόχο να εναρμονίσουν την Σύμβαση και τον Κώδικα με τις σημερινές εξελίξεις, δεδομένου ότι είχαν αρχικά εγκριθεί και για να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν ζητήματα που αναμενόταν να προκύψουν στο εγγύς μέλλον (Weintrit & Neumann, 2013).

Μεταξύ των εγκεκριμένων τροπολογιών, υπάρχει μια σειρά από σημαντικές αλλαγές σε κάθε κεφάλαιο της Σύμβασης και του Κώδικα, όπως οι εξής (Weintrit & Neumann, 2013):

- Βελτιωμένα μέτρα για την πρόληψη δόλιων πρακτικών που σχετίζονται με με την έκδοση πιστοποιητικών ικανότητας και για την ενίσχυση της διαδικασίας αξιολόγησης (παρακολούθηση της συμμόρφωσης των μερών με τη σύμβαση)
- Αναθεωρημένες απαιτήσεις σχετικά με τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης του πληρώματος, νέες απαιτήσεις για την πρόληψη της κατάχρησης ναρκωτικών και αλκοόλ, καθώς και ενημερωμένα πρότυπα που σχετίζονται με την ιατρική καταλληλότητα των ναυτικών
- Νέες απαιτήσεις πιστοποίησης για τη θέση ναυτικών
- Νέες απαιτήσεις σχετικά με την εκπαίδευση στη σύγχρονη τεχνολογία, όπως ηλεκτρονικοί χάρτες και τα συστήματα πληροφοριών (ECDIS)
- Νέες απαιτήσεις σε ό,τι αφορά στην κατάρτιση σε ναυτιλιακά θέματα, αλλά και σε θέματα ευαισθητοποίησης απέναντι στο περιβάλλον, στην εκπαίδευση σε θέματα ηγεσίας και ομαδικής εργασίας.
- Νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης και πιστοποίησης για το ηλεκτροτεχνικό προσωπικό
- Επικαιροποίηση των απαιτήσεων επάρκειας για προσωπικό που εργάζεται σε όλα τα είδη των δεξαμενόπλοιων, συμπεριλαμβανομένων των νέων απαιτήσεων

για το προσωπικό που εργάζεται σε δεξαμενόπλοια υγροποιημένου φυσικού αερίου

- Νέες απαιτήσεις για την εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας, καθώς και διατάξεις για να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι για να αντιμετωπίσουν επικείμενη πειρατική επίθεση
- Εισαγωγή της σύγχρονης μεθοδολογίας κατάρτισης, συμπεριλαμβανομένης της εξ αποστάσεως εκπαίδευσης και μάθησης μέσω διαδικτύου
- Νέες κατευθύνσεις κατάρτισης για το προσωπικό που εργάζεται σε πλοία που δραστηριοποιούνται σε πολικά ύδατα
- Νέες κατευθύνσεις κατάρτισης για το προσωπικό λειτουργίας των συστημάτων διατήρησης της ισορροπίας θαλάσσιας πλωτής εξέδρας (Dynamic Positioning Systems).

1.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (ILO)

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (International Labour Organisation-ILO) ιδρύθηκε το 1919 ως μέρος της Συνθήκης των Βερσαλλιών που έληξε τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, ώστε να αντικατοπτρίζει την πεποίθηση ότι η καθολική και διαρκής ειρήνη μπορεί να επιτευχθεί μόνον εάν βασίζεται στην κοινωνική δικαιοσύνη (Kumar & Bhola, 2008).

Ο Καταστατικός Χάρτης που συντάχθηκε μεταξύ Ιανουαρίου και Απριλίου του 1919 από την Επιτροπή Εργασίας συστάθηκε στη Διάσκεψη της Ειρήνης, με συναντήσεις πρώτα στο Παρίσι και στη συνέχεια στις Βερσαλλίες. Η Επιτροπή, υπό την προεδρία του Samuel Gompers, επικεφαλής της Αμερικανικής Ομοσπονδίας Εργασίας (AFL) στις Ηνωμένες Πολιτείες, απαρτίστηκε από εκπροσώπους από εννέα χώρες: το Βέλγιο, την Κούβα, την Τσεχοσλοβακία, τη Γαλλία, την Ιταλία, την Ιαπωνία, την Πολωνία, το Ηνωμένο Βασίλειο και τις Ηνωμένες Πολιτείες. Το αποτέλεσμα ήταν ένας τριμερής οργανισμός, ο μοναδικός στο είδος που συγκεντρώνει εκπροσώπους των κυβερνήσεων, των εργοδοτών και των εργαζομένων στα εκτελεστικά όργανα της (Kumar & Bhola, 2008).

Οι ιδέες που περιέχονται στον Κατασταστικό Χάρτη δοκιμάστηκαν στο πλαίσιο της Διεθνούς Ένωσης για την Εργατική Νομοθεσία, που θεσπίστηκε στη Βασιλεία το 1901. Η συνηγορία για μια διεθνή οργάνωση που ασχολείται με εργασιακά θέματα ξεκίνησε το δέκατο ένατο αιώνα, με επικεφαλής δύο βιομήχανους, το Robert Owen (1771-1853) της Ουαλίας και το Daniel Legrand (1783-1859) της Γαλλίας (Kumar & Bhola, 2008).

Αφορμή για τη δημιουργία του ΔΟΕ αποτέλεσαν η ανάγκη για ασφάλεια, αλλά και ανθρωπιστικές, πολιτικές και οικονομικές σκοπιμότητες. Συνοψίζοντας, το προοίμιο του Καταστατικού Χάρτη του ΔΟΕ αναφέρει ότι τα Υψηλά Συμβαλλόμενα Μέρη κινούνται με βάση αισθήματα δικαιοσύνης και ανθρωπιάς, καθώς και από την επιθυμία να εξασφαλίσουν τη μόνιμη ειρήνη του κόσμου (Kumar & Bhola, 2008).

Υπήρξε έντονη εκτίμηση της σημασίας της κοινωνικής δικαιοσύνης στη διασφάλιση της ειρήνης, με φόντο την εκμετάλλευση των εργαζομένων στα βιομηχανοποιημένα έθνη της εποχής εκείνης. Υπήρξε, επίσης, μεγαλύτερη κατανόηση της οικονομικής αλληλεξάρτησης του κόσμου και της ανάγκης συνεργασίας για την απόκτηση της ομοιογένειας των συνθηκών εργασίας στις χώρες που ανταγωνίζονται στις αγορές. Αντανακλώντας αυτές τις ιδέες, το προοίμιο αναφέρει ότι η καθολική και διαρκής ειρήνη μπορεί να επιτευχθεί μόνον εάν βασίζεται στην κοινωνική δικαιοσύνη. Και λαμβάνοντας υπόψη ότι οι συνθήκες της εργασίας που υπάρχουν περιλαμβάνουν αδικία και στέρησης σε μεγάλο αριθμό ατόμων υπάρχει περίπτωση μεγάλης αναταραχής, με αποτέλεσμα η ειρήνη και η αρμονία του κόσμου να απειλούνται. Έτσι, απαιτείται η επείγουσα βελτίωση των προϋποθέσεων αυτών (Kumar & Bhola, 2008).

Πρέπει να ληφθεί επίσης υπόψη ότι η αποτυχία του κάθε έθνους να υιοθετήσει ανθρώπινες συνθήκες εργασίας είναι ένα εμπόδιο στο δρόμο των άλλων χωρών που επιθυμούν να βελτιώσουν τις συνθήκες στις δικές τους χώρες (Kumar & Bhola, 2008).

Οι τομείς της βελτίωσης που αναφέρονται στο προοίμιο παραμένουν επίκαιροι, όπως για παράδειγμα (Kumar & Bhola, 2008):

- Η ρύθμιση των ωρών εργασίας, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας ενός ανώτατου ορίου ανά εργάσιμη ημέρα και εβδομάδα
- Βελτίωση της προσφοράς εργασίας, πρόληψη της ανεργίας και παροχή επαρκούς μισθού διαβίωσης

- Προστασία των εργαζομένων κατά των κινδύνων ασθενείας, ατυχημάτων και τραυματισμών που προκύπτουν από την απασχόληση τους
- Η προστασία των παιδιών, των εφήβων και των γυναικών
- Πρόβλεψη για το γήρας και τη ζημία, και προστασία των συμφερόντων των εργαζομένων, όταν απασχολούνται σε άλλες χώρες εκτός από τη δική τους
- Η αναγνώριση της αρχής της ίσης αμοιβής για εργασία ίσης αξίας
- Η αναγνώριση της αρχής της ελευθερίας του συνεταιρίζεσθαι
- Οργάνωση της επαγγελματικής και τεχνικής εκπαίδευσης, καθώς και άλλα μέτρα

1.3.1 ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (MLC)

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention - MLC) του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας - ΔΟΕ (International Labour Organisation - ILO) του 2006 παρέχει ολοκληρωμένα δικαιώματα και προστασία στην εργασία για περισσότερα από 1,2 εκατομμύρια ναυτικών. Η σύμβαση έχει ως στόχο την επίτευξη τόσο της αξιοπρεπούς εργασίας για τους ναυτικούς όσο και της εξασφάλισης οικονομικών συμφερόντων θεμιτού ανταγωνισμού για τους εφοπλιστές. Αφού κατ'εκτίμηση το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται στα πλοία, οι ναυτικοί είναι απαραίτητοι για το διεθνές εμπόριο και το διεθνές οικονομικό και εμπορικό σύστημα. Το νέο πρότυπο εργασίας ενοποιεί και επικαιροποιεί περισσότερα από 68 διεθνή πρότυπα εργασίας που σχετίζονται με το ναυτιλιακό τομέα που εγκρίθηκαν κατά τη διάρκεια των τελευταίων 80 ετών. (McConnell, Devlin, & Doumbia-Henry, 2011). Είναι άξιο να σημειωθεί ότι εάν πλοία τα οποία φέρουν οποιαδήποτε σημαία, ανεξάρτητα αν το κράτος στο οποίο ανήκει η σημαία έχει επικυρώσει την σύμβαση, βρεθούν σε λιμένα χωρίς να πληρούν τις απαιτήσεις της συγκεκριμένης σύμβασης, τότε η αρμόδια αρχή θα τους απογορεύει τον απόπλου.

Η σύμβαση προσδιορίζει το δικαίωμα των ναυτικών σε αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας σε ένα ευρύ φάσμα θεμάτων και στοχεύει να είναι εφαρμόσιμο σε παγκόσμια κλίμακα, εύκολα κατανοητό, εύκολα προσαρμόσιμο και να επιβάλλεται ομοιόμορφα. Έχει σχεδιαστεί για να γίνει ένα παγκόσμιο μέσο του διεθνούς ρυθμιστικού καθεστώτος για την ποιοτική ναυτιλία, που είναι γνωστό ως ο «τέταρτος πυλώνας», συμπληρώνοντας

τις βασικές συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) (McConnell, Devlin, & Doumbia-Henry, 2011).

Η απόφαση του ΔΟΕ να κινηθεί για να δημιουργήσει αυτή τη σημαντική νέα Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας ήταν το αποτέλεσμα ενός κοινού ψηφίσματος το 2001 από τις διεθνείς ναυτικές οργανώσεις και οργανώσεις πλοιοκτητών, υποστηριζόμενο επίσης από τις κυβερνήσεις. Δόθηκε έμφαση στο γεγονός ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η πρώτη πραγματικά παγκόσμια βιομηχανία του κόσμου, η οποία απαιτεί ένα κατάλληλο διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο με παγκόσμια πρότυπα που να ισχύουν για το σύνολο του κλάδου (McConnell, Devlin, & Doumbia-Henry, 2011).

Περιεχόμενο και οργάνωση

Η σύμβαση αποτελείται από δεκαέξι άρθρα που περιέχουν γενικές διατάξεις, καθώς και τον κώδικα (Lavelle, 2013). Ο κώδικας αποτελείται από πέντε κεφάλαια στα οποία οι ειδικές διατάξεις ομαδοποιούνται κατά το εξής πρότυπο (Lavelle, 2013):

Κεφάλαιο 1: Ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοίο

Κεφάλαιο 2: Συνθήκες εργασίας

Κεφάλαιο 3: Διαμονή, εγκαταστάσεις αναψυχής, τροφίμων και catering

Κεφάλαιο 4: Προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, κοινωνική πρόνοια και ασφάλεια

Κεφάλαιο 5: Συμμόρφωση και επιβολή

Για κάθε κεφάλαιο υπάρχουν γενικά πρότυπα, τα οποία διευκρινίζονται περαιτέρω στους υποχρεωτικούς κανονισμούς (κατάλογος Α), καθώς και κατευθυντήριες γραμμές (κατάλογος Β). Οι κατευθυντήριες γραμμές σχηματίζουν μια γενικότερη μορφή εφαρμογής του κανονισμού σύμφωνα με τις διεθνείς απαιτήσεις, αφήνοντας όμως τα κράτη ελεύθερα να έχουν διαφορετικά μέτρα εφαρμογής. Οι Κανονισμοί θα πρέπει κατ' αρχήν να εφαρμοστούν πλήρως, αλλά μια χώρα μπορεί να εφαρμόσει ουσιαστικά

ισοδύναμες ρυθμίσεις, τις οποίες θα πρέπει να δηλώσει κατά την επικύρωση (Lavelle, 2013).

Κεφάλαιο 1: Ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς που εργάζονται σε ένα πλοίο

Οι ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν τμήμα του κώδικα χωρίζονται σε 4 μέρη και συνοψίζονται παρακάτω (Lavelle, 2013):

Ελάχιστες απαιτήσεις ηλικίας: η ελάχιστη ηλικία είναι 16 ετών (18 για νυχτερινή εργασία και εργασία σε επικίνδυνες περιοχές).

Φυσική κατάσταση: οι εργαζόμενοι θα πρέπει να είναι υγιείς για τα καθήκοντα που εκτελούν. Οι χώρες θα πρέπει να εκδίδουν ιατρικά πιστοποιητικά όπως ορίζεται στην STCW (ή με τη χρήση ενός παρόμοιου πρότυπου).

Εκπαίδευση: Οι ναυτικοί θα πρέπει να εκπαιδευτούν για τα καθήκοντά τους, ώστε να λάβουν προσωπική κατάρτιση σε θέματα ασφαλείας.

Τέλος για την **πρόσληψη - τοποθέτηση** σε υπηρεσίες που βρίσκονται σε κράτη μέλη ή για τα πλοία που φέρουν τη σημαία των κρατών μελών της Σύμβασης θα πρέπει να υπάρχουν, μεταξύ άλλων, οι κατάλληλες διαδικασίες τοποθέτησης, καταγγελίας και αποζημίωσης σε περίπτωση που η πρόσληψη δεν πραγματοποιηθεί.

Κεφάλαιο 2: Συνθήκες εργασίας

Το κεφάλαιο για τις συνθήκες εργασίας παραθέτει τους όρους της σύμβασης για τις πληρωμές, καθώς και τις συνθήκες εργασίας στα πλοία.

Συμβάσεις: η σύμβαση πρέπει να είναι σαφής, νομικά εκτελεστή και να ενσωματώνει τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας (εάν υπάρχουν).

Πληρωμές: Οι μισθοί θα πρέπει να καταβάλλονται τουλάχιστον κάθε μήνα, και θα πρέπει να είναι μεταβιβάσιμοι τακτικά στην οικογένεια, αν αυτό είναι επιθυμητό.

Ώρες Ανάπαυσης: Οι ώρες ανάπαυσης που δικαιούνται οι ναυτικοί θα πρέπει να ενσωματωθούν στις εθνικές εργατικές νομοθεσίες. Ο μέγιστος αριθμός ωρών ημερήσιας εργασίας στην εν λόγω νομοθεσία δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες, ενώ οι ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να είναι λιγότερες από δέκα. Το διάστημα αυτό των

δέκα ωρών μπορεί να διαιρεθεί σε δύο περιόδους, η καθεμία περίοδος ανάπαυσης να είναι το λιγότερο έξι ώρες σε διάρκεια. Επιπλέον, κάθε μέρα θα πρέπει να δίνονται τουλάχιστον έξι ώρες συνεχούς ανάπαυσης.

Άδειες: Οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα για ετήσια άδεια, καθώς και άδεια εξόδου στην ξηρά.

Επαναπατριsmός: Η επιστροφή στη χώρα διαμονής τους πρέπει να είναι ελεύθερη

Απώλεια: Εάν ένα πλοίο έχει χαθεί ή ναυαγήσει, οι ναυτικοί έχουν δικαίωμα για επιδόματα ανεργίας.

Επάνδρωση: Κάθε πλοίο πρέπει να έχει ένα επαρκές επίπεδο επάνδρωσης (Lavelle, 2013).

Κεφάλαιο 3: Διαμονή, εγκαταστάσεις αναψυχής, Τροφίμων και Catering

Το κεφάλαιο καθορίζει τους λεπτομερείς κανόνες για τη στέγαση και τις εγκαταστάσεις αναψυχής, τροφίμων και catering.

Διαμονή: Η διαμονή των ναυτικών στο πλοίο θα πρέπει να προάγει την υγεία και την ευημερία τους. Λεπτομερείς διατάξεις (κανόνες και κατευθυντήριες γραμμές) δίνουν τις ελάχιστες απαιτήσεις για διάφορους τύπους δωματίων (ψυχαγωγικές αίθουσες, κοιτώνες κλπ.).

Τροφή και Catering: Τόσο η ποιότητα των τροφίμων όσο και η ποσότητα, συμπεριλαμβανομένου του νερού πρέπει να ρυθμίζονται από το κράτος σημαίας. Επιπλέον, οι μάγειρες θα πρέπει να έχουν την κατάλληλη εκπαίδευση (Lavelle, 2013).

Κεφάλαιο 4: Προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, κοινωνική πρόνοια και ασφάλεια

Το κεφάλαιο 4 αποτελείται από 5 κανονισμούς για την υγεία, την ευθύνη, την ιατρική περίθαλψη, την πρόνοια και την κοινωνική ασφάλιση.

Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά: Οι ναυτικοί θα πρέπει να καλύπτονται και να έχουν πρόσβαση σε ιατρική περίθαλψη, όσο βρίσκονται επί του πλοίου. Κατ' αρχήν, η ιατρική περίθαλψη πρέπει να παρέχεται χωρίς κανένα κόστος και με ανάλογη ποιότητα με τα πρότυπα της υγειονομικής περίθαλψης στην ξηρά. Οι χώρες από τις οποίες διέρχεται ένα πλοίο θα πρέπει να εγγυώνται τη θεραπεία στην ξηρά σε σοβαρές περιπτώσεις.

Ευθύνη των εφοπλιστών: Οι ναυτικοί θα πρέπει να καλύπτονται οικονομικά από τις επιπτώσεις ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου που συνέβη κατά την εργασία τους. Η έναρξη της οικονομικής κάλυψης διαρκεί τουλάχιστον 16 εβδομάδες από την έναρξη της ασθένειας.

Υγεία και ασφάλεια στην εργασία, πρόληψη ατυχημάτων και προστασία: Στους ναυτικούς θα πρέπει να παρέχεται ένα ασφαλές και υγιές περιβάλλον, τόσο κατά τη διάρκεια της εργασίας τους, όσο και κατά τη διάρκεια των ωρών ανάπαυσης και πρέπει να ληφθούν μέτρα για να λαμβάνονται εύλογα μέτρα ασφαλείας.

Πρόσβαση σε χερσαίες εγκαταστάσεις πρόνοιας: Τα κράτη λιμένα θα πρέπει να παρέχουν υπηρεσίες πρόνοιας και ψυχαγωγίας, πολιτιστικές υπηρεσίες και να παρέχουν πληροφορίες και εύκολη πρόσβαση σε αυτές τις υπηρεσίες. Η πρόσβαση σε αυτές τις εγκαταστάσεις θα πρέπει να είναι ανοικτή σε όλους τους ναυτικούς, ανεξάρτητα από την εθνικότητα, το φύλο, τη θρησκεία ή τις πολιτικές πεποιθήσεις.

Κοινωνική ασφάλιση: Κάλυψη κοινωνικής ασφάλισης θα πρέπει να χορηγείται στους ναυτικούς, και σε περίπτωση που είναι σύνηθες στο κράτος σημαίας, και στους συγγενείς τους (Lavelle, 2013).

Κεφάλαιο 5: Συμμόρφωση και επιβολή

Το κεφάλαιο 5 ορίζει πρότυπα ώστε να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τη σύμβαση. Το κεφάλαιο διακρίνει τις απαιτήσεις στα κράτη σημαίας και στα κράτη λιμένα.

Κράτη σημαίας: Τα κράτη σημαίας (το κράτος βάσει του οποίου η σημαία που φέρει το πλοίο λειτουργεί) είναι υπεύθυνα για τη διασφάλιση της εφαρμογής των κανόνων στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Οι επιθεωρήσεις στα πλαίσιο του «Πιστοποιητικού Ναυτιλιακής Συμμόρφωσης» (Maritime Certificate of Compliance),

θα πρέπει σε ένα πλοίο να είναι πάντα παρούσες και να ισχύουν. Τα πλοία θα πρέπει επίσης να διενεργούν διαδικασίες για τη διαπίστωση παραπόνων από την πλευρά του πληρώματος και θα πρέπει να διενεργούν έρευνες σε περίπτωση ανθρώπινων απωλειών.

Κράτη Λιμένα: Η επιθεώρηση στους λιμένες εξαρτάται από το αν το Πιστοποιητικό Ναυτιλιακής Συμμόρφωσης υπάρχει και συνεπώς το πλοίο φέρει τη σημαία μιας χώρας που έχει επικυρώσει τη σύμβαση. Εάν το πιστοποιητικό υπάρχει, η συμμόρφωση πρέπει να γίνει αποδεκτή κατ' αρχήν και περαιτέρω έρευνες να πραγματοποιηθούν μόνο εάν το πιστοποιητικό δεν είναι σε τάξη ή υπάρχουν ενδείξεις μη συμμόρφωσης. Για τα πλοία που δεν έχουν το πιστοποιητικό οι έλεγχοι είναι πολύ πιο λεπτομερείς και θα πρέπει να εξασφαλίζουν, σύμφωνα με την αρχή της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», ότι το πλοίο έχει συμμορφωθεί με τις διατάξεις της σύμβασης. Η σύμβαση, έτσι, έμμεσα ισχύει και για τα πλοία χωρών μη μελών, εάν αυτά καταπλέουν σε λιμάνια χωρών - μελών.

Οργανισμοί Εργασίας: Τα γραφεία που παρέχουν ναυτικούς στα πλοία θα πρέπει επίσης να ελέγχονται για να διασφαλιστεί ότι εφαρμόζουν τη σύμβαση (μεταξύ άλλων τους κανονισμούς που αφορούν στην κοινωνική ασφάλιση) (Lavelle, 2013).

Διαπραγματεύσεις

Μετά τις τριμερείς διαπραγματεύσεις που είχαν ξεκινήσει το 2001, η σύμβαση εγκρίθηκε κατά τη διάρκεια της 94ης Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας για το 2006. Το συνέδριο έλαβε 314 ψήφους υπέρ και καμία κατά από τους εκπροσώπους των κυβερνήσεων, των εργοδοτών και των εργαζομένων, οι οποίοι κατείχαν έκαστος μία ψήφο ανά χώρα (Lavelle, 2013).

Η κύρωση της συμφωνίας

Η Συνθήκη έχει επικυρωθεί από 36 χώρες (εκτός από τα Φίτζι, Γκαμπόν, το Λίβανο και το Βιετνάμ, για το οποίο εκκρεμεί υπογραφή για την ολοκλήρωση των διατυπώσεων), πολλά από τα οποία είναι μεγάλα κράτη σημαίας όσον αφορά στις ποσότητες εμπορευμάτων που μεταφέρουν. Η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε ενημερώσει τα 27 μέλη της να επικυρώσουν τη συνθήκη μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2010 (Lavelle, 2013).

Η απόφαση της ΕΕ προέβλεπε τα εξής: Τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούνται να επικυρώσουν, για τα τμήματα που εμπίπτουν στην κοινοτική αρμοδιότητα, τη Σύμβαση

Ναυτικής Εργασίας 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, η οποία εγκρίθηκε στις 7 Φεβρουαρίου του 2006. Τα κράτη μέλη πρέπει μάλιστα να καταβάλουν προσπάθειες για να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να καταθέσουν τα έγγραφα επικύρωσης της Σύμβασης στο Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2010. Κάποια κράτη-μέλη, ωστόσο, όπως η Βουλγαρία, η Κύπρος, η Δανία, η Φινλανδία, η Γαλλία, η Ελλάδα, η Λετονία, το Λουξεμβούργο, η Μάλτα, οι Κάτω Χώρες, η Πολωνία, η Ισπανία και η Σουηδία έλαβαν τα αναγκαία μέτρα κατά το Μάρτιο του 2013 (Lavelle, 2013).

Τον Μάιο του 2013, η Επιτροπή Κρατικού Ελέγχου Λιμένων ενέκρινε τροποποιήσεις στο Μνημόνιο των Παρισίων για να συμπεριλάβει τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006 (MLC), ως σχετική πράξη του Μνημονίου Συνεννόησης (ΜΣ) των Παρισίων. Έτσι οι απαιτήσεις της MLC ενσωματώθηκαν επίσημα στον κρατικό έλεγχο λιμένων, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας για πιο λεπτομερείς και εκτεταμένες επιθεωρήσεις και της δυνατότητας κράτησης σε σοβαρές περιπτώσεις μη συμμόρφωσης ή όταν επικρατούν επικίνδυνες συνθήκες (Paris MoU, 2013).

Η MLC εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία που σχετίζονται με εμπορικές δραστηριότητες. Η Διεθνής πιστοποίηση είναι απαραίτητη για όλα τα πλοία 500GT και άνω τα οποία κάνουν διεθνή ταξίδια. Οι απαιτήσεις της MLC πρέπει να εφαρμοστούν επί του πλοίου από την ημερομηνία έναρξης ισχύος (Paris MoU, 2013).

Η ΔΟΕ ενέκρινε ψήφισμα ζητώντας από τους κρατικούς λιμένες να επιτρέπουν στα πλοία να συνεχίσουν να λειτουργούν χωρίς πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας για χρονική περίοδο ενός έτους από την 20η Αυγούστου 2013. Η ΔΟΕ κάλεσε τα κράτη μέλη να λάβουν μια ρεαλιστική προσέγγιση στο θέμα αυτό κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους εφαρμογής (Paris MoU, 2013).

Νέες κατευθυντήριες γραμμές δόθηκαν προς τους επιθεωρητές του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων προκειμένου να εφαρμόσουν τα πρακτικά ζητήματα της νέας σύμβασης στο υπάρχον καθεστώς επιθεώρησης. Μόνο τα μέλη του ΜΣ των Παρισίων που έχουν επικυρώσει την MLC στις ή πριν τις 20 Αυγούστου του 2012 έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν επιθεωρήσεις PSC από τις 20 Αυγούστου 2013. Ως αποτέλεσμα τα ακόλουθα

δώδεκα κράτη μέλη θα αρχίσουν να εφαρμόζουν την MLC : Βουλγαρία, Καναδάς, Κροατία, Κύπρος, Δανία, Λετονία, Ολλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Ρωσική Ομοσπονδία, Ισπανία και Σουηδία (Paris MoU, 2013).

Τα μέλη του ΜΣ των Παρισίων που έχουν επικυρώσει την MLC μετά την 20η Αυγούστου 2012 θα έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν επιθεωρήσεις PSC 12 μήνες μετά την ημερομηνία επικύρωσης της παρούσας σύμβασης. Για αυτά τα μέλη θα ισχύσει αρχικά η εφαρμογή της Εμπορικής Ναυτικής Σύμβασης Εργασίας (ΔΟΕ 147) και το Πρωτόκολλο του 1996 της Σύμβασης Εμπορικής Ναυτιλίας (ΔΟΕ P147) (Paris MoU, 2013).

Πλοία από τα κράτη μέλη που δεν έχουν επικυρώσει την MLC, δεν θα πρέπει να λαμβάνουν οποιαδήποτε ευνοϊκότερη μεταχείριση από τα πλοία των κρατών που έχουν επικυρώσει τη σύμβαση. Υπό αυτές τις συνθήκες, πλοίο σημαίας από τα παραπάνω κράτη μέλη θα λάβει μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την MLC (Paris MoU, 2013).

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα έχει εφαρμόσει τροποποιήσεις στη βάση δεδομένων ΘΕΤΙΣ που χρησιμοποιούνται από τις αρχές PSC για την εφαρμογή MLC επιθεωρήσεων (Paris MoU, 2013).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

2.1 ENNOIA ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Ο Κρατικός Έλεγχος Λιμένων (Port State Control ή PSC) είναι η επιθεώρηση των ξένων πλοίων σε άλλα εθνικά λιμάνια από PSC υπαλλήλους (επιθεωρητές) με σκοπό την επαλήθευση ότι η ικανότητα του πλοιάρχου και των αξιωματικών επί του σκάφους, και η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων (π.χ. SOLAS, MARPOL, STCW, κ.λπ.) και ότι το σκάφος είναι επανδρωμένο και λειτουργεί σύμφωνα με το εφαρμοστέο διεθνές δίκαιο (Ozcayir, 2004).

2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Το 1978 ένας αριθμός ευρωπαϊκών χωρών συμφώνησαν στη Χάγη για τη δημιουργία ενός μνημονίου, βάσει του οποίου θα παρακολουθείται εάν οι συνθήκες εργασίας επί του σκάφους συμμορφώνονται με τους κανόνες της ΔΟΕ. Μετά την βύθιση του Amoco Cadiz, το ίδιο έτος, αποφασίστηκε επίσης ο έλεγχος για την ασφάλεια και τη ρύπανση. Για το σκοπό αυτό, το 1982 συμφωνήθηκε το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων (Paris MoU) από 26 ευρωπαϊκές χώρες και τον Καναδά για τη θέσπιση του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων. Στην πράξη, αυτό ήταν μια αντίδραση στην αποτυχία των κρατών σημαίας - ειδικά σημαίες ευκαιρίας που έχουν αναθέσει το έργο τους στους νηογνώμονες - να συμμορφωθούν με τους ελέγχους και τα καθήκοντα πιστοποίησης (Kidman, 2001).

Μετά την ίδρυση του Paris MoU, έχουν υπογραφεί διάφορα άλλα περιφερειακά μνημόνια, συμπεριλαμβανομένου του μνημονίου του Τόκιο (Ειρηνικός Ωκεανός), Acuerdo Latino ή Acuerdo de Viña del Mar (Νότια και Κεντρική Αμερική), της Καραϊβικής, της Μεσογείου, του Ινδικού Ωκεανού, της Abuja (Δυτική και Κεντρική Αφρική), της Μαύρης Θάλασσας, και του Ριάντ (Περσικός Κόλπος) (Kidman, 2001).

Οι ΗΠΑ δεν είναι μέλος κανενός μνημονίου συνεννόησης κρατικού ελέγχου λιμένων. Η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ επαληθεύει ότι όλα τα αλλοδαπά σκάφη που πλέουν στα ύδατα των Ηνωμένων Πολιτειών έχουν συμμορφωθεί με τις διεθνείς συμβάσεις, καθώς

και με όλους τους ισχύοντες κανονισμούς, συνθήκες και νόμους των ΗΠΑ (Kidman, 2001).

Σύμφωνα με τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων, η επιθεώρηση των πλοίων εντός του λιμένα θα πρέπει να εκτελείται από τον Επιθεωρητή του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων. Στην ετήσια έκθεση του ΜΣ των Παρισίων καταγράφηκαν συνολικά 74.713 ελλείψεις κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων κρατικού ελέγχου λιμένων το 2007. Οι ελλείψεις αυτές είχαν ως αποτέλεσμα 1.250 κρατήσεις κατά το ίδιο έτος. Η κράτηση του πλοίου είναι το τελευταίο σχέδιο δράσης του Επιθεωρητή του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων μετά τη διαπίστωση ελλείψεων στο σκάφος (Klein, 2012).

Οι παρατηρήσεις που ο Επιθεωρητής του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων μπορεί να επιβάλει σε ένα πλοίο με ελλείψεις είναι οι εξής κατά αύξουσα σειρά βαρύτητας (ILO, 2009):

- Οι ελλείψεις μπορούν να αποκατασταθούν εντός 14 ημερών για ασήμαντες παραβάσεις.
- Οι ελλείψεις μπορούν να διορθωθούν όταν το πλοίο φτάσει στον επόμενο λιμένα, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις.
- Οι ελλείψεις πρέπει να αποκατασταθούν πριν το πλοίο αναχωρήσει από τον λιμένα.
- Οι ελλείψεις οδηγούν σε κράτηση του πλοίου.

Οι έλεγχοι που πραγματοποιούνται από τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων στηρίζονται στις ακόλουθες Διεθνείς Συμβάσεις [Διεθνείς Συμβάσεις Μνημονίων Συνεννόησης. (Christodoulou-Varotsi & Pentsov, 2007)]:

- Η διεθνής σύμβαση περί γραμμών φόρτωσης πλοίων (LOADLINE 66).
- Η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974 (SOLAS 74)
- Το Πρωτόκολλο του 1978 σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974

- Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78)
- Η Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978 (STCW 78)
- Η σύμβαση για τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, 1972 (COLREG 72)
- Η διεθνής σύμβαση για την μέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969 (TONNAGE 69), και
- Η Σύμβαση Εμπορικής Ναυτιλίας (ελάχιστοι κανόνες) του 1976 (Σύμβαση ΔΟΕ Αρ. 147, τώρα Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006).

2.2.1 ACUERDO DE VINA DEL MAR

Το Μνημόνιο αυτό ισχύει κυρίως για την περιοχή της Λατινικής Αμερικής και είναι γνωστή ως «Συμφωνία της Λατινικής Αμερικής για τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων των πλοίων» (Ornitz & Champ, 2002).

Τα σημερινά κράτη μέλη της συμφωνίας της περιοχής Viña del Mar είναι τα εξής: Αργεντινή, Βολιβία, Βραζιλία, Κολομβία, Χιλή, Κούβα, Ισημερινός, Ονδούρα, Μεξικό, Παναμάς, Περού, Ουρουγουάη και Βενεζουέλα. Συνολικά, η συμφωνία αποτελείται από 13 κράτη μέλη (Ornitz & Champ, 2002) και υπογράφηκε στην Χιλή το 1992.

Η δομή του στηρίζεται κυρίως σε δύο βασικά όργανα: την Επιτροπή της Συμφωνίας και την Γραμματεία, συμπεριλαμβανομένου και του Κέντρου Πληροφόρησης (Ciala). Κύριος σκοπός του συγκεκριμένου Μνημονίου είναι να γίνονται επιθεωρήσεις σε όλα τα πλοία, ανεξαρτήτου σημαίας και χωρίς καμμία διάκριση και να διαπιστώνεται αν συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς.

2.2.2 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΗΣ ΑΜΠΟΥΖΑ

Το Μνημόνιο Συνεννόησης της Abuja είναι το «Μνημόνιο Συνεννόησης για τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων στη Δυτική και Κεντρική Αφρική». Τα κράτη μέλη του είναι: Αγκόλα, Μπενίν, Καμερούν, Πράσινο Ακρωτήριο, Κονγκό, Ακτή Ελεφαντοστού, Γκαμπόν, Γκάνα, Γουινέα, Ισημερινή Γουινέα, Λιβερία, Μαυριτανία, Ναμίμπια, Νιγηρία, Σενεγάλη, Σιέρα Λεόνε, Νότια Αφρική, Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό, Γουινέα Μπισάου, Γκάμπια και Τόγκο (Sage-Fuller, 2013).

Το Μνημόνιο Συνεννόησης για τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων στη Δυτική και Κεντρική Αφρική γενικά αναφέρεται ως Abuja MoU και είναι ένα από τα 9 περιφερειακά Μνημόνια Συνεννόησης και το μόνο μνημόνιο που θεσπίστηκε σύμφωνα με το ψήφισμα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) A.682 (17) του 1991. Ο Οργανισμός λειτουργεί στο πλαίσιο συμφωνίας συνεργασίας με τον IMO. Το Μνημόνιο της Abuja εδραιώθηκε στις 22 Οκτωβρίου 1999 ως διακυβερνητικός οργανισμός που αποτελείται από τις ναυτιλιακές αρχές των χωρών που εφάπτονται στην ατλαντική ακτή της Αφρικής (Sage-Fuller, 2013).

Το Μνημόνιο Συνεννόησης για τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων της Abuja υπεγράφη στην Υπουργική Διάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στην Abuja της Νιγηρίας από δεκαέξι χώρες της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής στις 22 Οκτωβρίου 1999. Η συνάντηση διοργανώθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και πραγματοποιήθηκε από την κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Νιγηρίας (Khee-Jin Tan, 2012).

Το Μνημόνιο της Abuja είναι το νομικό πλαίσιο με το οποίο οι χώρες της περιοχής συμφώνησαν να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν έναν κοινό μηχανισμό για την εκτέλεση των δραστηριοτήτων των Κρατικών Ελέγχων Λιμένων. Το κύριο έργο του Μνημονίου της Abuja είναι η εναρμόνιση του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων και των πρακτικών όλων των χωρών της περιοχής με στόχο την εξάλειψη της υποβαθμισμένης ναυτιλίας εντός της περιοχής, εξασφαλίζοντας έτσι την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση, καθώς και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και των συνθηκών διαβίωσης των πληρωμάτων των πλοίων, και

για να διευκολυνθεί η περιφερειακή συνεργασία και η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών (Khee-Jin Tan, 2012).

Θεσμικά όργανα του Μνημονίου Συνεννόησης της Abuja:

Υπουργική Διάσκεψη του Μνημονίου Συνεννόησης της Abuja.²

Η Υπουργική Διάσκεψη του ΜΣ της Abuja είναι το υψηλότερο όργανο λήψης αποφάσεων του ΜΣ της Abuja. Αποτελείται από τους Υπουργούς Θαλασσιών Μεταφορών των συμμετεχουσών χωρών μελών. Η Υπουργική Διάσκεψη μέχρι στιγμής έχει πραγματοποιηθεί δύο φορές από την ίδρυση του ΜΣ το 1999.

Επιτροπή του Μνημονίου Συνεννόησης της Abuja.³

Η Επιτροπή του Μνημονίου Συνεννόησης της Abuja αποτελείται από αντιπροσώπους καθενός των ναυτικών αρχών που είναι μέρη του μνημονίου. Η λειτουργία της Επιτροπής είναι να επιβλέπει τη γενική εφαρμογή του ΜΣ. Η Επιτροπή συνεδριάζει τουλάχιστον μια φορά κάθε χρόνο, σε χρόνο τον οποίο η ίδια αποφασίζει. Η επιτροπή συνεδριάζει, αποφασίζει και πιθανώς εγκρίνει πολιτικές που εφαρμόζονται για το κοινό όφελος των κρατών μελών.

Προεδρείο του Μνημονίου Συνεννόησης της Abuja.⁴

Το Προεδρείο Μνημονίου Συνεννόησης της Abuja συμβουλεύει την Επιτροπή για θέματα που αφορούν την αποτελεσματική εφαρμογή του Μνημονίου και επίσης παρέχει οδηγίες στη γραμματεία, καθώς και σε άλλες θυγατρικές επιτροπές ή ομάδες εργασίας που δημιουργήθηκαν στο πλαίσιο του Μνημονίου. Το Προεδρείο συνεδριάζει εφόσον χρειάζεται, πριν και μετά τις συνεδριάσεις της επιτροπής. Το Προεδρείο αποτελείται από τα εξής κράτη μέλη: Κονγκό-Μπραζαβίλ (πρόεδρος), Νιγηρία (Αντιπρόεδρος), Γουινέα-Κόνακρι (1ος εισηγητής), Γκάνα (2ος εισηγητής) και τη Γραμματεία.

² <http://www.abujamou.org/index.php>

³ <http://www.abujamou.org/index.php>

⁴ <http://www.abujamou.org/index.php>

Άμεσες προτεραιότητες⁵

Οι άμεσες προτεραιότητες περιλαμβάνουν την ενθάρρυνση των χωρών της περιφέρειας του ΜΣ της Abuja που δεν έχουν καταθέσει τα έγγραφα αποδοχής να αποδεχθούν επισήμως το μνημόνιο, την συμπλήρωση πλήρων στοιχείων σχετικά με τους Επιθεωρητές του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων στην υπο-περιοχή και τις επιθεωρήσεις του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων, την δημοσίευση εκθέσεων των επιθεωρήσεων και την εναρμόνιση των διαδικασιών και πρακτικών. Αυτές θα υλοποιηθούν παράλληλα με το έργο της ίδρυσης ενός θεσμού με λειτουργική δομή για να διευκολυνθεί η επίτευξη των στόχων αυτών.

Αναμένεται ότι, καθώς η Γραμματεία προσπαθεί να επιτύχει αυτά τα καθήκοντα, οι διοικήσεις των κρατών θα συμπληρώσουν την προσπάθεια της Γραμματείας με την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους που απορρέουν από το ΜΣ της Abuja, με σκοπό την αποτροπή της λειτουργίας των υποβαθμισμένων πλοίων στις περιοχές αυτές.

2.2.3 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Το πλήρες όνομα αυτού του μνημονίου είναι «Μνημόνιο Συνεννόησης για τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων της Μαύρης Θάλασσας». Τα κράτη μέλη είναι η Βουλγαρία, η Γεωργία, η Ρουμανία, η Ρωσική Ομοσπονδία, η Τουρκία και η Ουκρανία. Το Μνημόνιο Συνεννόησης για τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων της Μαύρης Θάλασσας υπεγράφη το 2000 από 6 χώρες της Μαύρης Θάλασσας με την κοινή κατανόηση των βασικών αρχών του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων (Weintrit & Neumann, 2013).

⁵ <http://www.abujamou.org/index.php>

Επιθεωρητές του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων (PSCO).⁶

Ο Κρατικός Έλεγχος Λιμένων πραγματοποιείται από κατάλληλα καταρτισμένους Επιθεωρητές του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων (PSCO), που ενεργούν υπό την ευθύνη της λιμενικής αρχής.

Έκταση⁷

Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της περιφέρειας του ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας αποτελείται από τους λιμένες που βρίσκονται στις ακτές της Μαύρης Θάλασσας.

Δομή⁸

Η Επιτροπή του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων είναι το εκτελεστικό όργανο του ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας. Η Επιτροπή ασχολείται με θέματα πολιτικής, οικονομίας και διοίκησης. Η ημερήσια δραστηριότητα του ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας υποστηρίζεται από τη μόνιμη γραμματεία που βρίσκεται στην Κωνσταντινούπολη, Τουρκία.

Επιθεωρήσεις⁹

Η επιθεώρηση του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων επί του πλοίου αρχίζει κανονικά με την επαλήθευση των πιστοποιητικών και εγγράφων. Όταν διαπιστώνονται ελλείψεις ή το πλοίο δεν φέρεται να συμμορφώνεται με τους κανονισμούς, διεξάγεται μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση.

Συναφείς πράξεις¹⁰

Μόνο διεθνώς αποδεκτές συμβάσεις πρέπει να ακολουθούνται κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων. Οι συμβάσεις αυτές είναι οι λεγόμενες «συναφείς πράξεις».

⁶ <http://www.bsmou.org/>

⁷ <http://www.bsmou.org/>

⁸ <http://www.bsmou.org/>

⁹ <http://www.bsmou.org/>

¹⁰ <http://www.bsmou.org/>

Μη συμβαλλόμενα μέλη

Τα κράτη σημαίας που δεν είναι συμβαλλόμενα μέλη των συμβάσεων αυτών δεν λαμβάνουν ευνοϊκότερη μεταχείριση.

Προσφυγή κατά των πλοίων

Όταν διαπιστωθούν σοβαρές ελλείψεις, το πλοίο πρέπει να κρατείται. Ο καπετάνιος καλείται να διορθώσει τις ελλείψεις πριν από την αναχώρηση.

Ιστορία¹¹

Σεπτέμβριος 1999, Βάρνα, Βουλγαρία. Η πρώτη προπαρασκευαστική συνάντηση. Γενική συμφωνία για την εγκαθίδρυση του καθεστώτος του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας. Συγκρότηση ομάδας εργασίας για την ανάπτυξη του κειμένου του ΜΣ.

Μάρτιος 2000, Κωνσταντινούπολη, Τουρκία. Η δεύτερη προπαρασκευαστική συνάντηση. Οριστικοποίηση του κειμένου του ΜΣ, επιλογή έδρας, κέντρου πληροφοριών και χώρας υποδοχής, στρατηγική ανάπτυξη του προγράμματος τεχνικής συνεργασίας

1 Απριλίου 2000, Κωνσταντινούπολη, Τουρκία. Συνεδρία υπογραφής του ΜΣ. Το Μνημόνιο υπεγράφη από τις Αρχές της Βουλγαρίας, της Γεωργίας, της Ρουμανίας, της Ρωσικής Ομοσπονδίας, της Τουρκίας και της Ουκρανίας.

Μάιος 2000, Κωνσταντινούπολη, Τουρκία. Ίδρυση της προσωρινής Γραμματείας του ΜΣ.

Δεκέμβριος 2000, Κωνσταντινούπολη, Τουρκία. Η πρώτη συνεδρίαση της επιτροπής του ΜΣ. Έγκριση μόνιμης γραμματείας, ορισμός προσωρινού προϋπολογισμού.

¹¹ <http://www.bsmou.org/>

Μάιος 2001, Βάρνα, Βουλγαρία. Η δεύτερη συνεδρίαση της επιτροπής. Έγκριση λειτουργικών απαιτήσεων για το σύστημα πληροφοριών και έναρξη της ανάπτυξης του εγχειριδίου του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων.

Απρίλιος 2002, Κωσταντζα, Ρουμανία. Η τρίτη συνεδρίαση της επιτροπής. Έγκριση των προσωρινών ρυθμίσεων στο εγχειρίδιο του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων και στην ανταλλαγή πληροφοριών.

Δεκέμβριος 2002. Όλες οι 6 χώρες γίνονται μέλη.

Φεβρουάριος 2003. Έναρξη του Συστήματος Πληροφοριών (BSIS) της Μαύρης Θάλασσας.

Απρίλιος 2003, Οδησός, Ουκρανία. Η τέταρτη συνεδρίαση της επιτροπής. Έγκριση για την έναρξη του BSIS, έγκριση της πρώτης ετήσιας έκθεσης για το έτος 2002, έγκριση στατιστικών διαδικασιών, απόφαση για την ανάπτυξη της δημόσιας ιστοσελίδας.

Απρίλιος 2004, Νοβοροσίσκ, Ρωσία. Η πέμπτη συνεδρίαση της επιτροπής. Έγκριση του καθεστώτος παρατηρητή για την Ακτοφυλακή των ΗΠΑ και τη Γραμματεία του ΜΣ της Μεσογείου, τροποποιήσεις στο κείμενο του Μνημονίου, απόφαση για τη διεξαγωγή της Επικεντρωμένης Εκστρατείας Επιθεώρησης (CIC) (1 Ιουλίου έως 30 Σεπτεμβρίου 2004), σχέδιο της ετήσιας έκθεσης του 2003, ερωτήματα για την υλοποίηση του ISPS Code.

Απρίλιος 2005, Μπατούμι, Γεωργία. Η έκτη συνεδρίαση της επιτροπής. Εγκρίθηκε το καθεστώς παρατηρητή στην Ακτοφυλακή των ΗΠΑ, στη Γραμματεία του ΜΣ της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής για τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων και στη Μόνιμη Γραμματεία της Επιτροπής για τον Εύξεινο Πόντο. Εγκρίθηκε νέα έκδοση του εγχειριδίου του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων. Η Επιτροπή συμφώνησε να προσεγγίσει το Γενικό Γραμματέα του IMO με το αίτημα να χορηγηθεί στο ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας το καθεστώς ενός διακυβερνητικού οργανισμού του IMO. Η επιτροπή εξέτασε τα αποτελέσματα της πρώτης συγκεντρωτικής καμπάνιας επιθεώρησης που πραγματοποιήθηκε από 1 Ιουλίου έως 30 Σεπτεμβρίου 2004, επικεντρώθηκε σε θέματα ασφάλειας και συμφώνησε να οργανώσει παρόμοια καμπάνια για την εργασία και τις

συνθήκες διαβίωσης στα πλοία, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας. Η νέα καμπάνια προγραμματίστηκε από 1ης Αυγούστου έως 31 Οκτωβρίου 2005.

Απρίλιος 2006, Κωνσταντινούπολη, Τουρκία. Η έβδομη συνεδρίαση της επιτροπής. Ένα από τα πιο σημαντικά γεγονότα στο έργο της Συνόδου της Επιτροπής ήταν η συμμετοχή της Επιτροπής του ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας στην πρώτη κοινή συνάντηση εργασίας με την Επιτροπή του ΜΣ της Μεσογείου και την υιοθέτηση της κοινής διακήρυξης σχετικά με την εναρμόνιση των δραστηριοτήτων των δύο μνημονίων για τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων.

2.2.4 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Το μνημόνιο της Μεσογείου περιλαμβάνει τα εξής κράτη: Αλγερία, Κύπρος, Αίγυπτος, Ισραήλ, Ιορδανία, Λίβανος, Μάλτα, Μαρόκο, Τυνησία, Τουρκία και την Παλαιστινιακή Αρχή και τα οποία θα αναφέρονται στο εξής ως «οι αρχές» (Stopford, 2008).

Το μνημόνιο αυτό θεωρεί επιτακτική ανάγκη να αυξηθεί η ασφάλεια στη θάλασσα και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και να βελτιωθούν οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (Stopford, 2008).

Σημαντική ήταν επίσης η διακήρυξη που εγκρίθηκε στις 28 Νοεμβρίου 1995 κατά την Ευρωμεσογειακή Διάσκεψη της Βαρκελώνης για τη θέσπιση ευρωμεσογειακής εταιρικής σχέσης και περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τη συνεργασία στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης στη λεκάνη της Μεσογείου (Stopford, 2008).

Οι ανωτέρω αρχές κατέληξαν στην ακόλουθη συμφωνία (Stopford, 2008):

1. Κάθε Αρχή θα θέσει σε εφαρμογή τις διατάξεις του παρόντος μνημονίου και των παραρτημάτων του, τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του Μνημονίου, και θα λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για την επικύρωση κειμένων που σχετίζονται με τους σκοπούς του παρόντος μνημονίου.

2. Κάθε Αρχή θα διατηρεί ένα αποτελεσματικό σύστημα Κρατικού Ελέγχου Λιμένων, με στόχο να εξασφαλιστεί ότι, χωρίς διάκριση ως προς τη σημαία, τα αλλοδαπά εμπορικά πλοία που καταπλέουν σε λιμένα του κράτους ή βρίσκονται αγκυροβολημένα στα ανοικτά ενός τέτοιου λιμένα συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές που καθορίζονται στις σχετικές πράξεις.

3. Κάθε Αρχή μπορεί επίσης να διενεργεί ελέγχους στα πλοία σε off- shore εγκαταστάσεις.

4. Κάθε Αρχή θα επιτύχει, εντός προθεσμίας 3 ετών από την έναρξη ισχύος του μνημονίου, ετήσιο σύνολο επιθεωρήσεων που αντιστοιχεί στο 15 % του εκτιμώμενου αριθμού των αλλοδαπών εμπορικών πλοίων, που στο εξής θα αναφέρονται ως «πλοία», τα οποία εισήλθαν στους λιμένες του εν λόγω κράτους κατά τη διάρκεια μιας πρόσφατης περιόδου 12 μηνών. Η Επιτροπή που έχει συσταθεί σύμφωνα με το Μνημόνιο θα παρακολουθεί τη συνολική δραστηριότητα ελέγχων και την αποτελεσματικότητά της σε όλη την περιοχή . Η Επιτροπή θα προσαρμόσει επίσης το επιθυμητό ποσοστό ελέγχου με βάση την εμπειρία που αποκτήθηκε και την πρόοδο που σημειώθηκε στην εφαρμογή του μνημονίου συμφωνίας.

5. Κάθε Αρχή θα συμβουλευέται, θα συνεργάζεται και θα ανταλλάσσει πληροφορίες με τις άλλες αρχές, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι του Μνημονίου.

6. Κάθε Αρχή ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας, ανάλογα με την περίπτωση, μπορεί να δημιουργήσει τους κατάλληλους μηχανισμούς και τις απαραίτητες διαδικασίες που θα επιτρέπουν στις πλοηγικές υπηρεσίες και στις λιμενικές αρχές να ενημερώνουν αμέσως την αρμόδια αρχή του κρατικού λιμένα κάθε φορά που διαπιστώνουν, κατά την άσκηση των κανονικών καθηκόντων τους, ότι υπάρχουν ελλείψεις που θίγουν την ασφάλεια του πλοίου ή που ενδέχεται να αποτελούν απειλή ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

2.2.5 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΗΣ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗΣ (CMOU)

Το Μνημόνιο αυτό ισχύει κυρίως για την περιοχή της Καραϊβικής και ονομάστηκε «Μνημόνιο Συνεννόησης για τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων της Καραϊβικής».

Τα κράτη μέλη είναι: Αντίγκουα και Μπαρμπούντα, Αρούμπα, Μπαχάμες, Μπαρμπάντος, Μπελίτζ, Νησιά Κέιμαν, Κουρασάο, Κούβα, Γρενάδα, Γουιάνα, Τζαμάικα, Ολλανδικές Αντίλλες, Σεντ Κιτς και Νέβις, Σουρινάμ και Τρινιντάντ και Τομπάγκο (Soyer & Tettenborn, 2012).

Το Μνημόνιο Συνεννόησης για τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων στην περιοχή της Καραϊβικής υπεγράφη στο Κράιστ Τσερτς, Μπαρμπάντος στις 9 Φεβρουαρίου 1996 από εννέα κράτη μέλη και συγκεκριμένα: Αντίγκουα & Μπαρμπούντα, Μπαρμπάντος, Ντομίνικα, Γρενάδα, Γουιάνα, Τζαμάικα, τις Ολλανδικές Αντίλλες, το Σουρινάμ και το Τρινιντάντ και Τομπάγκο. Αυτό ήταν στην πραγματικότητα μια επιτυχία μετά από έτη συζήτησης, έρευνας και βοήθειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού με επικεφαλής τον Πλοίαρχο *Barrie Rial* (RMA) (Soyer & Tettenborn, 2012).

Ο πρώτος Πρόεδρος της Επιτροπής Κρατικού Ελέγχου Λιμένων του CMOU ήταν ο Πλωτάρχης *Curtis Roach* του Τρινιδάδ και Τομπάγκο, Αντιπρόεδρος ήταν ο καπετάνιος *Horpeton Delisser* της Τζαμάικα και πρώτος Γραμματέας ήταν η κα *Valerie Brown*, Διευθύντρια Ναυτιλιακών Υποθέσεων των Μπαρμπάντος. Αρχικά, η γραμματεία βρισκόταν στα Μπαρμπάντος στο γραφείο της Ναυτικής Διοίκησης. Στη συνέχεια η Γραμματεία μεταφέρθηκε το 2002 στην Τζαμάικα, στην Ναυτική Αρχή της Τζαμάικα. Το 2003 στην συνεδρίαση της Επιτροπής Κρατικού Ελέγχου Λιμένων, το Σουρινάμ επιλέχθηκε ως κράτος υποδοχής για το Κέντρο Ναυτικών Πληροφοριών της Καραϊβικής (CMIC). Το σύστημα συνήφθη από την *Transport Canada*.¹²

Έκτοτε, τα μέλη αυξήθηκαν σε δεκατέσσερα, με τα μέλη Σεντ Κιτς και Νέβις να είναι η πιο πρόσφατη προσθήκη. Άλλα κράτη παρατηρητές έχουν δηλώσει την επιθυμία τους να γίνουν μέλη και υπάρχει η ελπίδα ότι το μέγεθος του CMOU θα συνεχίσει να αυξάνεται τα επόμενα χρόνια.¹³

¹² <http://www.caribbeanmou.org/>

¹³ <http://www.caribbeanmou.org/>

Επιτροπή Κρατικού Ελέγχου Λιμένων της Καραϊβικής.¹⁴

Το εκτελεστικό όργανο του CMOU είναι η Επιτροπή Κρατικού Ελέγχου Λιμένων της Καραϊβικής ή CPSCC. Αποτελείται από εκπροσώπους όλων των κρατών μελών και διευθύνεται από έναν Πρόεδρο και έναν Αντιπρόεδρο. Ο σημερινός Πρόεδρος είναι ο κ. Dwight Gardiner από την Αντίγκουα και Μπαρμπούντα και ο Αντιπρόεδρος είναι ο Πλοίαρχος Dwain Hutchinson από τις Μπαχάμες.

Γραμματεία του Μνημονίου Συνεννόησης της Καραϊβικής.¹⁵

Η γραμματεία είναι ο βραχίονας του σχεδιασμού και της διοίκησης του CMOU. Η Γραμματεία στελεγχώνεται από ένα Γενικό Γραμματέα (τον κ. Jodi Barrow), έναν βοηθό διοίκησης (την κα Dionne Thaxter), ένα διαχειριστή βάσεων δεδομένων (τον κ. Majere Ajambia) που βρίσκεται στο Παραμαρίμπο, Σουρινάμ και έναν Λογιστή μερικής απασχόλησης (την κα Stacey Spaulding). Η Γραμματεία υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή μέσω του Προέδρου.

Ο κύριος στόχος της Γραμματείας είναι να διεξάγει τις ημερήσιες διοικητικές δραστηριότητες του CMOU. Παρέχει ένα σημείο διασύνδεσης διευκολύνοντας έτσι την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, των παρατηρητών, του IMO και άλλων καθεστώτων Κρατικού Ελέγχου Λιμένων και συνδεδεμένων οργανώσεων. Είναι υπεύθυνη για την οργάνωση όλων των συνεδριάσεων και workshops - σεμιναρίων του CMOU και ο Γραμματέας είναι εξουσιοδοτημένος να εκπροσωπεί το CMOU σε διάφορες συναντήσεις κατά τη διάρκεια του έτους.

Ανάπτυξη του CMOU

Οι ακόλουθοι οργανισμοί συνέβαλαν σημαντικά στο σχηματισμό του CMOU (Soyer & Tettenborn, 2012):

¹⁴ <http://www.caribbeanmou.org/>

¹⁵ <http://www.caribbeanmou.org/>

- Το ΜΣ των Παρισίων, όπου περιγράφονται οι περισσότερες από τις κατευθυντήριες αρχές.
- Η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ που προσφέρει υποστήριξη με κάθε δυνατό τρόπο και εξακολουθεί να βοηθά την περιοχή όσον αφορά σε θέματα κατάρτισης για τις Κρατικές Επιθεωρήσεις Λιμένων και άλλες πρωτοβουλίες κατάρτισης.
- Η Lloyd's Registry Fairplay, η οποία εργάστηκε για την βάση δεδομένων πλοίων της Καραϊβικής.

Η δημιουργία του CMOU έχει δικαίως θεωρηθεί ως καταλύτης για την πρόοδο και την ανάπτυξη των ναυτικών αρχών στην περιοχή της Καραϊβικής, δεδομένου ότι τα κράτη μέλη αναμενόταν να έχουν δημιουργήσει καλή ναυτική διοίκηση πριν τη διεξαγωγή του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων. Υπήρξε, επίσης, συνεργασία με το IMO και την Επιτροπή Κρατικού Ελέγχου Λιμένων, μέσω του γραφείου του Ναυτικού Συμβούλου (RMA) (Πλωτάρχη Curtis Roach), για να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη αποδέχονται τις βασικές διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις. Η προσπάθεια αυτή συνεχίζεται μέσα από το έργο του νέου RMA (κ. Colin Young) με περιφερειακά Workshops και σεμινάρια που φιλοξενούνται από τον IMO.

Ο Κρατικός Έλεγχος Λιμένων υπήρξε η κινητήρια δύναμη σε σχέση με την εφαρμογή της σημαίας του κράτους. Το CMOU για τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων παραμένει προσηλωμένο στην εξάλειψη της υποβαθμισμένης ναυτιλίας όχι μόνο στην περιοχή της Καραϊβικής, αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο.

2.2.6 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΟΥ ΙΝΔΙΚΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥ

Το Μνημόνιο Συνεννόησης του Ινδικού Ωκεανού περιλαμβάνει τα ακόλουθα δεκαεννέα κράτη μέλη: Αυστραλία, Μπαγκλαντές, Τζιμπουτί, Ερυθραία, Νησί Ρεϊνιόν, Ινδία, Ιράν, Κένυα, Μαλδίβες, Μαυρίκιος, Μοζαμβίκη, Μυανμάρ, Ομάν, Σεϋχέλλες, Νότια Αφρική, Σρι Λάνκα, Σουδάν, Τανζανία και Υεμένη.¹⁶

¹⁶ <http://www.iomou.org/>

2.2.7 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ

Το Νέο Καθεστώς Επιθεώρησης του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων είναι ένα πρόσφατα εφαρμοσμένο σύστημα (ισχύει από 1^{ης} Ιανουαρίου 2011), που χρησιμοποιήθηκε για την αξιολόγηση του προφίλ κινδύνου ενός πλοίου, και ως εκ τούτου καθορίζει τη συχνότητα των επιθεωρήσεων. Τα σκάφη κατηγοριοποιούνται σε τρεις κατηγορίες κινδύνου (χαμηλή, μεσαία και υψηλή), οι οποίες καθορίζονται από διάφορους παράγοντες, όπως τα αποτελέσματα της προηγούμενης επιθεώρησης, ο αριθμός των κρατήσεων, οι επιδόσεις της εταιρείας, οι επιδόσεις του κράτους σημαίας και οι επιδόσεις των νηογνομόνων. Δωρεάν μετρητές είναι διαθέσιμοι στο διαδίκτυο για να βοηθήσουν τους managers να αξιολογήσουν την απόδοση της εταιρείας και των πλοίων τους (Sage-Fuller, 2013).

Υπογρεώσεις υποβολής εκθέσεων προ της άφιξης.

Τα σκάφη που φθάνουν σε λιμένες του Paris MOU και τα οποία πρόκειται να υποβληθούν σε εκτενή επιθεώρηση, πρέπει να το κοινοποιήσουν 72 ώρες πριν από την άφιξη. Άλλα πλοία πρέπει να το κοινοποιήσουν 24 ώρες πριν από την άφιξη. Λεπτομέρειες σχετικά με τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα του Paris MOU ή σε άλλες ναυτιλιακές ιστοσελίδες (Sage-Fuller, 2013).

Μέλη

Τα σημερινά κράτη μέλη της περιοχής του ΜΣ είναι, με αλφαβητική σειρά: Βέλγιο, Βουλγαρία, Γαλλία, Γερμανία, Δανία, Ελλάδα, Εσθονία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Ισλανδία, Ισπανία, Ιταλία, Καναδάς, Κροατία, Κύπρος, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Νορβηγία, Ολλανδία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ρωσία, Σλοβενία, Σουηδία, Φινλανδία. Συνολικά το Paris MOU έχει 27 κράτη μέλη (Sage-Fuller, 2013).

Η επιθεώρηση αποτελεί το κυριότερο μέσο ελέγχου του κράτους λιμένος. Κατά την επιθεώρηση το ελεγχόμενο πλοίο θα ελέγχεται από επιθεωρητή του Κρατικού Ελέγχου

Λιμένων για τη σωστή τήρηση των πιστοποιητικών και των απαραίτητων εγγράφων που ορίζει το Μνημόνιο των Παρισίων. Στην συνέχεια, ακολουθεί η διαπίστωση απο τον επιθεωρητή της καταλληλότητας του πλοίου και της συμμόρφωσής του με τις διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς. Τα έγγραφα που καλείται να εξετάσει ο επιθεωρητής είναι τα εξής: Έγγραφο Εθνικότητας του πλοίου, το Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας, τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), τα πιστοποιητικά βάσει του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code), τυχόν αναφορές από προηγούμενους ελέγχους, πιστοποιητικά σχετικά με την αντοχή του κύτους, τα μηχανήματα και το προσωπικό του πλοίου, σειρά εμπορικών πιστοποιητικών ανάλογα με το εκάστοτε φορτίο, καθώς και πιστοποιητικά περί μη ρυπάνσεως (Birnie, Boyle, & Redgwell, 2009). Συγκεκριμένα, τα πιστοποιητικά αυτά είναι τα ακόλουθα (Birnie, Boyle, & Redgwell, 2009):

1. Διεθνές πιστοποιητικό χωρητικότητας (1969)
2. Πιστοποιητικό ασφάλειας επιβατηγών πλοίων
3. Πιστοποιητικό ασφαλούς κατασκευής πλοίου μεταφοράς φορτίου
4. Πιστοποιητικό ασφαλούς εξοπλισμού πλοίου μεταφοράς φορτίου
5. Πιστοποιητικό τηλεγραφίας πλοίου μεταφοράς φορτίου
6. Πιστοποιητικό τηλεφωνίας πλοίου μεταφοράς φορτίου
7. Πιστοποιητικό ραδιο-ασφάλειας πλοίου μεταφοράς φορτίου
8. Πιστοποιητικό απαλλαγής
9. Πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου μεταφοράς φορτίου
10. Έγγραφο Συμμόρφωσης (SOLAS 74, Κανονισμός II- 2/54)
11. Ειδική λίστα ή μανιφέστο επικίνδυνων αγαθών, ή λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας
12. Διεθνές Πιστοποιητικό Καταλληλότητας Μεταφοράς Υγροποιημένων
13. Διεθνές Πιστοποιητικό Καταλληλότητας Μεταφοράς Επικίνδυνων Χημικών

14. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από μεταφορά πετρελαίου
15. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών
16. Διεθνές πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (1966)
17. Διεθνές πιστοποιητικό απαλλαγής γραμμής φόρτωσης
18. Βιβλίο πετρελαίου, μέρος I και II;
19. Σχέδιο έκτακτης ανάγκης ρύπανσης καταστρώματος από πετρέλαιο
20. Βιβλίο καταγραφής φορτίου
21. Minimum Safe Manning Document
22. Πιστοποιητικά ικανότητας
23. Ιατρικά πιστοποιητικά (βλ. Συνθήκη ILO, αριθ. 73)
24. Εγχειρίδιο σταθερότητας
25. Πιστοποιητικό αντοχής του κύτους και της μηχανής, όπως εκδίδονται από τους νηογνώμονες
26. Αρχεία εκθέσεων επιθεωρήσεων (σε περιπτώσεις πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων ή δεξαμενόπλοιων)
27. Για τα επιβατηγά πλοία RO/RO, πληροφορίες σχετικά με το ανώτατο ποσοστό A/A
28. Έγγραφο έγκρισης για τη μεταφορά του σιταριού
29. Ειδικά πιστοποιητικά ασφάλειας
30. Πιστοποιητικό ασφάλειας λειτουργίας σε υψηλές ταχύτητες και άδεια λειτουργίας στη μέγιστη ταχύτητα.

31. Πιστοποιητικό ασφάλειας κινητών μονάδων παράκτιων διατρήσεων
32. Για τα πετρελαιοφόρα, αρχείο συστημάτων παρακολούθησης και ελέγχου του τελευταίου ταξιδιού με έρμα
33. Κατάλογος συγκέντρωσης, σχέδιο ελέγχου πυρκαγιάς, και για τα επιβατηγά πλοία, σχέδιο ελέγχου ζημίας
34. Ημερολόγιο σκάφους, με έμφαση στα αρχεία των γυμνασίων και των επιθεωρήσεων για τη συντήρηση των μέσων διάσωσης
35. Εκθέσεις προηγούμενων επιθεωρήσεων κρατικού ελέγχου λιμένων
36. Εγχειρίδιο ασφαλούς διαχείρισης του φορτίου
37. Για τα επιβατηγά πλοία, τον κατάλογο λειτουργικών περιορισμών
38. Για τα επιβατηγά πλοία, το σχέδιο συνεργασίας με τις υπηρεσίες SAR48
39. Εγχειρίδιο μεταφοράς χύδην φορτίου
40. Σχέδιο φόρτωσης/εκφόρτωσης για τα πλοία μεταφορές χύδην φορτίου
41. Διαχείριση απορριμμάτων
42. Βιβλίο αρχείων απορριμμάτων
43. Πιστοποιητικό οικονομικής ασφάλειας ή οποιασδήποτε άλλης οικονομικής εξασφάλισης αστικής ευθύνης από τη πρόκληση ρύπανσης πετρελαίου
44. Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας πλοίου (ISSC)49
45. Συνεχές αρχείο συνόψεων.

Παρόλα αυτά, ο επιθεωρητής δεν ευθύνεται μόνο για τον έλεγχο των παραπάνω εγγράφων, αλλά και για τον έλεγχο του μηχανοστασίου, των καταλυμάτων, των συνθηκών υγιεινής και της γενικότερης κατάστασης του πλοίου, καθώς και για τον έλεγχο της καταλληλότητας του πληρώματος και της συμμόρφωσής τους ως προς τις

ελλείψεις του πλοίου. Σε περίπτωση που ο επιθεωρητής έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει πως το πλοίο δεν έχει συμμορφωθεί με τις απαραίτητες προδιαγραφές, λόγω της κατάστασης του πλοίου, ή του πληρώματος ή σε περίπτωση που λείπουν τα απαραίτητα πιστοποιητικά, έχουν οριστεί από το Μνημόνιο διαδικασίες για μια λεπτομερή επιθεώρηση (detailed inspection). Βάσει Μνημονίου, τέτοιοι βάσιμοι λόγοι μπορεί να είναι οι ανακριβείς δηλώσεις σε πιστοποιητικά ή η ελλιπής τήρηση των αρχείων· τυχόν ενδείξεις ότι τα μέλη του πληρώματος δεν είναι σε θέση να επικοινωνούν αποτελεσματικά μεταξύ τους ή με τα υπόλοιπα πρόσωπα πάνω στο πλοίο ή ότι το ίδιο το πλοίο δεν είναι σε θέση να επικοινωνεί με τις αρχές στη στεριά σε κάποια κοινή γλώσσα· ενδείξεις ότι η διαχείριση του φορτίου δεν γίνεται με ασφάλεια ή σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού· η απουσία βασικών ειδών εξοπλισμού, τον οποίον προβλέπουν οι διεθνείς συνθήκες· ενδείξεις ότι υπάρχουν σοβαρά ελαττώματα ή αλλοιώσεις στο κύτος του πλοίου, τα οποία να θέτουν σε κίνδυνο τη δομική ακεραιότητα και στεγανότητα του πλοίου, ειδικά σε περίπτωση κακοκαιρίας (Birnie, Boyle, & Redgwell, 2009).

Το Μνημόνιο προβλέπει, επίσης, τη διεξαγωγή εκτεταμένης επιθεώρησης (expanded inspection) για συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων, όπως τα πετρελαιοφόρα με ηλικία πάνω από 15 έτη και ολικής χωρητικότητας άνω των 3.000 κόρων, τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου ηλικίας άνω των 12 ετών, επιβατηγά πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών και ταχύπλοα επιβατηγά πλοία με τακτικές συγκοινωνίες, καθώς και δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγραερίου και χημικών ηλικίας άνω των 10 ετών. Ειδικές διαδικασίες και προδιαγραφές προβλέπονται από το Μνημόνιο για την εκτεταμένη επιθεώρηση για κάθε μία από τις παραπάνω κατηγορίες πλοίων. Επίσης, χρησιμοποιούνται συστήματα επικοινωνίας και ανταλλαγής πληροφοριών, όπως ορίζει το Μνημόνιο, και ειδικά το σύστημα SIRENAC, για την γνωστοποίηση της διεξαγωγής επιθεωρήσεων στις αρχές (Birnie, Boyle, & Redgwell, 2009).

2.2.8 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΟΥ ΡΙΑΝΤ (ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ)

Τα έξι κράτη μέλη είναι: Μπαχρέιν, Κουβέιτ, Ομάν, Κατάρ, Σαουδική Αραβία και Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Το ΜΣ αυτό υπεγράφη τον Οκτώβριο 2004 στην Ριάντ της

Σαουδικής Αραβίας από τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών των έξι αυτών χωρών (Christodoulou-Varotsi & Pentsov, 2007).

Το ΜΣ του Ριάντ ζήτησε τη σύσταση Γραμματείας και Κέντρου Πληροφόρησης. Η Γραμματεία θα στεγάζει επίσης ένα Κέντρο Πληροφοριών το οποίο θα καταγράφει και θα ανταλλάσσει δεδομένα σχετικά με πλοία.¹⁷ Η Γραμματεία ιδρύθηκε στο Βασίλειο του Μπαχρέιν και το Κέντρο Ενημέρωσης στο Σουλτανάτο του Μουσκάτ στο Ομάν. Το 2007 συμφωνήθηκε ότι και τα δύο γραφεία θα πρέπει να βρίσκονται στο Ομάν. Έτσι, από την ίδια χρονιά η Γραμματεία του ΜΣ του Ριάντ και το Κέντρο Πληροφόρησης βρίσκονται στο Σουλτανάτο του Μουσκάτ στο Ομάν. Η Επιτροπή του ΜΣ του Ριάντ όρισε τον Hamoud Al Maskry ως διευθυντή των δύο αυτών γραφείων.¹⁸

Από τότε, το Μνημόνιο Συνεννόησης για τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων του Ριάντ εκπαιδεύει Επιθεωρητές του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων (PSCOs) και συγκαλεί ετήσιες συνεδριάσεις της Επιτροπής του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων. Επιπλέον, έλαβε νομικό καθεστώς από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) ως διακυβερνητική οργάνωση και απέκτησε καθεστώς παρατηρητή μαζί με άλλα Μνημόνια Συμφωνίας και με τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ). Μόλις στις 26 Δεκεμβρίου 2011 το ΜΣ του Ριάντ και η κυβέρνηση του Ομάν υπέγραψαν **Συμφωνία Φιλοξενούσας Χώρας** παρουσία όλων των εκπροσώπων των έξι κρατών μελών (Christodoulou-Varotsi & Pentsov, 2007).

Το Μνημόνιο Συνεννόησης του Ριάντ είναι μια συμφωνία μεταξύ των έξι προαναφερθέντων κρατών προκειμένου να επιτευχθεί η ασφαλής και αποτελεσματική ναυτιλία στις θαλάσσιες περιοχές δικαιοδοσίας τους στην περιοχή του Κόλπου. Το ΜΣ του Ριάντ είναι μία από τις πολλές περιφερειακές συμφωνίες σχετικά με τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων που έχουν υπογραφεί από τις ναυτικές αρχές, υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Ο Κρατικός Έλεγχος Λιμένων είναι υπεύθυνος για την επιθεώρηση των ξένων πλοίων σε εθνικούς λιμένες για να εξασφαλίσει ότι η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των διεθνών κανονισμών και ότι το πλοίο είναι επανδρωμένο και λειτουργεί σύμφωνα με τα πρότυπα της σύμβασης (Christodoulou-Varotsi & Pentsov, 2007).

¹⁷ <http://www.riyadhmu.org/>

¹⁸ <http://www.riyadhmu.org/>

Το ΜΣ του Ριάντ δεσμεύει τις ναυτιλιακές αρχές των έξι κρατών να υιοθετήσουν ένα ενιαίο σύστημα μετρήσεων και ελέγχων απο τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων και να εντείνουν τη συνεργασία και την ανταλλαγή πληροφοριών σε θέματα που αφορούν τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων (Christodoulou-Varotsi & Pentsov, 2007).

2.2.9 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΟΥ ΤΟΚΙΟ (ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΑΣΙΑΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ)

Το μνημόνιο ισχύει κυρίως για την περιοχή Ασίας-Ειρηνικού. Τα κράτη μέλη είναι: Αυστραλία, Καναδάς, Χιλή, Κίνα, Φίτζι, Χονγκ Κονγκ (Κίνα), Ινδονησία, Ιαπωνία, Δημοκρατία της Κορέας, Μαλαισία, Νέα Ζηλανδία, Παπούα Νέα Γουινέα, Φιλιππίνες, Ρωσική Ομοσπονδία, Σιγκαπούρη, Ταϊλάνδη, Βανουάτου και Βιετνάμ. Συνολικά το μνημόνιο έχει 18 κράτη-μέλη. Το ΜΣ του Τόκιο είναι μια διακυβερνητική οργάνωση για τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων (PSC) στην περιοχή Ασίας-Ειρηνικού (Barston, 2013). Στις 01 Ιανουαρίου 2014 εφαρμόστηκε το Νέο Καθεστώς Επιθεώρησης του προαναφερόμενου μνημονίου όπου τα πλοία αξιολογούνται με βάση τον βαθμό επικινδυνότητας (low, medium, high risk) και την επίδοση της σημαίας που φέρνουν.

Σκοπός του είναι η προώθηση της αποτελεσματικής εφαρμογής και η καθολική και ομοιόμορφη εφαρμογή των σχετικών διατάξεων των IMO / ΔΟΕ σε πλοία που δραστηριοποιούνται στην περιοχή (Barston, 2013).

Οι στόχοι του ΜΣ του Τόκιο είναι οι εξής (Sage-Fuller, 2013):

- Ανάπτυξη και διατήρηση αποτελεσματικού και αποδοτικού συστήματος Κρατικού Ελέγχου Λιμένων στην περιοχή.
- Η ενίσχυση της θέσης και των επιδόσεων του MOU.
- Η προώθηση κοινών πρωτοβουλιών και η συνεργασία με άλλα περιφερειακά καθεστώτα Κρατικού Ελέγχου Λιμένων.
- Η βελτίωση της διαφάνειας, της επικοινωνίας και των σχέσεων με τη βιομηχανία.

Κριτήρια για την κράτηση ενός πλοίου μετά από Κρατικό Έλεγχο Λιμένων.¹⁹

Τα βασικά κριτήρια για την κράτηση ενός πλοίου από τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων είναι η θεώρηση του πλοίου ως μη-ασφαλούς για ταξίδι στη θάλασσα και η ύπαρξη ελλείψεων στο πλοίο που να θεωρούνται σοβαρές από τον επιθεωρητή. Οι ελλείψεις αυτές πρέπει να διορθωθούν πριν το πλοίο μπορεί να πλεύσει και πάλι. Η ετήσια έκθεση του ΜΣ των Παρισίων δήλωσε ότι οι σημαντικότερες ελλείψεις αφορούν στα εξής:

1. Πιστοποίηση του πληρώματος
2. Ασφάλεια
3. Ασφάλεια στη θάλασσα
4. Θαλάσσια Ρύπανση του Περιβάλλοντος
5. Συνθήκες Διαβίωσης και Εργασίας
6. Επιχειρησιακές Λειτουργίες του πλοίου
7. Λειτουργίες Διαχείρισης του πλοίου

Όταν οι ελλείψεις αυτές είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον ο Κρατικός Έλεγχος Λιμένων μπορεί να απαιτήσει την διόρθωσή τους πριν την πλεύση του πλοίου ή να κρατήσει το πλοίο ή ακόμα και να εκδώσει επίσημη απαγόρευση λειτουργίας του πλοίου.

2.3. ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Καθημερινά, οι λιμενικές αρχές των κρατών μελών των Μνημονίων, επιλέγουν κάποια πλοία μόνο για επιθεώρηση, καθώς η επιθεώρηση του συνόλου των ξένων πλοίων που προσεγγίζουν τους εν λόγω λιμένες θα ήταν ιδιαίτερα χρονοβόρα και δαπανηρή και σε ένα βαθμό αδικαιολόγητη, καθώς πολλά πλοία πληρούν τις προδιαγραφές του Μνημονίου. Για τον σκοπό της επιλογής των κατάλληλων πλοίων για επιθεώρηση, οι λιμενικές αρχές χρησιμοποιούν τις βάσεις δεδομένων SIRENAC και APCIS, που ανήκουν στα ΜΣ των Παρισίων και του Τόκιο και παρέχουν διάφορα στοιχεία, όπως είναι λίστες άφιξης στα λιμάνια, προγράμματα ναυσιπλοΐας, εκθέσεις για την θέση των πλοίων, εκθέσεις προηγούμενων επιθεωρήσεων, καθώς και δεδομένα με τα ειδικά

¹⁹ <http://www.tokyo-mou.org/>

χαρακτηριστικά των πλοίων. Επίσης, υπάρχουν διεθνείς βάσεις δεδομένων, οι οποίες παρέχουν στοιχεία όχι μόνο για παλαιότερες επιθεωρήσεις στο πλαίσιο του Μνημονίου, αλλά και για αντίστοιχες από όλο τον κόσμο. Το 2000 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αλλά και διάφορες άλλες θαλάσσιες υπηρεσίες στις Γαλλία, Ιαπωνία, Σιγκαπούρη, Ισπανία, Αγγλία και στις ΗΠΑ, καθιέρωσαν το EQUASIS (Alderton, 2008).

Ωστόσο, η αποκλειστική χρήση των αριθμών δεν αποτελεί πάντα αξιόπιστο τρόπο για την επιλογή των καταλληλότερων για επιθεώρηση πλοίων και τον διαχωρισμό τους από τα λιγότερο κατάλληλα. Το ενδεχόμενο δημιουργίας μιας κλίμακας βαθμολόγησης των πλοίων, σύμφωνα με το ιστορικό των επιθεωρήσεών τους αποτελεί αντικείμενο συζήτησης στις λιμενικές αρχές. Κατά συνέπεια, τα πλοία που θα έχουν περισσότερες πιθανότητες επιθεώρησης θα είναι αυτά με υψηλή βαθμολογία σε σύγκριση με τα αντίστοιχα με χαμηλή βαθμολογία. Με αυτόν τον τρόπο, οι επιθεωρήσεις θα είναι αποτελεσματικότερες και η διεξαγωγή τους ευκολότερη (Alderton, 2008).

Εάν ένα πλοίο έχει επιθεωρηθεί κατά τη διάρκεια των προηγούμενων έξι μηνών σε κάποια από τις χώρες μέλη που εντάσσονται στο Μνημόνιο και βρέθηκε να πληρεί τις απαραίτητες προδιαγραφές, τότε δεν θα υπάρξουν, γενικά, πρόσθετες επιθεωρήσεις για το εν λόγω πλοίο, εκτός και αν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι που να απαιτούν άλλη επιθεώρηση (Alderton, 2008).

Όσον αφορά την επιλογή των πλοίων για επιθεώρηση, οι αρχές του ΜΣ των Παρισίων δίνουν προτεραιότητα σε (Alderton, 2008):

- Πλοία που φέρουν τη σημαία ενός κράτους, η οποία εμφανίζεται στους αντίστοιχους πίνακες για τα τρία τελευταία χρόνια να έχει άνω του μέσου όρου κρατήσεις και καθυστερήσεις, από τα στοιχεία που δημοσιεύονται στις ετήσιες εκθέσεις του Μνημονίου,
- Πλοία που τους έχει επιτραπεί να αφήσουν τον λιμένα ενός κράτους, η Αρχή του οποίου έχει υπογράψει το Μνημόνιο, με τον όρο ότι οι ανεπάρκειες που σημειώθηκαν στο πλοίο θα πρέπει να αποκατασταθούν εντός μιας καθορισμένης χρονικής περιόδου, και μέχρι τη λήξη αυτής της περιόδου,

- Πλοία για τα οποία έχει γίνει καταγγελία από τις λιμενικές αρχές μιας χώρας ή από πλοηγικές υπηρεσίες ότι εμφανίζουν ανεπάρκειες που μπορεί να θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του ίδιου του πλοίου ή του θαλασσίου περιβάλλοντος,
- Πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα για τα οποία δεν έχουν γνωστοποιήσει στην αρμόδια αρχή του λιμένα και του παράκτιου κράτους τις απαιτούμενες πληροφορίες, μεταξύ άλλων πληροφορίες σχετικά με το φορτίο ή τον προορισμό τους,
- Πλοία που ανήκουν στην κατηγορία για την οποία έχει αποφασιστεί εκτεταμένη επιθεώρηση,
- Πλοία τα οποία έχουν απολέσει την κλάση τους για λόγους ασφάλειας κατά τη διάρκεια των προηγούμενων έξι μηνών,
- Πλοία για τα οποία έχει υποβληθεί σχετική καταγγελία από αλλοδαπές αρχές ή από πρόσωπο που βρίσκεται επάνω στο πλοίο (όπως ο πλοίαρχος ή μέλη του πληρώματος) και έχει έννομο συμφέρον να τελεί το πλοίο σε καλή και ασφαλή λειτουργία, καθώς και
- Πλοία, τα οποία έχουν εμπλακεί σε σύγκρουση ή για τα οποία υπάρχει καταγγελία ότι προχώρησαν σε ρίψη ρυπογόνων ουσιών στο περιβάλλον.

Εκτός από την προηγούμενη ομάδα κριτηρίων που περιλαμβάνει περιπτώσεις με σαφή προτεραιότητα, τα συμβαλλόμενα μέρη διευκολύνουν τις κατά τόπους λιμενικές αρχές για τον προσδιορισμό των πλοίων που πρέπει να επιθεωρηθούν κατά προτεραιότητα μέσω του συστήματος SIRENAC. Σύμφωνα με αυτό, ορισμένα κριτήρια επιλογής, όπως η σημαία του πλοίου, η ηλικία του και ο τύπος του, θεωρείται ότι επηρεάζουν άμεσα την κατάσταση που θα βρεθεί το πλοίο κατά την επιθεώρηση. Συγκεκριμένα, το σύστημα γνωστοποιεί για κάθε ένα πλοίο έναν «παράγοντα-στόχο», όσο δε μεγαλύτερος είναι ο παράγοντας αυτός τόσο πιο επιτακτική η ανάγκη για επιθεώρηση. Τα σκάφη με συντελεστή-στόχο μεγαλύτερο του 50 πρέπει να επιθεωρούνται. Συντελεστής-στόχος 50 ή μεγαλύτερος θεωρείται ως υψηλός κίνδυνος. Είτε βρίσκονται ανεπάρκειες είτε όχι, όλες οι λεπτομέρειες από κάθε έκθεση επιθεώρησης εισάγονται σε μια προηγμένη βάση δεδομένων κεντρικών υπολογιστών η οποία μπορεί να

προσεγγιστεί από όλους τους λιμένες της περιοχής του πρωτοκόλλου σύμβασης των Παρισίων.

Συγκεκριμένα, οι εξής κατηγορίες πλοίων συμβάλλουν κατά κύριο λόγο στη διαμόρφωση του παράγοντα-στόχου (Alderton, 2008):

- Πλοία που επισκέπτονται τον λιμένα ενός κράτους, η Αρχή του οποίου υπέγραψε το Μνημόνιο για πρώτη φορά ή μετά από μια απουσία 12 μηνών ή και περισσότερο. Γι' αυτόν τον λόγο, οι Αρχές ελλείπει προηγούμενων στοιχείων, θα στηριχθούν επάνω στα διαθέσιμα στοιχεία του συστήματος πληροφοριών και θα επιλέξουν για επιθεώρηση τα πλοία εκείνα που δεν έχουν καταχωρηθεί σε αυτή τη βάση δεδομένων από την έναρξη της ισχύος της, την 1η Ιανουαρίου του 1993,
- Πλοία των οποίων τα πιστοποιητικά κατασκευής και εξοπλισμού, τα οποία εκδίδονται σύμφωνα με τα σχετικά όργανα και τις αρχές νηολόγησης, έχουν εκδοθεί από έναν οργανισμό ο οποίος δεν αναγνωρίζεται από την Αρχή του κράτους λιμένος,
- Πλοία τα οποία φέρουν σημαία που περιλαμβάνεται στη μαύρη λίστα που δημοσιεύεται στο πλαίσιο της ετήσιας έκθεσης του Μνημονίου,
- Πλοία τα οποία είναι άνω των 13 ετών,
- Συγκεκριμένοι τύποι πλοίων, όπως είναι τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία μεταφοράς χημικών και αερίων, τα οποία θεωρούνται επιρρεπή στην πρόκληση ατυχήματος, καθώς και
- Πλοία με επιβαρυμένο ιστορικό, τα οποία είχαν συλληφθεί σε προηγούμενο λιμένα ή στα οποία είχε σημειωθεί μεγάλος αριθμός ελλείψεων κατά τη διάρκεια προηγούμενης επιθεώρησης.

Συνεπώς, όπως προκύπτει από τα παραπάνω στοιχεία, για την αποτελεσματική λειτουργία και εφαρμογή των διατάξεων του Μνημονίου είναι αναγκαία η συνεργασία των κρατών μελών των ΜΣ μέσω της χρήσης του συστήματος SIRENAC για την επιλογή των πλοίων που απαιτείται επιθεώρηση σύμφωνα με τον κατάλογο προτεραιοτήτων, η γνωστοποίηση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων σε όλα τα συμβαλλόμενα μέλη του ΜΣ, αλλά και η μη επιθεώρηση πλοίων (εκτός αν υπάρχουν

βάσιμοι περί του αντιθέτου λόγοι) τα οποία έχουν επιθεωρηθεί από άλλο συμβαλλόμενο μέρος τους έξι τελευταίους μήνες (Alderton, 2008).

2.3.1 ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Οι ναυτικές αρχές των ΜΣ των Παρισίων και του Τόκιο για τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων ξεκίνησαν μια κοινή επικεντρωμένη εκστρατεία επιθεώρησης (CIC) για την ασφάλεια της μηχανής προώσεως και των βοηθητικών μηχανών, εστιάζοντας ιδιαίτερα στην λειτουργία και τη συντήρηση των κυρίων και βοηθητικών μηχανών, του βοηθητικού εξοπλισμού και των συναφών συστημάτων συναγερμού. Ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί στην εξοικείωση του πληρώματος με την ασφάλεια και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης σε σχέση με αυτά τα συστήματα (Paris MoU, 2013). Αυτή η εκστρατεία επιθεώρησης πραγματοποιήθηκε για τρεις μήνες, από την 1η Σεπτεμβρίου 2013 μέχρι τις 30 Νοεμβρίου 2013.

Οι Επιθεωρητές του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων (PSCOs) χρησιμοποιούν ειδικά ερωτηματολόγια, παραθέτοντας έναν αριθμό προϋποθέσεων που πρέπει να καλύπτονται κατά τη διάρκεια της CIC, για να ελέγχουν κρίσιμες περιοχές στις εγκαταστάσεις πρόωσης και βοηθητικών μηχανημάτων, ορισμένα δε από αυτά σχετίζονται με την καταγραφή κύριου και βοηθητικού εξοπλισμού, την εξοικείωση του πληρώματος και τον λειτουργικό έλεγχο (Paris MoU, 2013).

Παρόμοιοι λεπτομερείς έλεγχοι που συμμορφώνονται με το προαναφερθέν πεδίο εφαρμογής της CIC θα πρέπει να πραγματοποιούνται και κατά τη διάρκεια των τακτικών επιθεωρήσεων του κρατικού ελέγχου λιμένων που διεξάγονται στο πλαίσιο των περιφερειακών κριτηρίων επιλογής πλοίου εντός των περιοχών του ΜΣ των Παρισίων και του Τόκιο (Paris MoU, 2013).

Το ΜΣ του Ινδικού Ωκεανού (IOMOU) πραγματοποίησε μια CIC για το ίδιο θέμα κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου (Paris MoU, 2013).

2.4. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΒΑΣΕΙΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΣ

2.4.1. EQUASIS

Παρόλο τον μεγάλο αριθμό των διαθέσιμων στοιχείων για τα πλοία, τα στοιχεία αυτά δεν ήταν εύκολα προσβάσιμα λόγω του ότι ήταν διεσπαρμένα. Το γεγονός αυτό επεσήμαναν διάφοροι φορείς της ναυτιλίας (πλοιοκτήτες, ιδιοκτήτες φορτίου, ασφαλιστές, μεσίτες, εταιρείες ταξινόμησης, πράκτορες, λιμένες και τερματικοί σταθμοί) στην διάσκεψη της Λισσαβόνας τον Ιούνιο του 1998, προτείνοντας τη δημιουργία βάσης δεδομένων για ευκολότερη και πιο αποτελεσματική πρόσβαση στα στοιχεία αυτά με σκοπό την καλύτερη προώθηση της διαφάνειας σε σχέση με την ποιότητα και την καταλληλότητα των πλοίων (Gulbrandsen, 2013).

Αυτό οδήγησε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τη Γαλλική κυβέρνηση να συνεργαστούν για τη δημιουργία ενός συστήματος πληροφοριών (EQUASIS) το οποίο θα δημοσιεύει στοιχεία σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων σε ιδιωτικές και δημόσιες πηγές, καθώς και στο διαδίκτυο όπου η πρόσβαση είναι ευκολότερη. Η χρηματοδότηση του συστήματος EQUASIS γίνεται από τα δημόσια ταμεία και υποστηρίζεται από τις αρχές, καθώς ο χαρακτήρας του δεν είναι κερδοσκοπικός. Αρχικά το κόστος για την δημιουργία του EQUASIS ανέλαβαν η Γαλλία και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μετά την Εκστρατεία για Ποιοτική Ναυτιλία, αλλά στις 31 Δεκεμβρίου 2001 οι θαλάσσιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, της Ισπανίας, της Σιγκαπούρης και της Ιαπωνίας, αποφάσισαν να συμμετέχουν στο κόστος (Bloor, Datta, & Gilinskiy, 2006). Επίσης είναι προς εφαρμογή μια καινούργια ενότητα που θα συμπεριλάβει στο Equasis στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή της STCW, την τήρηση χρόνου εργασίας και γενικότερα το ανθρώπινο στοιχείο.

2.4.2. APCIS²⁰

Το Asia Pacific Computerized Information System (APCIS) άρχισε να λειτουργεί κατόπιν της απόφασης της Επιτροπής του ΜΣ του Τόκιο για τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων. Οι κύριες λειτουργίες του συστήματος πληροφοριών του ΜΣ του Τόκιο

²⁰ Τα στοιχεία της ενότητας έχουν ληφθεί από την ιστοσελίδα: http://www.tokyo-mou.org/inspections_detentions/psc_database.php

περιλαμβάνουν την συλλογή και διατήρηση πληροφοριών σχετικά με τα πλοία και τις επιθεωρήσεις, την διατήρηση του ιστορικού του κάθε πλοίου, καθώς και των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων, την προετοιμασία των στατιστικών αποτελεσμάτων και των τελικών εκθέσεων κλπ. Επίσης, το σύστημα διαθέτει μέτρα ασφαλείας, ώστε η πρόσβαση σε αυτό να είναι εφικτή μόνο από χρήστες με την σχετική εξουσιοδότηση.

Συγκεκριμένα, οι κύριοι σκοποί όλων των συστημάτων πληροφοριών στον κρατικό έλεγχο λιμένων είναι οι εξής:

- Η εναρμόνιση των διαδικασιών επιθεωρήσεων.
- Η συμβολή στον εντοπισμό των υποβαθμισμένων πλοίων για επιθεώρηση.
- Ο αποκλεισμός των επαναλαμβανόμενων ή αδικαιολόγητων επιθεωρήσεων.
- Η ανάλυση των δραστηριοτήτων του κρατικού ελέγχου λιμένων.
- Η διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών για τα επιθεωρημένα πλοία μεταξύ των κρατών μελών.
- Η καταγραφή όλων των σχετικών λεπτομερειών που προκύπτουν από τις επιθεωρήσεις του κρατικού ελέγχου λιμένων.

Η καταγραφή των πληροφοριών στις βάσεις δεδομένων από τις επιθεωρήσεις του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων, των πιθανών ελλείψεων και των πιθανών απαγορεύσεων απόπλου, περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- το όνομα του πλοίου,
- τον αριθμό IMO,
- τον τύπο του πλοίου και την ολική χωρητικότητα (KOX),
- το έτος κατασκευής,
- το όνομα και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή,
- το κράτος σημαίας,
- το νηογνώμονα, ή τους νηογνώμονες, που έχουν εκδώσει τα πιστοποιητικά κλάσης, εφόσον αυτά υπάρχουν,
- το νηογνώμονα, ή τους νηογνώμονες, που έχουν εκδώσει πιστοποιητικά βάσει των συμβάσεων εκ μέρους του κράτους σημαίας,
- τη χώρα, τον λιμένα και την ημερομηνία επιθεώρησης,
- τον αριθμό των κρατήσεων κατά τη διάρκεια των τελευταίων 24 μηνών,

- τη χώρα και τον λιμένα απαγόρευσης απόπλου,
- την ημερομηνία άρσης της απαγόρευσης απόπλου,
- την διάρκεια απαγόρευσης απόπλου, σε ημέρες,
- τον αριθμό των διαπιστωθέντων ελαττωμάτων και τους λόγους της απαγόρευσης απόπλου, με σαφή και διεξοδικό τρόπο,
- στην περίπτωση που σε κάποιο πλοίο απαγορευτεί η πρόσβαση σε οποιοδήποτε λιμένα εντός της Κοινότητας, τους λόγους για το εν λόγω μέτρο, με σαφή και διεξοδικό τρόπο,
- ένδειξη για το κατά πόσον ο νηογνώμονας, ή ο οποιοσδήποτε άλλος ιδιωτικός φορέας πραγματοποίησε τη σχετική επιθεώρηση, φέρει ευθύνη για τα ελαττώματα που παρουσιάστηκαν, τα οποία μόνα ή σε συνδυασμό, δικαιολόγησαν την απαγόρευση του απόπλου,
- περιγραφή των μέτρων που λαμβάνονται σε περίπτωση που επιτραπεί σε ένα πλοίο να προσεγγίσει το πλησιέστερο κατάλληλο ναυπηγείο για την διόρθωση των ελαττωμάτων ή για το οποίο απαγορεύτηκε η είσοδος σε οποιοδήποτε λιμένα εντός της Κοινότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΠΑΡΙΣΙΟΥ, ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΤΟΚΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Στο παρόν κεφάλαιο στόχος είναι να αναλυθούν τα αποτελέσματα των Μνημονίων των Παρισίων, της Μαύρης Θάλασσας και του Τόκιο σε σχέση με τη ναυτιλιακή ασφάλεια. Για να καταστεί αυτό εφικτό, θα γίνει αναφορά στα αποτελέσματά τους βάσει των ετήσιων αναφορών τους. Η σύγκριση των αποτελεσμάτων θα γίνει με βάση την τριετία, 2010, 2011 και 2012. Ο σκοπός είναι να αναδυθούν μέσω της ανάλυσης αυτής οι προεκτάσεις της εφαρμογής των μνημονίων στη ναυτιλιακή ασφάλεια, καθώς και τα προκύπτοντα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της.

3.1 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΠΑΡΙΣΙΟΥ

3.1.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Το έτος 2012 ξεκίνησε με την ασφάλεια στη θάλασσα να βρίσκεται στα πρωτοσέλιδα των ειδήσεων στον κόσμο με την περίπτωση του ναυαγίου του κρουαζιερόπλοιου "M/V Costa Concordia" έξω από τις ακτές του νησιού Giglio της Ιταλίας. Το γεγονός αυτό αποτέλεσε σοκ για το ΜΣ των Παρισίων και αποτέλεσε έναυσμα για εντατικότερες προσπάθειες για την εξακρίβωση της ασφάλειας όλων των πλοίων που δραστηριοποιούνται στα ύδατα των κρατών μελών του ΜΣ των Παρισίων. Ενώ η Έκθεση για τα ατυχήματα περιγράφει λεπτομερώς τα διδάγματα που πρέπει να αντληθούν, το ΜΣ των Παρισίων έκρινε ότι το ζήτημα της ασφάλειας των κρουαζιερόπλοιων πρέπει να εξεταστεί περαιτέρω. Έχοντας αυτό υπόψη, το ΜΣ των Παρισίων σχεδίασε μια εναρμονισμένη εκστρατεία ελέγχου για τα κρουαζιερόπλοια κατά τη διάρκεια του 2012 με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2013. Επιπλέον, συνεχίζει να δίνει έμφαση στην προαγωγή της ποιοτικής ναυτιλίας με τη «Λευκή, Γκρί και Μαύρη Λίστα» που εκδίδονται από το ΜΣ των Παρισίων να αποτελούν τον παγκοσμίως αναγνωρισμένο δείκτη απόδοσης των σημαίων. Το 2011 τα Νησιά Φερόε, το Ιράν, η Λετονία και το Βανουάτου δέχτηκαν συγχαρητήρια για τις προσπάθειές τους να ανέλθουν στην ναυτιλιακή Λευκή Λίστα. Το 2012 η Ταϊλάνδη και οι Ηνωμένες

Πολιτείες της Αμερικής μετακινήθηκαν από την «Γκρίζα Λίστα» στη «Λευκή Λίστα». Η Αραβική Δημοκρατία, η Συρία και η Ουκρανία μεταφέρθηκαν από την «Μαύρη Λίστα» στην «Γκρίζα Λίστα» (Paris MoU, 2012).

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα στοιχεία εφαρμογής του μνημονίου των Παρισίων για τα έτη 2010, 2011 και 2012 και με αναφορά μεταξύ άλλων στον αριθμό των επιθεωρήσεων, στον αριθμό των επιθεωρήσεων στις οποίες εντοπίστηκαν ανεπάρκειες / ελλείψεις, στον αριθμό των κρατήσεων των πλοίων λόγω σοβαρών ελλείψεων, αλλά και στο ποσοστό των επιθεωρήσεων στις οποίες εντοπίστηκαν ανεπάρκειες ή οι οποίες οδήγησαν σε κρατήσεις πλοίων σε σχέση με το σύνολο των επιθεωρήσεων που διεξήχθησαν. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται ανά έτος και ανά χώρα.

Όπως φαίνεται, ο συνολικός αριθμός των επιθεωρήσεων συνολικά για όλες τις χώρες του μνημονίου, έχει μειωθεί κατά το διάστημα 2010-2012. Συγκεκριμένα, το 2010 διεξήχθησαν συνολικά 24.058 επιθεωρήσεις, ενώ 19.058 επιθεωρήσεις το 2011 και 18.308 επιθεωρήσεις το 2012. Στο ίδιο διάστημα φαίνεται πως υπάρχει συνολικά μικρή αύξηση του ποσοστού των ανεπαρκειών ή ελλείψεων που εντοπίστηκαν κατά τις επιθεωρήσεις, καθώς το ποσοστό αυτό ανερχόταν στο 55% το 2010, στο 56% το 2011 και στο 57% το 2012. Ως προς το ποσοστό των κρατήσεων που έγιναν συνολικά στις επιθεωρήσεις, το ποσοστό αυτό παρουσίασε μικρή αύξηση από 3% σε 4% το διάστημα 2010-2011 και παρέμεινε σταθερό στο 4% το 2012.

Βλέποντας τα αποτελέσματα ανά χώρα, φαίνεται πως το έτος 2010, οι περισσότερες επιθεωρήσεις έγιναν στην Ισπανία (2.093) κι ακολουθούν η Ιταλία (1.993), το Ηνωμένο Βασίλειο (1.832), η Ολλανδία (1.698), η Γαλλία (1.515), η Γερμανία (1.466), η Ρωσία (1.358), η Ρουμανία (1.233) και η Ελλάδα (1.021). Στις χώρες αυτές, οι οποίες κατέχουν τα πρωτεία στον αριθμό επιθεωρήσεων κατά το 2010, το μεγαλύτερο ποσοστό ανεπαρκειών εντοπίστηκαν κατά σειρά στη Ρωσία (69%), στην Ισπανία (68%), στο Ηνωμένο Βασίλειο (67%), στη Γαλλία (60%), στην Ιταλία (60%), στη Ρουμανία (57%), στην Ελλάδα (55%), στην Ολλανδία (51%) και στη Γερμανία (50%). Ως προς το ποσοστό κρατήσεων, το υψηλότερο κατέχει για το έτος η Ιταλία (6%) κι ακολουθούν η Ισπανία (5%), η Γαλλία (4%), η Ελλάδα (4%), η Ρωσία (4%), η Ρουμανία (4%), η Γερμανία (2%) κι η Νορβηγία (2%).

Στο σύνολο των κρατών μελών του ΜΣ των Παρισίων το μεγαλύτερο ποσοστό ανεπαρκειών που εντοπίστηκαν στις επιθεωρήσεις παρουσιάζεται στη Βουλγαρία (77%) και το μεγαλύτερο ποσοστό κρατήσεων στη Σλοβενία (10%). Στις χώρες αυτές, είναι επιτακτικό να γίνονται περισσότερες επιθεωρήσεις, ώστε να προκύπτουν τυχόν ανεπάρκειες έγκαιρα χωρίς να τίθεται η ασφάλεια των λιμένων σε αμφισβήτηση.

Για το έτος 2011, τα αποτελέσματα ανά χώρα φαίνεται πως είναι παρόμοια, ιδίως αναφορικά με την κατάταξη ως προς τον αριθμό επιθεωρήσεων. Το σημαντικό είναι να σημειωθεί εδώ πως το μεγαλύτερο ποσοστό ελλείψεων από τις χώρες με τις περισσότερες επιθεωρήσεις συναντάται στη Ρωσία (72%) και το μεγαλύτερο ποσοστό κρατήσεων (7%) στην Ισπανία και Ιταλία. Συνολικά η Βουλγαρία παραμένει πρώτη και πάλι σε ποσοστό εντοπισμού ανεπαρκειών κατά τους ελέγχους (75%) και η Σλοβενία στο ποσοστό κρατήσεων (12%).

Για το έτος 2012, η σειρά κατάταξης με βάση τον αριθμό των επιθεωρήσεων παραμένει παρόμοια, ενώ ο αριθμός των επιθεωρήσεων γενικά εμφανίζεται μειωμένος σε όλες τις χώρες, εκτός της Ελλάδος (1.164). Από τις χώρες που πραγματοποίησαν μεγάλο αριθμό επιθεωρήσεων το υψηλότερο ποσοστό εντοπισμού ελλείψεων συναντάται στη Ρωσία (75%), ενώ συνολικά στις χώρες του μνημονίου το υψηλότερο ποσοστό εντοπισμού ελλείψεων ήταν στην Πολωνία (76%). Το υψηλότερο ποσοστό κρατήσεων κατέχουν οι Ιταλία(7%), Ιρλανδία (7%), Ισπανία (7%) και Μάλτα (7%).

Πίνακας 1: Αποτελέσματα εφαρμογής μνημονίου Παρισίων (2010-2011-2012)

ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΠΑΡΙΣΙΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

2010					
ΑΡΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ	% ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ/ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ	% ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ/ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ
ΒΕΛΓΙΟ	1361	690	37	51%	3%
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	514	394	25	77%	5%
ΚΑΝΑΔΑΣ	976	443	19	45%	2%
ΚΡΟΑΤΙΑ	417	252	16	60%	4%
ΚΥΠΡΟΣ	293	173	27	59%	9%
ΔΑΝΙΑ	630	287	8	46%	1%
ΕΣΘΟΝΙΑ	384	111	1	29%	0%
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	376	104	1	28%	0%
ΓΑΛΛΙΑ	1515	913	57	60%	4%
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1466	733	36	50%	2%
ΕΛΛΑΔΑ	1021	559	37	55%	4%
ΙΣΛΑΝΔΙΑ	106	37	3	35%	3%
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	436	185	11	42%	3%
ΙΤΑΛΙΑ	1993	1191	119	60%	6%
ΛΕΤΟΝΙΑ	479	121	1	25%	0%
ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ	507	310	5	61%	1%
ΜΑΛΤΑ	241	175	10	73%	4%
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	1698	859	34	51%	2%
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	793	262	18	33%	2%
ΠΟΛΩΝΙΑ	858	474	22	55%	3%
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	468	291	13	62%	3%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	1233	708	48	57%	4%
ΡΩΣΙΑ	1358	935	54	69%	4%
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	267	163	28	61%	10%
ΙΣΠΑΝΙΑ	2093	1428	95	68%	5%
ΣΟΥΗΔΙΑ	743	251	5	34%	1%
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	1832	1233	50	67%	3%
ΣΥΝΟΛΟ	24058	13282	790	55%	3%

2011

ΑΡΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ	% ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ/ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ	% ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ/ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ
ΒΕΛΓΙΟ	971	578	11	60%	1%
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	552	415	24	75%	4%
ΚΑΝΑΔΑΣ	895	397	34	44%	4%
ΚΡΟΑΤΙΑ	269	171	12	64%	4%
ΚΥΠΡΟΣ	127	69	10	54%	8%
ΔΑΝΙΑ	400	181	2	45%	1%
ΕΣΘΟΝΙΑ	196	53	1	27%	1%
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	316	100	2	32%	1%
ΓΑΛΛΙΑ	1.253	776	38	62%	3%
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1.411	635	37	45%	3%
ΕΛΛΑΔΑ	1.015	582	54	57%	5%
ΙΣΛΑΝΔΙΑ	63	14	1	22%	2%
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	242	137	14	57%	6%
ΙΤΑΛΙΑ	1.707	1.024	114	60%	7%
ΛΕΤΟΝΙΑ	246	57	1	23%	0%
ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ	185	105	1	57%	1%
ΜΑΛΤΑ	237	147	10	62%	4%
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	1.604	864	55	54%	3%
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	615	198	8	32%	1%
ΠΟΛΩΝΙΑ	432	308	12	71%	3%
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	448	230	8	51%	2%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	776	401	17	52%	2%
ΡΩΣΙΑ	1.039	752	24	72%	2%
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	240	121	29	50%	12%
ΙΣΠΑΝΙΑ	1.794	1.127	122	63%	7%
ΣΟΥΗΔΙΑ	421	161	5	38%	1%
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	1.604	1.128	42	70%	3%
ΣΥΝΟΛΟ	19.058	10.731	688	56%	4%

2012

ΑΡΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ	% ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ/ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ	% ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ/ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ
ΒΕΛΓΙΟ	1.068	666	13	62%	1%
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	567	418	25	74%	4%
ΚΑΝΑΔΑΣ	983	522	27	53%	3%
ΚΡΟΑΤΙΑ	223	128	5	57%	2%
ΚΥΠΡΟΣ	103	50	6	49%	6%
ΔΑΝΙΑ	334	139	4	42%	1%
ΕΣΘΟΝΙΑ	169	56	1	33%	1%
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	283	95	1	34%	0%
ΓΑΛΛΙΑ	1.233	756	45	61%	4%
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1.208	646	46	53%	4%
ΕΛΛΑΔΑ	1.164	683	42	59%	4%
ΙΣΛΑΝΔΙΑ	70	19	0	27%	0%
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	285	187	21	66%	7%
ΙΤΑΛΙΑ	1.468	908	110	62%	7%
ΛΕΤΟΝΙΑ	267	63	5	24%	2%
ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ	173	89	5	51%	3%
ΜΑΛΤΑ	176	116	12	66%	7%
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	1.531	762	36	50%	2%
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	572	182	11	32%	2%
ΠΟΛΩΝΙΑ	425	325	17	74%	4%
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	424	153	4	36%	1%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	728	395	16	54%	2%
ΡΩΣΙΑ	951	717	29	75%	3%
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	199	102	6	51%	3%
ΙΣΠΑΝΙΑ	1.668	1.032	117	62%	7%
ΣΟΥΗΔΙΑ	493	168	5	34%	1%
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	1.543	1.083	63	70%	4%
ΣΥΝΟΛΟ	18.308	10.460	669	57%	4%

Πηγή στοιχείων: (Paris MoU, 2012; Paris MoU, 2011; Paris MoU, 2010)

3.1.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Το 2012 υπήρχαν 45 σημαίες στην «Λευκή Λίστα», αυξημένες κατά 2 σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Η Γαλλία ηγείται της Λίστας, ακολουθούμενη από τη Γερμανία και το Χονγκ Κονγκ. Πολλές σημαίες έχουν επιτύχει μια σημαντική άνοδο προς την «Λευκή Λίστα», συνθέτοντας το top 10: Γαλλία, Χονγκ Κονγκ (Κίνα), Ελλάδα, Νορβηγία και Μπαχάμες. Άλλες σημαίες έχουν κάνει μια καθοδική κίνηση στο πλαίσιο της «Λευκής Λίστας» και δεν είναι πλέον στο top 10: Ηνωμένο Βασίλειο, Ολλανδία και Σγκαπούρη (Paris MoU, 2012).

Αναγνωρισμένοι Οργανισμοί (Recognised Organisations-RO) επιλέγονται από τα κράτη σημαίας και πραγματοποιούν τις περισσότερες από τις προβλεπόμενες έρευνες για λογαριασμό των σημαιών. Για αυτόν ακριβώς τον λόγο, είναι πολύ σημαντικό να παρακολουθούνται οι επιδόσεις τους. Οι καλύτερες επιδόσεις των RO (Recognised Organisations) κατά την περίοδο 2010-2012 είναι του American Bureau of Shipping, ακολουθούμενη από την Det Norske Veritas και την Lloyds Register. Η Germanischer Lloyd είναι πλέον εκτός του top 5 και έχει αντικατασταθεί από το Κορεατικό Μητρώο. Η χειρότερη επίδοση RO είναι της Phoenix (Paris MoU, 2012). Η Phoenix Register of Shipping (PH.RS) βρίσκεται στον Πειραιά, Ελλάδα.

Με κοινή υποβολή του ΜΣ του Τόκιο και του ΜΣ του Παρισιού εξετάστηκε ο συσχετισμός μεταξύ σημαιών και ROs που χρησιμοποιούνται από τις αντίστοιχες σημαίες, υποβάλλοντας έγγραφο στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό που βασίζεται σε στοιχεία του 2011. Ο συνδυασμός της Σιέρα Λεόνε και της Phoenix Register of Shipping οδήγησε σε ποσοστό απαγόρευσης απόπλου 41%. Η Δημοκρατία της Μολδαβίας με το Dromon Bureau of Shipping είχε ποσοστό κρατήσεων 33%, ακολουθούμενη και το Saint Kitts and Nevis και το διεθνές νηολόγιο της με 12% (Paris MoU, 2012).

3.1.3 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Η εισαγωγή του Νέου Καθεστώτος Επιθεώρησης το 2011 είχε αντίκτυπο στα στοιχεία του 2012. Η μείωση του συνολικού αριθμού των επιθεωρήσεων το 2011 (σε σχέση με το 2010) συνεχίστηκε και το 2012. Βασικά στοιχεία του Νέου Καθεστώτος Επιθεώρησης είναι ότι ο στόχος για τις ετήσιες επιθεωρήσεις που πραγματοποιούνται από κάθε κράτος-μέλος του ΜΣ των Παρισίων βασίζεται περισσότερο στα στοιχεία κίνησης των πλοίων, παρά στον αριθμό των πλοίων που καταπλέουν σε ένα λιμάνι, και στην επιβράβευση των πλοίων που με συνέπεια συμβάλλουν σε μια πιο ποιοτική ναυτιλία με μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα ελεύθερα επιθεωρήσεων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα παρά την πτώση του αριθμού των επιθεωρήσεων το συνολικό ποσοστό εντοπισμού ανεπαρκειών και κρατήσεων να παραμένει σταθερό ή και λίγο αυξημένο. Σε σύγκριση με το 2011, το ποσοστό κράτησης έχει σταθεροποιηθεί στο 4%. Η Ιταλία, οι Κάτω Χώρες, η Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο συμβάλλουν περισσότερο στις συνολικές προσπάθειες ελέγχου σε ποσοστιαίες μονάδες (Paris MoU, 2012).

Απο την άλλη όμως, τόσο ο συνολικός αριθμός επιθεωρήσεων που εντόπισαν ελλείψεις όσο και ο συνολικός αριθμός κρατήσεων πλοίων εμφάνισαν μείωση. Το 2012 συνολικά σε 15 πλοία είχε απαγορευτεί ο απόπλους. Δηλαδή 5 λιγότερα σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Οι πολλαπλές συλλήψεις ήταν η πιο κοινή αιτία για την απαγόρευση απόπλου το 2012. Κατά το έτος αυτό διεξήχθησαν 1.090 επιθεωρήσεις και 114 κρατήσεις πλοίων που έφεραν σημαίες της «Μαύρης Λίστας» με ποσοστό κράτησης 10,46 %. Για τα πλοία που φέρουν σημαίες της «Γκρίζας Λίστας» το ποσοστό κράτησης είναι 6,39% (1.017 επιθεωρήσεις, 65 κρατήσεις) και τα πλοία που φέρουν σημαίες της «Λευκής Λίστας», το ποσοστό ανέρχεται σε 2,99 % (16.092 έλεγχοι και 482 κρατήσεις) (Paris MoU, 2012). Επίσης, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, μεγαλύτερα ποσοστά κρατήσεων παρατηρούνται σε συνδυασμούς σημαιών της Μαύρης Λίστας με RO με κακές επιδόσεις.

3.2 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

3.2.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Οι κυβερνήσεις των κρατών της Μαύρης Θάλασσας στο «Στρατηγικό Σχέδιο Δράσης για την Αποκατάσταση και την Προστασία της Μαύρης Θάλασσας», που εγκρίθηκε κατά την υπουργική διάσκεψη η οποία πραγματοποιήθηκε στην Κωνσταντινούπολη στις 30 - 31 Οκτ 1996, αποφάσισαν να ξεκινήσουν ένα εναρμονισμένο σύστημα κρατικού ελέγχου λιμένων, με την έγκριση του μνημονίου συμφωνίας σχετικά με τον κρατικό έλεγχο λιμένων (Black Sea MoU, 2012).

Το μνημόνιο συνεννόησης για τον κρατικό έλεγχο λιμένων στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας (BS MOU) ολοκληρώθηκε και υπεγράφη στην Κωνσταντινούπολη της Τουρκίας στις 7 Απριλίου 2000 από τους εκπροσώπους των ναυτιλιακών αρχών της Βουλγαρίας, Γεωργίας, Ρουμανίας, Ρωσικής Ομοσπονδίας, Τουρκίας και Ουκρανίας (Black Sea MoU, 2012).

Στις 19 Δεκεμβρίου 2000 το μνημόνιο τέθηκε αρχικά σε ισχύ στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας για τρία ναυτικά κράτη που αποδέχτηκαν το BS MoU. Από την 12η Δεκεμβρίου 2002 το ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας τέθηκε σε ισχύ για όλα τα ναυτικά κράτη στη Μαύρη Θάλασσα: Βουλγαρία, Γεωργία, Ρουμανία, Ρωσική Ομοσπονδία, Τουρκία και Ουκρανία (Black Sea MoU, 2012).

Η Επιτροπή Κρατικού Ελέγχου Λιμένων έχει συσταθεί βάσει του Μνημονίου και είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο της εφαρμογής και τη συνεχή λειτουργία του μνημονίου. Η επιτροπή αποτελείται από εκπροσώπους των ναυτικών αρχών των έξι κρατών μελών και παρατηρητές που εκπροσωπούν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και την Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO). Η Επιτροπή επέτρεψε καθεστώς παρατηρητή στο USCG, ΜΣ των Παρισίων, ΜΣ της Μεσογείου, ΜΣ Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής και στην Επιτροπή για την Προστασία της Μαύρης Θάλασσας από τη ρύπανση (Black Sea MoU, 2012).

Για το συντονισμό της καθημερινής δραστηριότητας του οργανισμού, μετά από πρόταση της ναυτιλιακής διοίκησης της Τουρκίας, οι αρχές του ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας αποφάσισαν την ίδρυση της Έδρας και της Γραμματείας του στην Κωνσταντινούπολη.

Συνοπτικά τα πρόσφατα στοιχεία εφαρμογής του μνημονίου φαίνονται στον παρακάτω πίνακα, όπου παρατίθενται συγκεκριμένα τα αποτελέσματα της τελευταίας τριετίας (2010-2012). Για το έτος 2010, ο μεγαλύτερος αριθμός των επιθεωρήσεων στις χώρες του μνημονίου εντοπίζεται στη Ρουμανία (1.230) κι ακολουθούν η Ρωσία (1.200), η Ουκρανία (1.024), η Γεωργία (698), η Βουλγαρία (512) και τέλος η Τουρκία (265). Το μεγαλύτερο αριθμό επιθεωρήσεων που εντοπίστηκαν ανεπάρκειες έχει η Ρωσία (935) κι ακολουθούν η Ρουμανία (707), η Ουκρανία (690), η Βουλγαρία (395), η Γεωργία (314) και τέλος η Τουρκία (150). Το μεγαλύτερο ποσοστό εντοπισμού ανεπαρκειών σε σχέση με τις συνολικές επιθεωρήσεις κατέχει η Ρωσία (78%), ενώ ακολουθεί η Βουλγαρία (77%). Ως προς το ποσοστό κρατήσεων αναφορικά με το σύνολο των επιθεωρήσεων, το μεγαλύτερο ποσοστό κατέχει η Ουκρανία (10%) κι ακολουθεί η Ρωσία (8%).

Το έτος 2011, η κατάταξη ως προς τον αριθμό των επιθεωρήσεων είναι διαφορετική, καθώς στη Ρωσία παρατηρείται ο μεγαλύτερος (1.205) κι ακολουθεί η Ουκρανία (1.178), η Ρουμανία (776), η Γεωργία (649), η Βουλγαρία (552) και η Τουρκία. Η Ρωσία παραμένει πρώτη στο ποσοστό ανεπαρκειών που εντοπίστηκαν κατά τις επιθεωρήσεις (80%). Μάλιστα, είναι αυξημένο το ποσοστό σε σχέση με το 2010. Η Ρωσία έχει επίσης για το έτος αυτό το υψηλότερο ποσοστό κρατήσεων αναφορικά με το σύνολο των επιθεωρήσεων (8%). Γενικά, το σύνολο των επιθεωρήσεων στις χώρες του μνημονίου είναι μειωμένο από 4.929 το 2010 σε 4.657 το 2011.

Το 2012, η Ρωσία έχει επίσης τον υψηλότερο αριθμό επιθεωρήσεων και μάλιστα αυξημένο σε σχέση με τα προηγούμενα έτη (1.395). Όπως φαίνεται, η αύξηση των επιθεωρήσεων επέδρασε θετικά πάνω στο ποσοστό των ανεπαρκειών που εντοπίστηκαν κατά τις επιθεωρήσεις, καθώς το ποσοστό αυτό υποχώρησε στο 76% το 2012. Το υψηλότερο ποσοστό κρατήσεων ήταν πάλι στη Ρωσία και ήταν σταθερό στο 8%. Ο δεύτερος μεγαλύτερος αριθμός των επιθεωρήσεων παρατηρείται και πάλι στην Ουκρανία (907) κι ακολουθούν η Ρουμανία (727), η Βουλγαρία (567), η Τουρκία (537)

και τέλος η Γεωργία (474). Γενικά, ο αριθμός των επιθεωρήσεων για το 2012 (4.607), εμφανίζεται και πάλι μειωμένος σε σχέση με το 2011.

Πίνακας 2: Μνημόνιο Μαύρης Θάλασσας αποτελέσματα (2010-2011-2012)

ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ					
2010					
ΑΡΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣ ΕΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣ ΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙ ΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΡΑΤΗΣΕ ΩΝ	% ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ/ΣΥ ΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ	% ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ/ΣΥ ΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ
ΒΟΥΛΓΑ ΡΙΑ	512	395	25	77,15%	4,88%
ΓΕΩΡΓΙΑ	698	314	3	44,99%	0,43%
ΡΟΥΜΑΝ ΙΑ	1230	707	48	57,48%	3,90%
ΡΩΣΙΑ	1.200	935	92	77,92%	7,67%
ΤΟΥΡΚΙ Α	265	150	13	56,60%	4,91%
ΟΥΚΡΑΝ ΙΑ	1024	690	105	67,38%	10,25%
ΣΥΝΟΛΟ	4.929	3.191	286	64,74%	5,80%
2011					
ΑΡΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣ ΕΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣ ΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙ ΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΡΑΤΗΣΕ ΩΝ	% ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ/ΣΥ ΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ	% ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ/ΣΥ ΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ
ΒΟΥΛΓΑ ΡΙΑ	552	415	24	75,18%	4,35%
ΓΕΩΡΓΙΑ	649	409	15	63,02%	2,31%
ΡΟΥΜΑΝ ΙΑ	776	399	18	51,42%	2,32%
ΡΩΣΙΑ	1.205	961	91	79,75%	7,55%
ΤΟΥΡΚΙ Α	297	182	21	61,28%	7,07%
ΟΥΚΡΑΝ ΙΑ	1178	790	80	67,06%	6,79%
ΣΥΝΟΛΟ	4.657	3.156	249	67,77%	5,35%

2012					
ΑΡΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣ ΕΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣ ΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙ ΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΡΑΤΗΣΕ ΩΝ	% ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ/ΣΥ ΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ	% ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ/ΣΥ ΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ
ΒΟΥΛΓΑ ΡΙΑ	567	418	25	73,72%	4,41%
ΓΕΩΡΓΙΑ	474	336	10	70,89%	2,11%
ΡΟΥΜΑ ΝΙΑ	727	391	16	53,78%	2,20%
ΡΩΣΙΑ	1.395	1.060	114	75,99%	8,17%
ΤΟΥΡΚΙ Α	537	360	41	67,04%	7,64%
ΟΥΚΡΑΝ ΙΑ	907	437	9	48,18%	0,99%
ΣΥΝΟΛΟ	4.607	3.002	215	65,16%	4,67%

Πηγή στοιχείων: (Black Sea MoU, 2012; Black Sea MoU, 2011; Black Sea MoU, 2010)

3.2.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Η Ρωσική Ομοσπονδία έχει αναπτύξει το Σύστημα Πληροφοριών της Μαύρης Θάλασσας (BSIS), μηχανογραφημένο σύστημα πληροφοριών PSC για το ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας, βασισμένη στην τεχνική που χρησιμοποιήθηκε για το Μηχανογραφημένο Σύστημα Πληροφοριών της Ασίας και του Ειρηνικού (APCIS), σύστημα πληροφοριών PSC για το ΜΣ του Τόκιο, που αναπτύχθηκε επίσης από την Ρωσική Ομοσπονδία. Το BSIS παρέχει τα απαραίτητα εργαλεία για να βοηθήσει τους επιθεωρητές PSC στην εκτέλεση των επιθεωρήσεων. Οι επιθεωρητές PSC χρησιμοποιούν, με αυτό τον τρόπο, μια ολοκληρωμένη βάση δεδομένων που περιέχει δεδομένα πλοίων που λαμβάνονται από διάφορες πηγές και για ένα μεγάλο αριθμό σκαφών (Black Sea MoU, 2012). Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν τα γενικά στοιχεία του σκάφους και το ιστορικό επιθεωρήσεων PSC.

Για την πληροφόρηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας για τα νέα του ΜΣ, τις διαδικασίες του και τα αποτελέσματα επιθεωρήσεων του, το ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας

δημιούργησε την ιστοσελίδα www.bsmou.org που περιέχει γενικές πληροφορίες σχετικά με το ΜΣ και τακτικά ενημερωμένη λίστα κρατήσεων. Λαμβάνοντας υπόψη την επιτυχή λειτουργία του BSIS , αποφασίστηκε να ξεκινήσει ανοικτή δημοσίευση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων PSC στο διαδίκτυο μέσω απευθείας σύνδεσης με την βάση δεδομένων του ΜΣ που παρέχει άμεσα τα αποτελέσματα της επιθεώρησης (Black Sea MoU, 2012).

Η ετήσια έκθεση περιγράφει τις πρόσφατες δραστηριότητες του κρατικού ελέγχου λιμένων στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, καθώς και διεθνείς προοπτικές για τον κρατικό έλεγχο λιμένων και περιλαμβάνει τα στατιστικά στοιχεία του κρατικού ελέγχου λιμένων που πραγματοποιούνται από τις αρχές των κρατών του ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας κατά τη διάρκεια του έτους 2012 (Black Sea MoU, 2012).

Ο Κρατικός Έλεγχος Λιμένων έχει ιδιαίτερη σημασία για τις αρχές των κρατών του ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας λόγω του ρόλου της ναυτιλίας στο εμπόριο της περιοχής και της ευαισθησίας του Ευξείνου Πόντου και των ακτών της στην περιβαλλοντική ζημία. Με αυτόν τον τρόπο, οι αρχές των κρατών του ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας έχουν αφιερώσει σημαντικούς πόρους για να έχουν ένα αυστηρό πρόγραμμα κρατικού ελέγχου λιμένων με βάση τα υψηλότερα πρότυπα (Black Sea MoU, 2012).

Οι επιθεωρήσεις PSC διενεργούνται για να εξασφαλιστεί ότι τα αλλοδαπά, και όχι μόνο, πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας είναι αξιόπλοα, δεν έχουν κίνδυνο ρύπανσης, παρέχουν ένα υγιές και ασφαλές περιβάλλον και συμμορφώνονται με τους σχετικούς διεθνείς κανονισμούς και εντός του πεδίου εφαρμογής της εθνικής νομοθεσίας και των κανονισμών που διέπουν τις αρχές των κρατών (Black Sea MoU, 2012).

Μέσω ενός συστήματος στόχευσης – επιλογής πλοίων για επιθεώρηση, βασισμένου στο ηλεκτρονικό προφίλ κινδύνου του πλοίου, και της δημοσίευσης μηνιαίας λίστας παρακολούθησης πλοίων, το ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας αύξησε την πίεση στα υποβαθμισμένα πλοία προκειμένου να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους ή διαφορετικά να αναγκαστούν να εγκαταλείψουν την περιοχή. Στόχος των αρχών των μελών του ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας είναι η επιθεώρηση των καταλληλότερων πλοίων με βάση το βαθμό κινδύνου, δίνοντας προτεραιότητα σε πλοία με υψηλότερο βαθμό, σε σύγκριση με

εκείνα που έχουν χαρακτηριστεί από χαμηλότερο βαθμό κινδύνου. Υπό το φως του Νέου Καθεστώτος Ελέγχου (NIR) του ΜΣ των Παρισίων, περαιτέρω βελτίωση του συστήματος στόχευσης – επιλογής των πλοίων και του συστήματος ελέγχου βρίσκονται σε εξέλιξη (Black Sea MoU, 2012).

Σύμφωνα με την Ετήσια έκθεση PSC κατά τη διάρκεια της περιόδου από 1η Ιανουαρίου έως 31η Δεκεμβρίου 2012, 5.594 πλοία κατέπλευσαν σε λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας που διεξάγονται επιθεωρήσεις. Απο αυτά, 3.464 (61,92%) πλοία επιθεωρήθηκαν και 194 (5,60%) πλοία κρατήθηκαν. Ο αριθμός των πλοίων που επιθεωρήθηκαν το 2012 είναι λίγο αυξημένος σε σύγκριση με τον αριθμό αυτών που επιθεωρήθηκαν το 2011 (3.392), παρά την αύξηση κατά 15,24 % των πλοίων που κατέπλευσαν σε λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας το 2012 σε σχέση με το 2011 (4.854). Κατά τη διάρκεια του 2012 καταγράφηκαν συνολικά 17.926 ελλείψεις σε σχέση με τις 19255 που καταγράφηκαν το 2011. Ο μέσος αριθμός των ελλείψεων ανά επιθεώρηση το 2012 ήταν 3,89 σε σχέση με το 4,13 του 2011, με αποτέλεσμα μια βελτίωση του σημείου ανεπάρκειας κατά 0,24.

3.2.3 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Το 2012 οι αρχές των μελών του ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας διενήργησαν συνολικά 4.607 αρχικές επιθεωρήσεις, που αντιπροσωπεύουν μείωση κατά 1,07% σε σύγκριση με τις 4.657 αρχικές επιθεωρήσεις του 2011. Το περιφερειακό ποσοστό ελέγχου είναι 62 %, το οποίο εμφανίζει μείωση περίπου 8% σε σχέση με το 2011 (69,88%). Το 2012 ανεπάρκειες εντοπίστηκαν στο 65,16% των συνολικών επιθεωρήσεων που πραγματοποιήθηκαν, ποσοστό που ήταν μειωμένο συγκριτικά με το 67,77% του 2011. Συνολικά έγιναν 215 κρατήσεις σε πλοία που βρέθηκαν να έχουν σοβαρές ελλείψεις. Αυτό αντιπροσωπεύει ένα ποσοστό κράτησης του 4,67 %, το οποίο είναι μειωμένο κατά 0,68 % σε σύγκριση με τις 249 κρατήσεις του 2011 (Black Sea MoU, 2012).

Για την περαιτέρω προώθηση της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος, η επικεντρωμένη εκστρατεία επιθεώρησης (CIC) διεξάγεται σε συνδυασμό με τα ΜΣ των

Παρισίων και του Τόκιο. Από την 1η Σεπτέμβρη του 2012 μέχρι 30 Νοεμβρίου 2012, η CIC διεξήχθη σε σχέση με τα συστήματα πυρασφάλειας (Black Sea MoU, 2012).

Οι αρχές των κρατών του ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας έχουν δεσμευθεί να διασφαλίζουν ότι μόνο υψηλής ποιότητας πλοία που λειτουργούν με το κατάλληλο πλήρωμα θα πλέουν στην περιοχή, επενδύοντας σημαντικούς πόρους και προσπάθεια για τη δημιουργία και τη συντήρηση ενός προγράμματος PSC για την εξάλειψη των πλοίων με ελλείψεις από την περιοχή (Black Sea MoU, 2012). Κατά συνέπεια, παρά τα μειονεκτήματα που παρατηρήθηκαν στο παρελθόν ως προς την εφαρμογή του, οι αρχές του μνημονίου έχουν ξεκινήσει εντατικές προσπάθειες στη βελτίωσή τους.

3.3 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΟΥ ΤΟΚΙΟ

3.3.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Υπάρχουν αρκετές αξιοσημείωτες εξελίξεις του ΜΣ του Τόκιο το 2012, και συγκεκριμένα: η εφαρμογή του νέου συστήματος κωδικοποίησης, η θέσπιση μέτρων σχετικά με πλοία που παρουσιάζουν ελλείψεις, η ανανέωση της ιστοσελίδας του ΜΣ και η ίδρυση του ανοικτού φόρουμ με τη βιομηχανία (Tokyo MoU, 2012).

Η ετήσια έκθεση παρουσιάζει τις εξελίξεις του κρατικού ελέγχου λιμένων και τις δραστηριότητες του ΜΣ του Τόκιο το 2012. Επιπλέον, η έκθεση παρέχει στατιστικά δεδομένα του κρατικού ελέγχου λιμένων και ανάλυση σχετικά με τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενεργούνται από τις αρχές των κρατών - μελών κατά τη διάρκεια του έτους (Tokyo MoU, 2012).

Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία για την εφαρμογή του μνημονίου, οι αρχές των μελών του ΜΣ του Τόκιο πραγματοποίησαν συνολικά 30.929 ελέγχους το 2012, καταγράφοντας ένα νέο ρεκόρ, όχι μόνο για το ΜΣ του Τόκιο, αλλά και για τα περιφερειακά καθεστώτα PSC σε όλο τον κόσμο. Η απαγόρευση του απόπλου έχει μειωθεί τόσο σε αριθμό όσο και ως ποσοστό το 2012. Για πρώτη φορά το περιφερειακό ποσοστό κράτησης είναι κάτω από 5% (4,59%), με εξαίρεση το έτος έναρξης της λειτουργίας του ΜΣ του Τόκιο Αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως μια θετική έκβαση της

αποτελεσματικής λειτουργίας του προγράμματος PSC από τις αρχές του ΜΣ του Τόκιο.

Το ΜΣ του Τόκιο έχει διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στην προώθηση της ασφάλειας στη θάλασσα, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της διασφάλισης των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων στην περιοχή της Ασίας - Ειρηνικού από την ίδρυσή του. Το ΜΣ του Τόκιο θα συνεχίσει τις προσπάθειες για την ενίσχυση και τη βελτίωση των δραστηριοτήτων PSC, έτσι ώστε να εξαλειφθούν τα υποβαθμισμένα πλοία στο μέγιστο βαθμό στην περιοχή (Tokyo MoU, 2012).

Παρακάτω παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της τελευταίας τριετίας σχετικά με την εφαρμογή του μνημονίου ανά χώρα. Είναι σημαντικό να τονιστεί πως, αντίθετα με τα άλλα δύο μνημόνια στα οποία ο αριθμός των επιθεωρήσεων μειώθηκε, στο ΜΣ του Τόκιο υπάρχει αύξηση του αριθμού των επιθεωρήσεων, από 25.762 το 2010 σε 28.627 το 2011 και σε 30.929 το 2012.

Σύμφωνα με τα στοιχεία για το 2010, το μεγαλύτερο αριθμό επιθεωρήσεων διεξήγαγαν η Ιαπωνία (5.308) και η Κίνα (5.186), ενώ ακολουθεί η Αυστραλία (3.127). Το πιο υψηλό ποσοστό ανεπαρκειών εντοπίστηκε ωστόσο στην Κίνα (86%), όπως επίσης και το υψηλότερο ποσοστό κρατήσεων (10%). Σημαντικό είναι εδώ να αναφερθεί πως στα νησιά Φίτζι, από τις 56 επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν, δεν εντοπίστηκε καμία ανεπάρκεια. Στα νησιά Βανουάτου από την άλλη, δεν πραγματοποιήθηκε καμία επιθεώρηση.

Για το έτος 2011, ο υψηλότερος αριθμός επιθεωρήσεων παρατηρείται στην Κίνα (7.821), αριθμός που ήταν μεγαλύτερος από τον αριθμό των επιθεωρήσεων που διεξήγαγαν οι αρχές της Κίνας το 2010. Η Σιγκαπούρη κατέχει για το έτος αυτό το υψηλότερο ποσοστό εντοπισμού ανεπαρκειών (89%) και ακολουθεί η Κίνα με (86%), η οποία παρουσιάζει και το μεγαλύτερο ποσοστό κρατήσεων (9%) σε σχέση με το σύνολο των επιθεωρήσεων που πραγματοποιήσε. Ως προς τον αριθμό των επιθεωρήσεων, ακολουθούν η Ιαπωνία (5.076) και η Αυστραλία (3.002).

Για το έτος 2012, ο υψηλότερος αριθμός επιθεωρήσεων πραγματοποιήθηκε πάλι στην Κίνα (8.321). Η αύξηση των επιθεωρήσεων οδήγησε το έτος αυτό σε ελαφρά υποχώρηση του ποσοστού ανεπαρκειών που εντοπίστηκαν στην Κίνα σε 84% και του

ποσοστού κρατήσεων σε 7%. Δεύτερη σε αριθμό επιθεωρήσεων είναι και πάλι η Ιαπωνία (5.193) και τρίτη σταθερά η Αυστραλία (3.179).

Πίνακας 3: Αποτελέσματα εφαρμογής μνημονίου Τόκιο (2010-2011-2012)

ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΟΚΙΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

2010

ΑΡΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ	% ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ/ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ	% ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ/ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	3127	1604	222	51%	7%
ΚΑΝΑΔΑΣ	447	235	5	53%	1%
ΧΙΛΗ	764	388	14	51%	2%
ΚΙΝΑ	5186	4469	532	86%	10%
ΦΙΤΖΙ	56	0	0	0%	0%
ΧΟΝΓΚ-ΚΟΝΓΚ	734	481	21	66%	3%
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ	1406	299	38	21%	3%
ΙΑΠΩΝΙΑ	5308	3578	239	67%	5%
ΚΟΡΕΑ	2290	1838	205	80%	9%
ΜΑΛΑΙΣΙΑ	660	353	12	53%	2%
ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ	565	289	13	51%	2%
ΠΑΠΟΥΑ ΝΕΑ ΓΟΥΙΝΕΑ	178	80	3	45%	2%
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	1785	597	4	33%	0%
ΡΩΣΙΑ	1068	809	30	76%	3%
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	792	635	19	80%	2%
ΤΑΙΛΑΝΔΗ	368	186	2	51%	1%
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	0	0	0	0%	0%
ΒΙΕΤΝΑΜ	1028	734	52	71%	5%
ΣΥΝΟΛΟ	25762	16575	1411	64%	5%

2011

ΑΡΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ	% ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ/ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ	% ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ/ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	3.002	1741	275	58%	9%
ΚΑΝΑΔΑΣ	325	187	8	58%	2%
ΧΙΛΗ	861	391	28	45%	3%
ΚΙΝΑ	7.821	6.745	678	86%	9%
ΦΙΤΖΙ	33	2	0	6%	0%
ΧΟΝΓΚ-ΚΟΝΓΚ	746	437	25	59%	3%
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ	2.150	627	77	29%	4%
ΙΑΠΩΝΙΑ	5.076	3.343	217	66%	4%
ΚΟΡΕΑ	2.070	1.595	126	77%	6%
ΜΑΛΑΙΣΙΑ	848	462	13	54%	2%
ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ	479	242	12	51%	3%
ΠΑΠΟΥΑ ΝΕΑ ΓΟΥΙΝΕΑ	102	38	3	37%	3%
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	1.812	499	4	28%	0%
ΡΩΣΙΑ	1.136	860	25	76%	2%
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	740	659	29	89%	4%
ΤΑΙΛΑΝΔΗ	333	131	6	39%	2%
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	0	0	0	0%	0%
ΒΙΕΤΝΑΜ	1.093	691	36	63%	3%
ΣΥΝΟΛΟ	28.627	18.650	1.562	65%	5%

2012

ΑΡΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ	% ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ/ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ	% ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ/ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	3.179	1678	210	53%	7%
ΚΑΝΑΔΑΣ	487	292	7	60%	1%
ΧΙΛΗ	907	402	16	44%	2%
ΚΙΝΑ	8.321	7.002	596	84%	7%
ΦΙΤΖΙ	28	2	0	7%	0%
ΧΟΝΓΚ-ΚΟΝΓΚ	743	600	34	81%	5%
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ	2.673	757	67	28%	3%
ΙΑΠΩΝΙΑ	5.193	3.371	237	65%	5%
ΚΟΡΕΑ	2.350	1.673	113	71%	5%
ΜΑΛΑΙΣΙΑ	892	403	12	45%	1%
ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ	476	263	16	55%	3%
ΠΑΠΟΥΑ ΝΕΑ ΓΟΥΙΝΕΑ	70	24	0	34%	0%
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	2.004	458	3	23%	0%
ΡΩΣΙΑ	1.081	771	28	71%	3%
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	779	696	44	89%	6%
ΤΑΙΛΑΝΔΗ	456	99	1	22%	0%
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	0	0	0	0%	0%
ΒΙΕΤΝΑΜ	1.290	759	37	59%	3%
ΣΥΝΟΛΟ	30.929	19.250	1.421	62%	5%

Πηγή στοιχείων: (Tokyo MoU, 2012; Tokyo MoU, 2011; Tokyo MoU, 2010)

3.3.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Του ΜΣ του Τόκιο προχώρησε στην εφαρμογή ενός νέου συστήματος κωδικοποίησης το 2012, που αποτέλεσε επίτευγμα του κοινού έργου που επιτελέστηκε από τα ΜΣ των

Παρισίων και του Τόκιο. Το νέο σύστημα κωδικοποίησης θα υιοθετηθεί ευρέως από άλλα περιφερειακά καθεστώτα PSC και τις βιομηχανικές οργανώσεις για την ανταλλαγή πληροφοριών. Μετά από δοκιμή σχεδόν δύο ετών, το ΜΣ του Τόκιο αποφάσισε οριστικά να εφαρμόσει τα μέτρα κατά των πλοίων με χαμηλές επιδόσεις. Είναι ενθαρρυντικό το γεγονός ότι ο αριθμός των πλοίων με χαμηλές επιδόσεις μειώνεται κάθε μήνα, σε σύγκριση με τις αρχές του χρόνου κατά την δοκιμαστική εφαρμογή (Tokyo MoU, 2012).

Σύμφωνα με την προηγούμενη Ετήσια Έκθεση, το ΜΣ του Τόκιο εξέτασε τη δημιουργία ενός συστήματος για την ανταλλαγή απόψεων και τη διεξαγωγή διαλόγου με την βιομηχανία. Σε αυτό το πλαίσιο, το πρώτο ανοιχτό φόρουμ με τη βιομηχανία συγκλήθηκε σε συνεργασία με την συνεδρίαση της Επιτροπής Κρατικού Ελέγχου Λιμένων στη Χιλή. Στο φόρουμ συμμετείχαν: η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων (IACS), ο Σύνδεσμος Νηογνομόνων Ασίας (ACS), η INTERCARGO, το Διεθνές Επιμελητήριο Ναυτιλίας και η Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία (ICS / ISF) και η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF) (Tokyo MoU, 2012).

3.3.3 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Η επικεντρωμένη εκστρατεία επιθεωρήσεων (CIC) για την πυρασφάλεια (FSS) διεξήχθη από την 1η Σεπτεμβρίου έως την 30η Νοεμβρίου του 2012. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, συνολικά 8.274 επιθεωρήσεις PSC διεξήχθησαν από τις αρχές των δεκαοκτώ κρατών, εκ των οποίων 6.606 αφορούσαν επιθεώρηση CIC. Συνολικά 217 κρατήσεις καταγράφονται κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων CIC, μεταξύ των οποίων 150 ή το 69 % από κρατήθηκαν ως τα άμεσα αποτελέσματα της CIC. Οι κρατήσεις σχετικές με την CIC ανέρχονται στο 2,3%, ενώ το συνολικό ποσοστό κρατήσεων CIC είναι 3,3 %. Συνολικά καταγράφηκαν 4.279 ελλείψεις σχετικές με την CIC. Οι πιο σημαντικές ελλείψεις, που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια της εκστρατείας, σχετίζονται με πυροσβεστικό εξοπλισμό και συσκευές και ανήλθαν σε 659 (15,40 %) , ακολουθούμενες από τις 470 (11 %) ελλείψεις που αφορούσαν στην άμεση διαθεσιμότητα του εξοπλισμού πυρόσβεσης και τις 410 (9,58%) ελλείψεις που

σχετίζονταν με τα συστήματα ανίχνευσης πυρκαγιάς και συναγερμού. Παρά το γεγονός ότι τα συνολικά αποτελέσματα της CIC είναι γενικά ικανοποιητικά, δεδομένου ότι σχεδόν το 70% των κρατήσεων ήταν σχετικές με την CIC κατά την διάρκεια αυτής της περιόδου επιθεωρήσεων, η βιομηχανία δεν παρουσιάζει το αποδεκτό επίπεδο συμμόρφωσης με τις σχετικές απαιτήσεις του συστήματος πυρασφάλειας. Η εκστρατεία αυτή πραγματοποιήθηκε από κοινού με το ΜΣ των Παρισίων, αλλά και με τη συμμετοχή των περιφερειακών καθεστώτων PSC των ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας, του Ινδικού Ωκεανού, της Μεσογείου και της Συμφωνίας της Viña del Mar (Tokyo MoU, 2012).

3.4 ΜΕΛΕΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΧΕΣΗ ΜΝΗΜΟΝΙΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΝΗΜΟΝΙΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Ενώ υπάρχει διαθέσιμη βιβλιογραφία σχετικά με τους λόγους για τους οποίους οι επιθεωρήσεις στα πλαίσια του ελέγχου κρατικών λιμένων θα πρέπει να εφαρμοστούν και πώς θα πρέπει να εφαρμοστούν, υπάρχει έλλειψη μελετών αναφορικά με στατιστικές αναλύσεις σχετικές με την αποτελεσματικότητα των ελέγχων αυτών.

Για παράδειγμα, ο Kasoulides (1993) εξηγεί πώς η ενδυνάμωση του κράτους σημαίας έχει μειώσει τη διάδοση των ανοιχτών μητρώων και γιατί τα παράκτια κράτη έχουν αντιδράσει σχετικά με την διεκδίκηση των δικαιωμάτων τους μέσω του προκύπτοντος καθεστώτος ελέγχου από το κράτος λιμένα σε περιφερειακό επίπεδο. Ο Ozcaýir (2001) εξετάζει σχετικά θέματα, όπως τον κεντρικό ρόλο του Κώδικα ISM, τη λειτουργία των νηογνομόνων, τις επιπτώσεις του ναυαγίου Erika στη διαμόρφωση πρακτικών στους ελέγχους κρατικών λιμένων στην Ευρώπη, καθώς και την πρακτική της επιθεώρησης σε διαφορετικές περιοχές ή χώρες. Ο Clarke (1994) περιγράφει πώς η αναποτελεσματικότητα των κρατών σημαίας δεν έδωσε στα κράτη λιμένα καμία άλλη επιλογή από το να αναλάβουν ενεργά μέτρα για να βοηθήσουν τον εαυτό τους. Ο Kiehne (1996) εστιάζει στις κυρώσεις που επιβάλλονται από τις αρχές ελέγχου κρατικών λιμένων στα ξένα πλοία που πρόκειται να επιθεωρηθούν, καθώς και στις οδηγίες για να

αντιμετωπιστούν οι ελλείψεις (π.χ. με άμεση ισχύ, πριν από την αναχώρηση, εντός δύο εβδομάδων, ή στον επόμενο λιμένα κατάπλου) και στις κρατήσεις. Ο Cuttler (1995) εξετάζει τις επιθεωρήσεις σε σχέση με την προέλευση των πλοίων αναφορικά με την πρόληψη της ρύπανσης και καλεί τα κράτη να δώσουν μεγαλύτερη προσοχή στα πιθανά οφέλη της ανάπτυξης ενός ενεργητικού πλαισίου (Cuttler, 1995).

Ο Hare (1997) με τη μελέτη του ήταν από τους πρώτους που προσέγγισε βιβλιογραφικά την αποτελεσματικότητα του ελέγχου κρατικών λιμένων, δείχνοντας πως η διάδοση των περιφερειακών ΜΣ έχει μειώσει σημαντικά τις δυνατότητες για τα πλοία με μειωμένες επιδόσεις να συμμετάσχουν στο διεθνές εμπόριο. Ο McDorman (2000) εξετάζει επίσης πώς τα περιφερειακά μνημόνια συνεννόησης για τον έλεγχο κρατικών λιμένων και οι διαδικασίες εναρμονισμένης επιθεώρησης έχουν συμβάλει στην εξίσωση των διαφορών μεταξύ των διαφόρων λιμένων. Ο Owen (1996) δίνει λεπτομερή περιγραφή της πρακτικής του ελέγχου κρατικών λιμένων στο ΜΣ των Παρισίων και περιγράφει τους περιορισμούς που σχετίζονται με το καθεστώς της επιθεώρησης και συνδέοντάς τους με το γεγονός ότι το κράτος λιμένα δεν έχει άμεση επιρροή στο σχεδιασμό και την κατασκευή των πλοίων που πρόκειται να επιθεωρηθούν.

Με βάση την εφαρμογή του ελέγχου κρατικών λιμένων στο Ηνωμένο Βασίλειο, ο Odeke (1997) αναφέρει ότι η επιθεώρηση ενισχύει την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της. Ο Bell (1993) παρουσιάζει περαιτέρω τις απόψεις της βρετανικής κυβέρνησης για τη σχέση μεταξύ του κράτους σημαίας, την εφαρμογή του ελέγχου και της επιθεώρησης. Το Ηνωμένο Βασίλειο συμερίζεται τη διεθνώς επικρατούσα άποψη ότι το κράτος σημαίας εξακολουθεί να φέρει το μεγαλύτερο βάρος και έχει το μεγαλύτερο δυναμικό για να εξαναγκάσει ένα πλοίο να ανταποκριθεί στα διεθνή πρότυπα.

Ο Payogo (1994) διενεργεί αξιολόγηση του καθεστώτος του ελέγχου κρατικού λιμένων αναλύοντας τα ετήσια στατιστικά δεδομένα που δημοσιεύονται από το ΜΣ των Παρισίων για το διάστημα 1982-1992. Ένα ενδιαφέρον συμπέρασμα από τον συγγραφέα της μελέτης αυτής είναι ότι ο έλεγχος κρατικών λιμένων έχει προοπτικές επιτυχίας. Από τη μία πλευρά, ο Payogo ισχυρίζεται ότι η υποβαθμισμένη ναυτιλία συνεχίζει να αναπτύσσεται παρά το καθεστώς της επιθεώρησης, ενώ από την άλλη πλευρά επισημαίνει σημαντικές επιτυχίες του καθεστώτος επιθεωρήσεων, όπως τη

συλλογή αναφοράς δεδομένων για τα πλοία της περιοχής, την αύξηση της αποτελεσματικότητας στην εφαρμογή των διεθνών προτύπων και τη στενότερη περιφερειακή συνεργασία, που οδηγεί σε πιο αποτελεσματική επιβολή κανόνων ασφάλειας. Αυτή η παρατήρηση συμφωνεί και με μια μελέτη από τον Mejia (2005) σχετικά με τις επιπτώσεις του κώδικα ISM στο πλαίσιο του ελέγχου κρατικών λιμένων. Ενώ ο Mejia καταδεικνύει μια θετική δυναμική του Κώδικα, ο ίδιος υπογραμμίζει επίσης την έλλειψη πειστικών στατιστικών στοιχείων που να αποδεικνύουν την άμεση συσχέτιση. Έτσι, όσες μελέτες υπάρχουν σχετικά με την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής των μνημονίων, φαίνεται πως αναδεικνύουν γενικά ότι προωθούν την ασφάλεια στη θάλασσα.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία, ο στόχος είναι να διερευνηθεί το κατά πόσο η ανάπτυξη των μνημονίων συνεννόησης των Παρισίων, της Μαύρης Θάλασσας και του Τόκιο συμβάλλουν ή όχι στην προαγωγή της ναυτιλιακής ασφάλειας. Για να καταστεί αυτό εφικτό, έγινε βιβλιογραφική ανασκόπηση του θέματος σε σχέση με τη ναυτιλιακή ασφάλεια και τον έλεγχο των κρατικών λιμένων εν γένει, όπως επίσης και βιβλιογραφική ανασκόπηση όλων των μνημονίων, τα οποία στόχο έχουν να προασπίσουν τη ναυτιλιακή ασφάλεια μέσω του ελέγχου κρατικών λιμένων.

Το κυρίως μέρος της εργασίας, δηλαδή η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των μνημονίων των Παρισίων, της Μαύρης Θάλασσας και του Τόκιο, έγινε μέσω της ανάλυσης των ετήσιων αποτελεσμάτων τους σχετικά με τις επιθεωρήσεις, τις ανεπάρκειες και τις ελλείψεις που εντοπίστηκαν, αλλά και τις κρατήσεις των πλοίων για σοβαρές ανεπάρκειες κι ελλείψεις κατά την τριετία 2010-12. Θα πρέπει να τονιστεί η δυσκολία στην εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων, καθώς τα διάφορα κράτη – μέλη που απαρτίζουν τα μνημόνια συνεννόησης είχαν διαφορετικό προφίλ όσον αναφορά στον αριθμό και την αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων που πραγματοποίησαν.

Όσον αφορά στο ΜΣ των Παρισίων, τα αποτελέσματα έδειξαν πως υπήρξε μια συνολική μείωση του αριθμού των επιθεωρήσεων στην εν λόγω τριετία, η οποία οδήγησε σε μια αυξητική τάση του ποσοστού τόσο των επιθεωρήσεων με ανεπάρκειες όσο και του ποσοστού κρατήσεων. Αυτό φάνηκε χαρακτηριστικά και από την απόδοση των δύο χωρών (Ιταλία και Ηνωμένο Βασίλειο) που σταθερά πραγματοποιούν το μεγαλύτερο αριθμό επιθεωρήσεων μέσα στο ΜΣ των Παρισίων.

Στο ΜΣ της Μαύρης Θάλασσας υπήρξε μια συνολική μείωση του αριθμού των επιθεωρήσεων που οδήγησε σε μια αυξητική τάση το ποσοστό επιθεωρήσεων με ανεπάρκειες. Στις περισσότερες χώρες του μνημονίου σημειώθηκε μείωση του αριθμού των επιθεωρήσεων και αύξηση του ποσοστού των επιθεωρήσεων με ανεπάρκειες και του ποσοστού κρατήσεων. Στη Ρωσία, όμως, που πραγματοποιεί το μεγαλύτερο αριθμό επιθεωρήσεων μέσα στο μνημόνιο, σημειώθηκε αύξηση του αριθμού των επιθεωρήσεων που οδήγησε τελικά (μετά από μια παροδική αύξηση) σε μείωση του

ποσοστού των επιθεωρήσεων με ανεπάρκειες και σε μια διατήρηση περίπου σταθερού του ποσοστού κρατήσεων. Αυτό πιθανόν να αντικατοπτρίζει μια μεγαλύτερη συμμόρφωση των ναυτιλιακών εταιριών, ως αποτέλεσμα της αύξησης του αριθμού των επιθεωρήσεων που πραγματοποίησε η Ρωσία.

Σε αντίθεση, στο ΜΣ του Τόκιο παρατηρήθηκε συνολική αύξηση του αριθμού των επιθεωρήσεων κατά την τελευταία τριετία. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να παραμείνει σταθερό το ποσοστό κρατήσεων, ενώ όσον αφορά στο ποσοστό επιθεωρήσεων με ανεπάρκειες, μετά απο μια μικρή αύξηση το 2011 σε σχέση με το 2010, στο τέλος της τριετίας υπήρξε μια συνολική μείωση. Συγκεκριμένα, στην περίπτωση της Κίνας, η οποία κατά το 2011 και 2012 φαίνεται πως διενεργούσε το μεγαλύτερο αριθμό επιθεωρήσεων μέσα στο ΜΣ το Τόκιο, υπήρξε το 2012 σαφής μείωση του ποσοστού ελλείψεων που εντοπίζονταν και του ποσοστού κρατήσεων σε σχέση με το 2010.

Από την παραπάνω αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των ΜΣ των Παρισίων, της Μαύρης Θάλασσας και του Τόκιο συμπεραίνεται πως γενικά η αύξηση του αριθμού των επιθεωρήσεων οδηγεί τελικά σε καλύτερη συμμόρφωση των ναυτιλιακών εταιριών στους διεθνείς κανόνες ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπως φαίνεται απο την τάση σταθεροποίησης ή και μείωσης του ποσοστού των πλοίων στα οποία εντοπίζονται ελλείψεις ή τα οποία κρατούνται κατά τη διενέργεια των επιθεωρήσεων απο τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων.

Παρόλο που η αύξηση του αριθμού των επιθεωρήσεων απο τον Κρατικό Έλεγχο Λιμένων και του ποσοστού των πλοίων που ελέγχονται κατά την άφιξη τους σε ένα λιμάνι δείχνουν να αποτελούν πολύ σημαντικούς παράγοντες στη βελτίωση της ασφάλειας στη ναυτιλία, εντούτοις δεν είναι οι μοναδικοί, όπως φαίνεται απο τη διαφορά στην αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων και στην απόδοση μεταξύ των διαφορετικών κρατών - μελών που απαρτίζουν τα ΜΣ. Θα πρέπει οι επιθεωρήσεις και οι έλεγχοι να διεξάγονται με όσο το δυνατό αποτελεσματικότερο τρόπο.

Σε αυτό μπορεί να συμβάλει η δημιουργία και χρησιμοποίηση βάσεων δεδομένων για τα πλοία που να περιέχουν πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση του πλοίου (σημαία, χαρακτηριστικά, κτλ) και της επιδόσεις του σε προηγούμενους ελέγχους. Με τη χρήση αυτών των βάσεων δεδομένων γίνεται σωστότερη επιλογή και δίνεται προτεραιότητα

στους ελέγχους και επιθεωρήσεις πλοίων με βεβαρημένο ιστορικό απο προηγούμενους ελέγχους και τέτοια χαρακτηριστικά (ευκαιριακές σημαίες, σημαίες που ανήκουν στη Μαύρη λίστα, κλάσεις), που να έχουν αυξημένες πιθανότητες ελλείψεων σε σχέση με πλοία που πληρούν τις απαραίτητες προδιαγραφές και αποδεδειγμένα προάγουν την ποιοτική ναυτιλία. Επιπλέον, γίνεται καλύτερη και αποτελεσματικότερη διαχείριση και αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων και του διαθέσιμου δυναμικού των Κρατικών Ελέγχων Λιμένων με πιο εκλεκτική χρησιμοποίησή τους στις επιθεωρήσεις εκείνες που έχουν μεγαλύτερη πιθανότητα να εντοπίσουν πλοία με ελλείψεις. Σημαντική είναι λοιπόν η συμβολή στο σημείο αυτό των βάσεων δεδομένων EQUASIS, BSIS και APSIS.

Επίσης η αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων βελτιώνεται με τη συνεχή και επαρκή εκπαίδευση και ενημέρωση των αξιωματικών των Κρατικών Ελέγχων Λιμένων (σεμινάρια, προγράμματα ανταλλαγής αξιωματικών) και επιπλέον με τη στενή και συνεχή συνεργασία και την ανταλλαγή πληροφοριών και τεχνογνωσίας (διοικητικά, τεχνικά ζητήματα, πρόσβαση σε βάσεις δεδομένων, διεξαγωγή κοινών CIC) μεταξύ των ΜΣ και άλλων περιφερειακών Κρατικών Ελέγχων Λιμένων, δημιουργώντας ένα παγκόσμιο δίκτυο εξάλλειψης της υποβαθμισμένης ναυτιλίας.

Επιπλέον θα πρέπει να υπάρχουν συνεχής διάλογος και ανταλλαγή απόψεων τόσο με τη ναυτιλιακή βιομηχανία, όσο και με τα Κράτη Σημαίας με στόχο την προαγωγή και βελτίωση της συμμόρφωσής των πλοίων με τους διεθνείς κανόνες ναυτιλιακής ασφάλειας, εργασίας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Εξάλλου, υπάρχει η διεθνώς επικρατούσα άποψη ότι το Κράτος Σημαίας εξακολουθεί να φέρει το μεγαλύτερο βάρος και να έχει το μεγαλύτερο δυναμικό για να εξαναγκάσει ένα πλοίο να ανταποκρίνεται στα διεθνή πρότυπα.

Συμπερασματικά, από τη βιβλιογραφία που διαπραγματεύεται την αποτελεσματικότητα της επιθεώρησης στην προαγωγή της ναυτιλιακής ασφάλειας φαίνεται πως, παρά τις λίγες έρευνες που έχουν διενεργηθεί επί του θέματος, η επιθεώρηση των πλοίων που εφαρμόζεται και επιβάλλεται μέσω των μνημονίων συνεννόησης αυξάνει την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής της στη ναυτιλιακή ασφάλεια. Ο αριθμός των επιθεωρήσεων, παρότι σημαντικότερος, δεν αποτελεί πάντοτε από μόνος του κριτήριο της αποτελεσματικότητας των μνημονίων. Απο τη μια πλευρά, οι έλεγχοι θα πρέπει να

αυξηθούν περαιτέρω, ώστε τα πλοία που ελλιμενίζονται στις χώρες των μνημονίων να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς ασφαλείας, αφού θα γνωρίζουν εκ των προτέρων πως υπάρχει η πιθανότητα επιβολής προστίμων και κράτησης. Απο την άλλη πλευρά, χρειάζεται να γίνεται αποτελεσματικότερη επιλογή και έλεγχος των πλοίων με χρήση ανάλογων βάσεων δεδομένων.

Συνολικά, το ΜΣ του Τόκιο αξιολογείται ως το πιο αποτελεσματικό στην προαγωγή της ναυτιλιακής ασφάλειας κατά την τελευταία τριετία, αφού αυξήθηκε ο αριθμός των επιθεωρήσεων συνολικά για όλες τις χώρες του μνημονίου και μειώθηκε ο συνολικός αριθμός των ανεπαρκειών που εντοπίστηκαν, καθώς και οι συνολικές κρατήσεις πλοίων. Αναμένεται πως οι συνεργασίες μεταξύ των μνημονίων μελλοντικά θα επιφέρουν μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα στη ναυτιλιακή ασφάλεια.

Παρά το ότι τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης εργασίας είναι σημαντικά, καθώς δεν έχει διενεργηθεί παρόμοια συγκριτική μελέτη αποτελεσματικότητας των τριών αυτών μνημονίων συνεννόησης, υπάρχουν και περιορισμοί οι οποίοι αξίζει να αναφερθούν. Συγκεκριμένα, η έλλειψη άλλων ερευνών επί του θέματος, περιορίζει την ικανότητα σύγκρισης των ευρημάτων της παρούσας εργασίας με άλλες. Η μόνη σύγκριση που μπορεί να γίνει με προηγούμενες έρευνες αφορά γενικά στο πόσο αποτελεσματικά είναι τα μνημόνια και η επιθεώρηση στα πλαίσια αυτών σε σχέση με τη ναυτιλιακή ασφάλεια. Επιπλέον, οι παράγοντες οι οποίοι οδήγησαν στην διαφοροποίηση του αριθμού και του ποσοστού των επιθεωρήσεων δε γίνονται γνωστοί από τις ετήσιες αναφορές των τριών μνημονίων.

Στη βάση αυτή, θα ήταν ενδιαφέρον μελλοντικά να εξεταστεί το κατά πόσο η εφαρμογή των κανονισμών των ΜΣ των Παρισίων, της Μαύρης Θάλασσας και του Τόκιο απο τα διάφορα κράτη – μέλη που τα απαρτίζουν οδηγεί σε διαφορετικά αποτελέσματα και ποιοι είναι οι παράγοντες μιας τέτοιας πιθανής διαφοροποίησης. Μάλιστα, θα ήταν σημαντικό να εξεταστεί το ζήτημα αυτό και πιο ολιστικά, μέσω ημι-δομημένων συνεντεύξεων με άτομα που εργάζονται στις λιμενικές αρχές, ώστε να υπάρχει συνολική επισκόπηση του ζητήματος για την κατάσταση.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Alderton, P. (2008). *Port Management and Operations* (3η εκδ.). Informa Law.
- Barston, R. (2013). *Modern Diplomacy* (4η εκδ.). Pearson.
- Baughen, S. (2012). *Shipping Law* (5η εκδ.). Routledge.
- Bell, D. (1993). Port state control vs flag state control: UK government position. *Marine Policy*, 17(5), 367-370.
- Birnie, P., Boyle, A., & Redgwell, C. (2009). *International Law and the Environment* (3η εκδ.). International Law and the Environment.
- Black Sea MoU. (2010). *Annual Report 2010*. Ανάκτηση Αύγουστος 20, 2013, από <http://www.bsmou.org/category/docs/annual-reports/>
- Black Sea MoU. (2011). *Annual Report 2011*. Ανάκτηση Αύγουστος 20, 2013, από <http://www.bsmou.org/category/docs/annual-reports/>
- Black Sea MoU. (2012). *Annual Report 2012*. Ανάκτηση Αύγουστος 20, 2013, από <http://www.bsmou.org/category/docs/annual-reports/>
- Bloor, M., Datta, R., & Gilinskiy, Y.-J. (2006). Unicorn among the Cedars: On the Possibility of Effective ‘Smart Regulation’ of the Globalized Shipping Industry. *Social & Legal Studies*, 15(4), 534-551.
- Bundock, M. (2011). *Shipping Law Handbook* (5η εκδ.). Informa Law.
- Christodoulou-Varotsi, I., & Pentsov, D. (2007). *Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*. Springer.
- Christopher, K. (2009). *Port Security Management*. Auerbach Publications.
- Clarke, A. (1994). Port state control or sub-standard ships: who is to blame? What is the cure? *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2, 202-209.

- Cuttler, M. (1995). Incentives for reducing oil pollution from ships: the case for enhanced port state control. *Georgetown International Environmental Law Review*, 8(1), 175-204.
- Edgerton, M. (2013). *A Practitioner's Guide to Effective Maritime and Port Security*. Wiley-Blackwell.
- Gulbrandsen, C. (2013). Neptune or Poseidon: implementing EU and global maritime safety law in a national agency. *International Review of Administrative Sciences*, 79(3), 505-522.
- Hare, J. (1997). Port state control: strong medicine to cure a sick industry. *Georgia Journal of International and Comparative Law*, 26(3), 571-594.
- Herbert-Burnes, R., Bateman, S., & Lehr, P. (2008). *Lloyd's Handbook of Maritime Security*. Auerbach Publications.
- House, D., & Saeed, F. (2005). *The Seamanship Examiner: For STCW Certification Examinations*. A Butterworth-Heinemann Title.
- ILO. (2009). *Guidelines for Port State Control Officers 2006: Maritime Labour Convention*. International Labour Office.
- International Maritime Organisation. (2001). *Stcw Convention Stwc Code*. International Maritime Organisation.
- International Maritime Organisation. (2009). *SOLAS: Consolidated Text of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and Its Protocol of 1988 Articles, Annexes and ... All Amendments in Effect from 1 July 2009*. International Maritime Organization.
- International Maritime Organisation. (2011). *Marpol: Articles, Protocols, Annexes, Unified Interpretations of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as Modified by the Protocol of 1978 Relating Thereto*. International Maritime Organization.

- Kasoulides, G. (1993). *Port state control and jurisdiction: evolution of the port state regime*. Kluwer Academic Publishers.
- Khee-Jin Tan, A. (2012). *Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*. Cambridge University Press.
- Kidman, P. (2001). *Port State Control: A Guide for Cargo Ships*. North of England P&I Association Limited.
- Kiehne, G. (1996). Investigation, detention and release of ships under the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control: a view from practice. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 11(2), 217-224.
- Klein, N. (2012). *Maritime Security and the Law of the Sea*. OUP Oxford.
- Klein, R. (2012). *In the Aftermath of the Costa Concordia Disaster*. Ανάκτηση Οκτώβριος 30, 2013, από <http://www.lse.ac.uk/researchAndExpertise/units/CARR/pdf/R&R-24-Winter-2012.pdf>
- Kraska, J. (2011). *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*. Praeger Publishers Inc.
- Kumar, J., & Bhola, A. (2008). *International Labour Organisation (ILO)*. Regal Publications.
- Lavelle, J. (2013). *The Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined*. Informa Law from Routledge.
- McConnell, M., Devlin, D., & Doumbia-Henry, C. (2011). *The Maritime Labour Convention, 2006: A Legal Primer to an Emerging International Regime*. Martinus Nijhoff Publishers / Brill Academic.
- McDorman, L. (2000). Regional port state control agreements: some issues of international law. *Ocean and Coastal Law Journal*, 5(2), 207-225.
- McNicholas, M. (2007). *Maritime Security: An Introduction*. Butterworth Heinemann.

- Mejia, M. (2005). *Evaluating the ISM Code using port state control statistics*. Lund University Department of Design Sciences.
- Odeke, A. (1997). Port state control and UK law. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 8, 657-665.
- Ornitz, B., & Champ, M. (2002). *Oil Spills First Principles: Prevention and Best Response*. Pergamon.
- Owen, P. (1996). Port state control and ship deficiencies. *The International Journal of Shipping Law*, 5, 267-274.
- Ozcayir, O. (2004). *Port State Control* (2η εκδ.). Informa Law.
- Özçayir, Z. (2001). *Port state control*. LLP.
- Paris MoU. (2010). *Annual Report 2010*. Ανάκτηση Αύγουστος 15, 2013, από <https://www.parismou.org/Content/PublishedMedia/cab1f247-2507-4fab-a4db-6c5ac1cf8957/Annual%20Report%202010%20final.pdf>
- Paris MoU. (2011). *Annual Report 2011*. Ανάκτηση Αύγουστος 15, 2013, από https://www.parismou.org/Content/PublishedMedia/cab1f247-2507-4fab-a4db-6c5ac1cf8957/AnRep%20Paris%20MoU_LR%20internet.pdf
- Paris MoU. (2012). *Annual Report 2012*. Ανάκτηση Αύγουστος 15, 2013, από [https://www.parismou.org/Content/PublishedMedia/cab1f247-2507-4fab-a4db-6c5ac1cf8957/Annual%20Report%202012%20\(final\).pdf](https://www.parismou.org/Content/PublishedMedia/cab1f247-2507-4fab-a4db-6c5ac1cf8957/Annual%20Report%202012%20(final).pdf)
- Paris MoU. (2013). *Lauch of Joint Concentrated Inspection Campaign on Propulsion and Auxiliary Machinery*. Ανάκτηση Αύγουστος 28, 2013, από <https://www.parismou.org/Content/PublishedMedia/1039b41c-e715-4b08-8f17-080dd9c7238d/Joint%20Press%20release%20CIC%20Propulsion%20and%20Auxiliary%20Machinery.pdf>
- Paris MoU. (2013). *Paris MoU ready for enforcement of Maritime Labour Convention, 2006*. Ανάκτηση Αύγουστος 25, 2013, από

http://www.parismou.org/Publications/Press_releases/2013.08.12/Paris_MoU_ready_for_enforcement_of_Maritime_Labour_Convention_2006.htm

Payoyo, P. (1994). Implementation of international conventions through port state control: an assessment. *Marine Policy*, 18(5), 379-392.

Sage-Fuller, B. (2013). *The Precautionary Principle in Marine Environmental Law: With Special Reference to High Risk Vessels*. Routledge.

Soyer, B., & Tettenborn, A. (2012). *Pollution at Sea: Law and Liability*. Informa Law.

Stopford, M. (2008). *Maritime Economics* (3rd ed.). Routledge.

Tokyo MoU. (2010). *Annual Report on Port State Control in the Asia-Pacific region*.
Ανάκτηση Αύγουστος 25, 2013, από <http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN10.pdf>

Tokyo MoU. (2011). *Annual Report on Port State control in the Asia-Pacific region*.
Ανάκτηση Αύγουστος 25, 2013, από <http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN11.pdf>

Tokyo MoU. (2012). *Annual Report on Port State Control in the Asia-Pacific region*.
Ανάκτηση Αύγουστος 25, 2013, από <http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN12.pdf>

U.S Government Accountability Office. (2013). *Maritime Security: Vessel Tracking Systems Provide Key Information, But the Need for Duplicate Data Should Be Reviewed: Gao-09-337*. Bibliogov.

Weinrit, A., & Neumann, T. (2013). *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation: STCW, Maritime Education and Training (MET), Human Resources and Crew Manning, Maritime Policy, Logistics and Economic Matters*. CRC Press.

Weinrit, A., & Neumann, T. (2013). *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation: STCW, Maritime Education and Training (MET), Human*

Resources and Crew Manning, Maritime Policy, Logistics and Economic Matters . CRC Press.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Διαδικτυακές πηγές

<http://www.tokyo-mou.org/> (Ημ/νία προσπέλασης: 25/07/13)

<http://www.abujamou.org/index.php> (Ημ/νία προσπέλασης: 27/07/13)

<http://www.riyadh-mou.org/> (Ημ/νία προσπέλασης: 28/07/13)

<http://www.parismou.org/> (Ημ/νία προσπέλασης: 28/07/13)

<http://www.bsmou.org/> (Ημ/νία προσπέλασης: 29/07/13)

<http://www.caribbean-mou.org/> (Ημ/νία προσπέλασης: 30/07/13)

<http://www.iomou.org/> (Ημ/νία προσπέλασης: 30/07/13)

http://www.tokyo-mou.org/inspections_detentions/psc_database.php (Ημ/νία
προσπέλασης: 25/08/13)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς