



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ - Η
ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ OLD TONNAGE, ΚΛΑΔΟΥ
ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

ΚΩΒΑΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2010

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΑΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
 στην
 ΝΑΥΤΙΛΙΑ

 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ – Η
 ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ OLD TONNAGE, ΚΛΑΔΟΥ
 ΕΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Κωβαίος Στέφανος

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

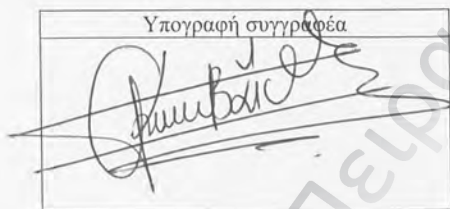
Ιανουάριος 2010



00161243

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
ΑΡ. ΕΙΣ.	61243
ΣΟΜΠ.	42495
ΤΑΞΗ	387.245 ΧΘΒ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	

Υπογραφή συγγραφέα

A rectangular box containing the handwritten signature of Stefanos Kouvaios. The signature is written in black ink and is somewhat stylized. The box has a thin black border. The text "Υπογραφή συγγραφέα" is printed at the top of the box.

Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright:

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

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθηγητής Κωνσταντίνος Γκιζιάκης (Επιβλέπων)
- Καθηγητής Ερνέστος Τζανάτος
- Καθηγήτρια Ερασμία Βαλμά

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Απασχολούμενος στον χώρο της ναυτιλίας για περισσότερα από δέκα χρόνια, (ακαδημαϊκά και πρακτικά), είχα την ευκαιρία να αντιμετωπίσω διάφορα ναυτιλιακά ζητήματα από διαφορετικές πλευρές. Από την σκοπιά του φοιτητή, του ναυτικού και την τελευταία 5ετία, του manager. Ως επί το πλείστον, η επαγγελματική μου εμπειρία σχετίζεται με την διαχείριση, την λειτουργία και την οικονομική εκμετάλλευση πλοίων ηλικίας άνω των 20 ετών (Old Tonnage), συνεπώς η επιλογή του θέματος δεν ήταν τυχαία.

Το θέμα της διαχείρισης του “ηλικιωμένου” τονάζ, απασχολεί μεγάλο αριθμό εταιρειών, ειδικότερα στην Ελλάδα όπου παρουσιάζεται σημαντική συγκέντρωση πλοίων προχωρημένης ηλικίας. Η “στρατηγική” επιλογή αυτού του τύπου διαχείρισης συνήθως προτιμάται από παραδοσιακούς και έμπειρους εφοπλιστές, καθότι βασίζεται κατά κύριο λόγο στην άμεση εμπορική εκμετάλλευση ενός πλοίου και πολύ λιγότερο στο “τεχνοκρατικό” Asset Management.

Πέραν των δυσκολιών και των εμποδίων που παρουσιάζει αυτή καθ’ αυτή η διαχείριση των πλοίων της Old Tonnage ναυτιλίας, το συνεχώς μεταβαλλόμενο διεθνές νομικό πλαίσιο και οι βαθμιαία αυξανόμενες εμπορικές απαιτήσεις, κάνουν την πρόκληση ακόμη μεγαλύτερη.

Οι σελίδες αυτής της μελέτης, πέραν της ακαδημαϊκής ανάλυσης, επιδιώκουν ακόμα στο να εξοικειωθεί ο αναγνώστης με την Old Tonnage αγορά και να κατανοήσει τους μηχανισμούς και τον σκοπό της. Να διασαφηνίσει τις ιδιαιτερότητες της και να την ‘αναγνωρίσει’ ανάμεσα στον ευρύτερο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών. Το επιθυμητό αποτέλεσμα θα επιδιωχθεί μέσω μιας θεωρητικής προσέγγισης επιβοηθούμενης από πρακτικά και σύγχρονα παραδείγματα καθώς και μέσω κατάθεσης προσωπικών εμπειριών από την επαγγελματική μου πορεία.

Τα αποτελέσματα της μελέτης θα ήταν πολύ φτωχότερα χωρίς την συμβολή του Κου Ιάκωβου Δούκα (Managing Director της Ναυτιλιακής Εταιρείας DND Management Inc.), τον οποίο ευχαριστώ για την αμέριστη συμπαράσταση και για τα στοιχεία τα οποία συναίνεσε να χρησιμοποιηθούν για τον σκοπό της.

Η εκπόνηση της εργασίας θα ήταν πολύ δυσκολότερη χωρίς την καθοριστική και επί της ουσίας βοήθεια του συναδέλφου και φίλου Αλέξη Δούκα (Chartering Manager της ναυτιλιακής εταιρείας DND Management Inc.).

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω τον Καθηγητή Γκιζιάκη Κωνσταντίνο και τα υπόλοιπα μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής, Καθηγητή Ερνέστο Τζανάτο και Καθηγήτρια Ερασμία Βαλμά, χωρίς την καθοδήγηση των οποίων η ολοκλήρωση της εργασίας δεν θα ήταν δυνατή.

Κωβαίος Στέφανος
(ΜΝ 03063)

Ιανουάριος 2010

Πίνακας Περιεχομένων

<i>Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright</i>	I
<i>Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής</i>	II
<i>Πρόλογος</i>	III
<i>Πίνακας περιεχομένων</i>	V
<i>Κατάλογος Διαγραμμάτων και Πινάκων</i>	VII
<i>Σελίδα Περιλήψεων</i>	IX
Εισαγωγή	1
“Α” ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ OLD TONNAGE	6
Κεφάλαιο 1^ο: Μακροοικονομική ανάλυση της Old Tonnage αγοράς	
1.1 Ο ρόλος της αγοράς στην διαμόρφωση της μέσης ηλικίας του παγκόσμιου στόλου	7
1.2 Το στοιχείο της ηλικίας του πλοίου στην προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών	10
Κεφάλαιο 2^ο: Managing Old Tonnage – Η μικροοικονομική πλευρά της διαχείρισης “ηλικιωμένων” πλοίων	
2.1 Επιλέγοντας την ιδανική ηλικία. Δομική ανάλυση του κόστους διαχείρισης	17
2.2 Κυριότερες τεχνικές δυσκολίες και ιδιαιτερότητες που παρουσιάζονται κατά την διαχείριση στόλων μεγάλης ηλικίας	28
2.3 Διοχετεύοντας στην αγορά πλοία προχωρημένης ηλικίας	33
2.4 Old Tonnage πλοία και αποδοτικότητα / Πραγματικό παράδειγμα	38

“Β” ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ – ΝΟΜΟΙ, ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	46
Κεφάλαιο 3^ο: Ιστορικά στοιχεία και ρυθμιστές του διεθνούς ναυτιλιακού νομικού πλαισίου	
3.1 Νόμοι και κανονισμοί – Το χθες και το σήμερα	47
3.2 Το διεθνές δίκτυο του ναυτιλιακού νομικού πλαισίου	49
3.3 Οι ρυθμιστές της ναυτιλιακής πραγματικότητας και του ναυτιλιακού νομοθετικού πλαισίου.	56
Κεφάλαιο 4^ο: Ενσωματώνοντας τις απαιτήσεις – Από τον νομοθέτη στον ναυτικό	
4.1 Ο μηχανισμός και η λειτουργία του νομοθετικού πλαισίου	58
4.2 Οι σύγχρονες απαιτήσεις και τα “Best Practices”	61
4.3 Πηγές ενημέρωσης και Intelligence management - Το ταξίδι της πληροφορίας	62
“Γ” ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ – ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ	65
Κεφάλαιο 5^ο: Η αναγκαιότητα του ελέγχου “από τρίτους” - 3rd Party Control	
5.1 Θεσμοθέτηση των ελέγχων από “τρίτους” (3 rd Party Control)	66
5.2 Νομοθετημένοι ελεγκτικοί φορείς	67
5.3 Ιδιωτικοί ελεγκτικοί φορείς	88
Κεφάλαιο 6^ο: Εσωτερικός έλεγχος και ανάλυση αποτελεσμάτων	
6.1 Το Internal Auditing και η συνεισφορά των συστημάτων διαχείρισης	95
6.2 Ο εσωτερικός έλεγχος στα πλοία προχωρημένης ηλικίας	99
6.3 Ανάλυση αποτελεσμάτων / Πραγματικό παράδειγμα	100
Συμπεράσματα	112
1.1 Ανάλυση και συζήτηση κυρίων ευρημάτων	112
1.2 Αντικειμενικές δυσκολίες	116
1.3 Κατευθύνσεις για μελλοντική έρευνα	118
Βιβλιογραφία	120
Παραρτήματα	123

Κατάλογος Διαγραμμάτων

- 1 Στάδια του ναυτιλιακού κύκλου
- 2 Baltic Subindices 2005 – 2009 (USD)
- 3 Διαλύσεις πλοίων μεταξύ 1981 - 2009
- 4 Ο στόλος των Bulk Carriers ανά τύπο πλοίου (α. Απρίλιος 2007 – β. Οκτώβριος 2009)
- 5 Ποσοστό των ηλικιωμένων Bulk Carriers τα οποία είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των πέντε βασικότερων χωρών διαχείρισης ηλικιωμένου tonnage.
- 6 Θετικός αντίκτυπος της επένδυσης σε Old Tonnage στο Cash Flow και στον υπολογισμό Profit and Loss.
- 7 Κύριες ατυχηματικές αιτίες / Συχνότητα εμφάνισης και σχέση με την ηλικία του πλοίου
- 8 Επιλέγοντας την ιδανική ηλικία
- 9 Η δομή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού
- 10 Η οργάνωση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού
- 11 MSC, MEPC και οι υποεπιτροπές τους
- 12 Διαδικασία διαμόρφωσης κανονισμών από τον IMO
- 13 Η διαδικασία λήψης αποφάσεων και η σχέση της με τον μηχανισμό λειτουργίας του ναυτιλιακού νομοθετικού πλαισίου.
- 14 Χάρτης αλληλεπιδράσεων ανάμεσα στους ναυτιλιακούς φορείς.
- 15 Από τον νομοθέτη στο πλήρωμα
- 16 Το δίκτυο των επιθεωρήσεων
- 17 ISM – ISPS / Το δίκτυο των επιθεωρήσεων
- 18 Class / Ο κύκλος των Επιθεωρήσεων – Survey Cycle
- 19 Τα μνημόνια συνεργασίας των Port State Control
- 20 Paris MOU / Target Factor
- 21 Ο στόλος της DND Management Inc. Ιστορικά.
- 22 Το μερίδιο της DND Management Inc. στην Ελληνική αγορά
- 23 Τα φορτία που έχουν μεταφερθεί από την DND Management Inc.
- 24 Ανάλυση των deficiencies που προέκυψαν από PSC Inspections
- 25 Deficiency rate ανά σημαία πλοίων της DND
- 26 Αποτελέσματα επιθεωρήσεων P&I

Κατάλογος Πινάκων

- 1 Η θέση των πλοίων άνω των 20 ετών στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.
- 2 Τιμές των bulk carriers (α)
- 3 Τιμές των bulk carriers (β)
- 4 Λειτουργικά κόστη πλοίου τύπου Bulk Carrier για το έτος 2000 - προϋπολογισμός
- 5 Υπολογισμός του κόστους συντήρησης και επισκευών (κατά προσέγγιση)
- 6 Μέσος όρος ηλικίας πλοίων στο Ελληνικό Νηολόγιο
- 7α MV Seelight – Ναυλωτική Συμπεριφορά / Συγκριτικός Πίνακας
- 7β MV Seelight – Ναυλωτική Συμπεριφορά / Συγκριτικός Πίνακας
- 7γ MV Seelight – Ναυλωτική Συμπεριφορά / Συγκριτικός Πίνακας
- 8 Μ.Ο. τιμών καυσίμων κύριων εφοδιαστικών λιμανιών, Ιανουάριος 2010.
- 9α Σύγκριση αποτελεσμάτων ταξιδιού μεταξύ πλοίων 26 / 10 ετών – Στοιχεία
- 9β Σύγκριση αποτελεσμάτων ταξιδιού μεταξύ πλοίων 26 / 10 ετών – Κόστος
- 9γ Σύγκριση αποτελεσμάτων ταξιδιού μεταξύ πλοίων 26 / 10 ετών – Κόστος Ναύλου
- 9δ Σύγκριση αποτελεσμάτων ταξιδιού μεταξύ πλοίων 26 / 10 ετών – Πραγματική
- 10 Rightship Star Rating
- 11 Rightship και Old Tonnage
- 12 Η θέση της DND Management Inc. στο Ελληνικό στερέωμα
- 13 Τα πλοία υπό διαχείριση της DND Management Inc. κατά την περίοδο 2007 - 2008
- 14 Αποτελέσματα επιθεωρήσεων των πλοίων της DND από το PSC
- 15 P&I Inspections των πλοίων της DND Management Inc.
- 16 Αποτελέσματα των Vetting Inspections

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι θαλάσσιες μεταφορές, αποτελούν μια αγορά εξαιρετικής πολυπλοκότητας, η οποία παρουσιάζει έντονα χαρακτηριστικά αυτορύθμισης. Ανάλογα με το πώς διαμορφώνονται οι μεταβλητές της προσφοράς και της ζήτησης και σε συνδυασμό με τις επιταγές του διεθνούς εμπορίου, η ίδια αποφασίζει για τον μέσο όρο της ηλικίας των πλοίων που δραστηριοποιούνται σε αυτή. Ανεξαρτήτως συνθηκών, ένα σημαντικό κομμάτι της αγοράς καταλαμβάνεται από πλοία προχωρημένης ηλικίας. Εν τω μέσω της διεθνούς οικονομικής κρίσης, στον κλάδο των Bulk Carriers το ποσοστό τους αγγίζει το 25%. Παράλληλα, οι συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις, ανεβάζουν τον βαθμό δυσκολίας της διαχείρισης των πλοίων, ειδικότερα εκείνων της Old Tonnage ναυτιλίας. Μέσω θεωρητικής ανάλυσης, θα προσδιοριστούν και θα καταγραφούν οι ιδιαιτερότητες και οι δυσκολίες της διαχείρισης “ηλικιωμένων” πλοίων, ενώ η χρήση πραγματικών παραδειγμάτων θα ξεδιπλώσει τον τρόπο με τον οποίο επιτυγχάνεται να αποκομισθούν τα οφέλη της, αντιμετωπίζοντας παράλληλα αποτελεσματικά κάθε νέα απαίτηση και πρόκληση.

ABSTRACT

Sea Transportation is a very perplexing market that depends on and interacts with many variables, while it is mostly self-regulating. Depending on the way the variables of supply and demand interact, as well as the international financial trends, the market decides on the average age of the vessels that trade within it. Regardless of any circumstances, a significantly large share is being occupied by Old Tonnage vessels. In the midst of the global financial crisis the percentage of these vessels in the Dry Bulk sector reaches 25%. Meanwhile, the shipping regulatory and commercial demands are increasing rapidly which makes the management of vessels harder, especially the “old” ones. Through a theoretical analysis, the peculiarities and difficulties of managing Old Tonnage will be identified and recorded, while via the use of case studies, the way to achieve best results is demonstrated, while each new challenge and demand is dealt with effectively.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ/ KEYWORDS

Old Tonnage, Ηλικία, Κανονισμοί, Απαιτήσεις,
Επιθεωρήσεις

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αξιοπρόσεκτο αλλά όχι αδικαιολόγητο, αποτελεί το γεγονός ότι παρά την αδιαμφισβήτητη δυσκολία και την επιβαλλόμενη αύξηση που επιφέρει ο κάθε νέος κανονισμός και η κάθε νέα απαίτηση της ναυτιλιακής αγοράς στο κόστος κεφαλαίου (έστω και έμμεσα) και στο επιχειρησιακό κόστος, οι αντιδράσεις από τον επιχειρηματικό χώρο δεν είναι ανάλογες.

Η πραγματικότητα αυτή, βασίζεται στην ραγδαία ενδυνάμωση της έννοιας του ανταγωνισμού στον χώρο των θαλάσσιων μεταφορών. Σε αντίθεση με τα παλαιότερα χρόνια, ο ανταγωνισμός πλέον φαίνεται να είναι όχι μόνο υπαρκτός αλλά άμεσος και καθημερινός.

Όπως θα αναλυθεί κατά την διάρκεια της μελέτης αυτής, έχει αρχίσει να γίνεται ξεκάθαρο ότι μεγάλα ηλικιακά πλοία δεσμεύουν αξιοπρόσεκτα μεγάλο κομμάτι της ναυλαγοράς και απολαμβάνουν αρκετά υψηλά τιμήματα με σαφώς χαμηλότερη δέσμευση κεφαλαίου. Είναι ξεκάθαρη η επίπτωση που έχει αυτό στην αλάνθαστη ζυγαριά της προσφοράς και της ζήτησης.

Εύλογο είναι λοιπόν το γεγονός αυτό να δημιουργεί αντιδράσεις στον χώρο των επιχειρηματιών που έχουν δεσμεύσει υπέρογκα ποσά σε επενδύσεις σύγχρονων πλοίων υψηλών προδιαγραφών. Στην προσπάθεια αυτής της ομάδας να κατακτήσουν ακόμα μεγαλύτερο κομμάτι της αγοράς και υψηλότερα ναύλα, αρωγός δείχνει να είναι το γοργά αναπτυσσόμενο status quo των συνεχώς αυξανόμενων απαιτήσεων. Δεν είναι τυχαίο επίσης το γεγονός ότι με ενδιαφέρον εξετάζεται από κάποιους εφοπλιστικούς κύκλους η προοπτική ύφεσης τύπου 'W'¹ στην ναυτιλιακή αγορά. (Η οποία αν επιβεβαιωθεί, ενδέχεται να αποσύρει από την αγορά αρκετά ακόμα πλοία μεγάλης ηλικίας).

¹ Οικονομικές υφέσεις σχήματος 'W', είναι υφέσεις οι οποίες ξεκινούν έχοντας σχήμα 'V' αλλά καταλήγουν ξανά πτωτικά, έχοντας πρώτα δείξει σημάδια πλασματικής βελτίωσης. Επίσης αναφέρονται ως 'double-dip recessions' καθότι η πτώση της οικονομίας επέρχεται δύο φορές προτού έλθει η πλήρης ανάκαμψη. Υφέσεις τέτοιου τύπου είναι εξαιρετικά επώδυνες στους

Αποτελεί κοινή παραδοχή ότι, τουλάχιστον μέχρι στιγμής, στην ναυτιλία μπορούν να συνυπάρξουν ο μεγάλος επιχειρηματικός κολοσσός των πολλών assets και των πολλαπλών τομέων δραστηριότητας, με τον απλό επιχειρηματία / διαχειριστή μιας μικρής 'οικογενειακής' επιχείρησης, του οποίου αυστηρός τομέας δραστηριότητας μπορεί να είναι ακόμη και ένα πλοίο, και αυτό μεγάλης ηλικίας.

Ανεξάρτητα, γεγονός είναι ότι το νομικό πλαίσιο και οι απαιτήσεις της αγοράς, δεν διαφοροποιούνται για κάθε δραστηριοποιούμενο. Όπως όμως θα αναπτυχθεί κατά την διάρκεια της μελέτης, ο επιχειρηματίας που διαχειρίζεται ηλικιωμένα πλοία αντιμετωπίζει αρκετά μεγαλύτερες προκλήσεις και δυσκολίες. Ο δε τρόπος με τον οποίο μπορεί ο κάθε ένας να διαχειρίζεται την κάθε πρόκληση, ανάλογα με τα μέσα τα οποία διαθέτει, μπορεί να είναι πολύ διαφορετικός. Μπορεί για παράδειγμα κανείς να συναντήσει εταιρείες παρόμοιας δραστηριότητας να λειτουργούν η μία με πολύπλοκα και over sophisticated συστήματα διαχείρισης και η άλλη με υπεραπλουστευμένα ακόμη και παρωχημένα.

Η ομάδα των ισχυρών επιχειρηματιών, ως επί το πλείστον έχουν επενδύσει πέραν των σύγχρονων και νεότευκτων πλοίων, και στην στελέχωση των εταιρειών και των πλοίων τους με την elite του χώρου. Με την βοήθεια πολύπλοκων συστημάτων διαχείρισης και έχοντας το απαραίτητο υλικό για να τα υποστηρίξουν, ανθρώπινο και υλικοτεχνικό, φαίνεται να έχουν "οχυρωθεί" απέναντι σε αυτές τις προκλήσεις. Αντίθετα, οι διαχειριστές old tonnage πλοίων, μέχρι στιγμής καλούνται να διαχειριστούν αυτό το θέμα με σαφώς λιγότερα εφόδια (αξιαματικούς και πληρώματα χαμηλότερου επιπέδου, λιγότερο οργανωμένα teams, πολύ περισσότερα καθημερινά λειτουργικά προβλήματα κ.ο.κ.). Αναγνωρίζεται λοιπόν στην πρώτη ομάδα ένα σαφές ανταγωνιστικό πλεονέκτημα το οποίο δεν φαίνεται να διατίθενται να απολέσουν. Μέσω λοιπόν της αυτορύθμισης της αγοράς, αρκετοί είναι εκείνοι που πιστεύουν ότι η αγορά θα πάψει να είναι τόσο ανοιχτή

επενδυτές όπου επανήλθαν στις αγορές μετά την πρώτη ύφεση (ή μετά βίας επιβίωσαν αυτής). Η οικονομική ύφεση του 1980 η οποία επαναλήφθηκε το 1981 και 1982 είναι ένα ενδεικτικό παράδειγμα αυτού του τύπου ύφεσης.

και τελικά θα επιβιώσουν μόνο εκείνοι οι οποίοι θα μπορούν άμεσα και αποτελεσματικά να ανταπεξέρχονται σε κάθε νέα πρόκληση.

Παρόλα αυτά, αρχικό ζητούμενο μιας παραδοσιακής ναυτιλιακής εταιρείας διαχείρισης πλοίων, είναι το να διαμορφωθεί και να στελεχωθεί κατά τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να μπορεί αφενός να ανταπεξέρχεται στις βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις της και να παρουσιάζει κερδοφορία, αφετέρου και κατ' επέκταση να δύναται να διοχετεύει στην αγορά "αρεστά" πλοία, ικανά να επιλεγούν προς ναύλωση, ώστε να μπορέσουν να εκπληρώσουν τον σκοπό τους. Όλα αυτά, εφαρμόζοντας ένα management που να επιτυγχάνει μια υψηλή σχέση απόδοσης και κόστους.

Κύριος σκοπός της Διπλωματικής αυτής Εργασίας, είναι να μελετήσει σε βάθος τον τρόπο διαχείρισης των πλοίων που αντιπροσωπεύουν την αγορά της Old Tonnage ναυτιλίας και να αναδειξει σε κάποιο βαθμό την 'γιορτεία' της. Να αναγνωρίσει την θέση της στον ευρύτερο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών και να αναλύσει το στοιχείο της ηλικίας στον χώρο των ναυλαγορών, από μακροοικονομικής και μικροοικονομικής πλευράς. Επιπροσθέτως, θα επιχειρήσει να παρουσιάσει τις ιδιαιτερότητες, τις δυσκολίες και τα εμπόδια που προκύπτουν κατά την διαχείριση των πλοίων 'προχωρημένης' ηλικίας καθώς και να καταγράψει και να αναλύσει τις βασικότερες επιπρόσθετες προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι διαχειριστές τους.

Για την επίτευξη του επιθυμητού αποτελέσματος, το θέμα θα προσεγγιστεί αφενός μεν θεωρητικά, καταγράφοντας και αναλύοντας υφιστάμενη γνώση επί θεμάτων σχετικών του αντικειμένου, αφετέρου μέσω της παρουσίασης πραγματικών περιπτώσεων και της ανάλυσης των αποτελεσμάτων που θα προκύψουν από πρακτικά και σύγχρονα παραδείγματα. Η ανάπτυξη του θέματος θα ενισχυθεί επί πλέον με την κατάθεση προσωπικών εμπειριών από την επαγγελματική πορεία του μελετητή, όπου αυτό θα κρίνεται αναγκαίο.

Κατά την εκπόνηση της εργασίας, χρησιμοποιήθηκε και αναλύθηκε υλικό από υφιστάμενη σχετική βιβλιογραφία, αναλυτικά reports έμπειρων και καταξιωμένων οργανισμών, καταθέσεις επαγγελματιών του χώρου σε άρθρα του περιοδικού τύπου, σημειώσεις ενημερωτικών σεμιναρίων, αξιόπιστα στατιστικά δελτία και προϋπάρχουσες ακαδημαϊκές μελέτες. Ορισμένα από τα στοιχεία, συλλέχθηκαν από τον παγκόσμιο ιστό (www).

Το θέμα θα αναπτυχθεί σε τρεις βασικές θεματικές ενότητες. Κάθε θεματική ενότητα θα αναλύεται σε δύο κεφάλαια.

Η πρώτη ενότητα πραγματεύεται την αγορά της Old Tonnage. Στα δύο κεφάλαια της, θα επιχειρηθεί η ανάλυση της σε επίπεδο μακροοικονομίας ενώ μεγάλη βάση θα δοθεί αφενός στον τρόπο και τις ιδιαιτερότητες της διαχείρισης των πλοίων προχωρημένης ηλικίας, αφετέρου στην μεθοδολογία με την οποία μπορεί κανείς να οδηγηθεί στην επιλογή της 'ιδανικής' ηλικίας.

Το περιεχόμενο της δεύτερης θεματικής ενότητας με τίτλο 'Νόμοι, Κανονισμοί και Απαιτήσεις' είναι περισσότερο επικουρικό. Βασικός σκοπός των κεφαλαίων της, είναι να γίνει σαφέστερη η ρυθμιστική θέση του κάθε φορέα, και να γίνει κατανοητότερο το τι, το πως και το γιατί δημιουργούνται οι απαιτήσεις. Αυτό επιτυγχάνεται κυρίως μέσω της αναγνώρισης των εμπλεκόμενων φορέων και των ρυθμιστών του ναυτιλιακού νομικού πλαισίου και της ανάλυσης του μηχανισμού που αναπτύσσεται στον χώρο ανάμεσα στον νομοθέτη και τον ναυτικό.

Η δεύτερη θεματική ενότητα, αποτελεί επί της ουσίας την εισαγωγή στον χώρο της συμμόρφωσης μέσω των επιθεωρήσεων, τις οποίες πραγματεύεται η τρίτη θεματική ενότητα. Κατά την ανάπτυξη των δύο τελευταίων κεφαλαίων της μελέτης, αναλύεται εκτός των άλλων, η αναγκαιότητα του ελέγχου 'από τρίτους' (το γνωστότερο ως "3rd Party Control"), περιγράφεται ρυθμιστικός ρόλος των ελεγκτικών φορέων, αναγνωρίζεται ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίζονται τα πλοία προχωρημένης ηλικίας

κατά τις επιθεωρήσεις, ενώ περιγράφονται και αναλύονται οι επιπρόσθετες προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι διαχειριστές των πλοίων της Old Tonnage ναυτιλίας.

Τέλος η Εργασία ολοκληρώνεται με ένα κεφάλαιο στο οποίο παρατίθενται τα συμπεράσματα που προέκυψαν κατά την εκπόνηση της, ακολουθώντας την διάταξη που χρησιμοποιήθηκε κατά την ανάπτυξης της θεματολογίας της.

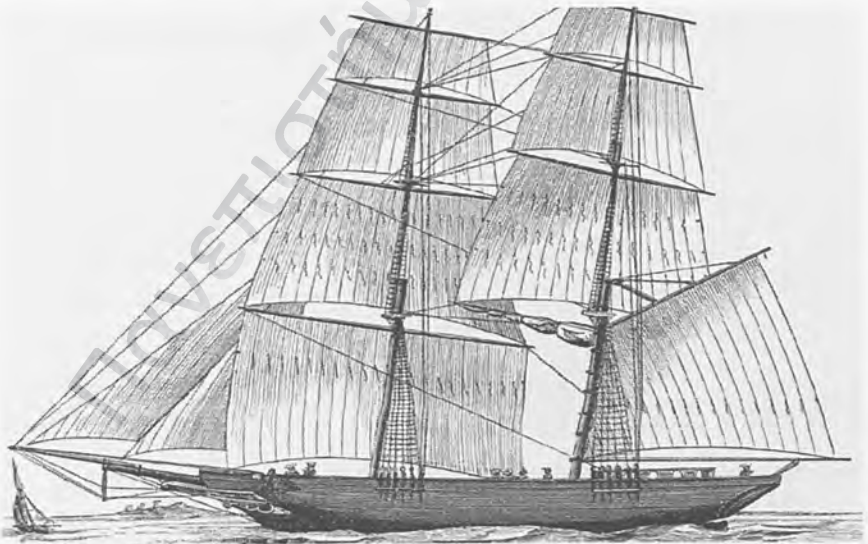
Πανεπιστήμιο Πειραιώς

“Α” ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ - OLD TONNAGE

Γενικά

Υπάρχουν αρκετοί πλοιοκτήτες, οι οποίοι βασίζουν την επιχειρηματική τους δραστηριότητα επενδύοντας σε πλοία ηλικίας άνω των 20 ετών. Το γεγονός αυτό, εξυπηρετεί ακόμη και τους διαχειριστές που κατά παράδοση διαχειρίζονται νεαρό tonnage καθότι κατά την ανανέωση του στόλου τους βρίσκονται να καρπώνονται αρκετά υψηλότερες απολαβές από την πώληση του γηραιότερου στόλου τους από ότι θα συνέβαινε αν τα πωλούσαν σε διαλυτήρια.

Σε αυτή την θεματική ενότητα, θα επιχειρηθεί να αναλυθεί ο ρόλος της αγοράς στην διατήρηση του ηλικιωμένου tonnage, η λογική αυτού του τύπου διαχείρισης, να καταγραφούν τα κύρια χαρακτηριστικά της, καθώς και να οριοθετηθεί η θέση της μέσα στον ευρύτερο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών.



Αμερικανικό εμπορικό πλοίο 1894

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

“ΜΑΚΡΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ OLD TONNAGE ΑΓΟΡΑΣ”

1.1 Ο ρόλος της αγοράς στην διαμόρφωση της μέσης ηλικίας του παγκόσμιου στόλου

Η ναυτιλιακή αγορά, αποτελεί έναν κλάδο με εξαιρετική πολυπλοκότητα. Από τις αναρίθμητες μεταβλητές που επηρεάζουν την ναυτιλιακή αγορά, οι σπουδαιότερες είναι έντεκα. Οι πέντε επηρεάζουν κυρίως την ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών και οι υπόλοιπες έξι, κυρίως την προσφορά (Γκιζιάκης, 2002).

Αναφορικά με την ζήτηση, οι κύριες μεταβλητές είναι:

- Η παγκόσμια οικονομία
- Οι διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου των φορτίων
- Η μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών
- Τα πολιτικά γεγονότα και λοιποί εξωγενείς παράγοντες
- Τα κόστη της μεταφοράς

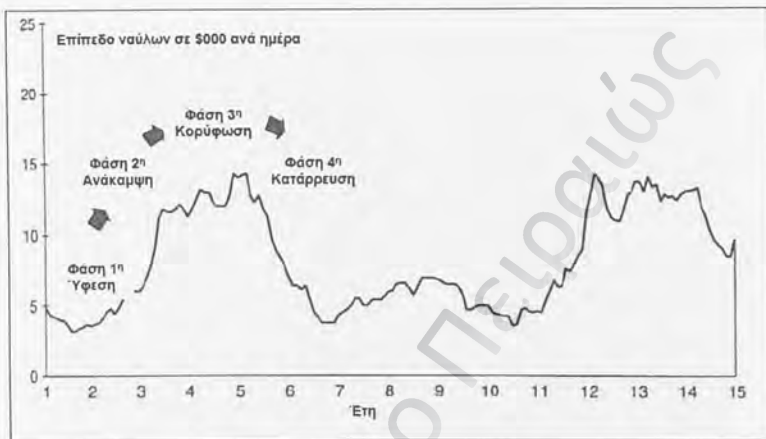
Αναφορικά δε με την προσφορά, οι έξι κύριες μεταβλητές είναι:

- Οι ομάδες λήψης αποφάσεων
- Η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου εμπορικών πλοίων
- Οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων
- Οι διαλύσεις πλοίων
- Οι προσδοκίες που δημιουργούν οι εξελίξεις των ναύλων

Ο συνδυασμός όλων των παραπάνω, έχει ως αποτέλεσμα την δημιουργία των ναυτιλιακών κύκλων, οποίοι αποτελούν μια από τις μεγαλύτερες ιδιαιτερότητες του κλάδου, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι αντίστοιχοι κύκλοι δεν παρουσιάζονται σε άλλες

βιομηχανίες. Μελετώντας στο σύνολο τους αυτούς τους κύκλους, μπορεί κανείς να σχηματίσει μια αρχική εντύπωση για το πώς κινείται η όλη ναυλαγορά στο χρόνο.

Διάγραμμα 1: Στάδια του ναυτιλιακού κύκλου



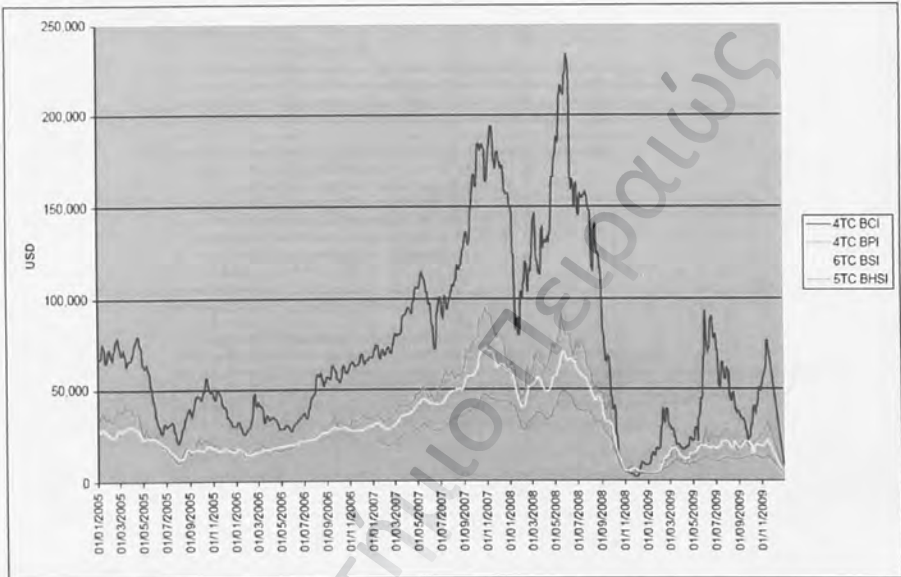
Πηγή: Martin Stopford (1997) – Maritime economics

Για τους λόγους αυτούς, η ευρύτερη αγορά των θαλάσσιων μεταφορών έχει εντονότατο το χαρακτηριστικό της αυτορύθμισης αναφορικά με τα πλοία που δραστηριοποιούνται σε αυτή. Ο άμεσος συσχετισμός της αγοράς με τις επιταγές του παγκόσμιου εμπορίου οδηγεί για παράδειγμα σε άνθιση, άλλοτε τα πλοία μεταφορές ξηρού φορτίου και άλλοτε τα δεξαμενόπλοια. Ορισμένες φορές ευνοεί τα πλοία μεγάλης χωρητικότητας και άλλες τα πλοία μικρού deadweight.

Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα της επίδρασης που έχουν οι διεθνείς οικονομικές συνθήκες στην ναυλαγορά, αποτελεί η πρόσφατη διεθνής οικονομική κρίση που κορυφώθηκε κατά τις τέλη του 2008 - αρχές του 2009 και συνεχίζεται έως και σήμερα. Το διάγραμμα 2 το οποίο ακολουθεί, παρουσιάζει τον άμεσο συσχετισμό της διεθνούς κρίσης στην αγορά των ναύλων. Παρατηρούμε ότι η σημαντικότερη μετάπτωση της ναυλαγοράς από τα ιστορικά υψηλά επίπεδα του Μαΐου 2008 (11.793 BDI) στα

χαμηλότερα (663 BDI) περί τα τέλη του ίδιου έτους είναι άμεσα συνδεδεμένη με την κατάσταση που επικρατούσε στις διεθνείς αγορές.

Διάγραμμα 2: Baltic Subindices 2005 – 2009 (USD)

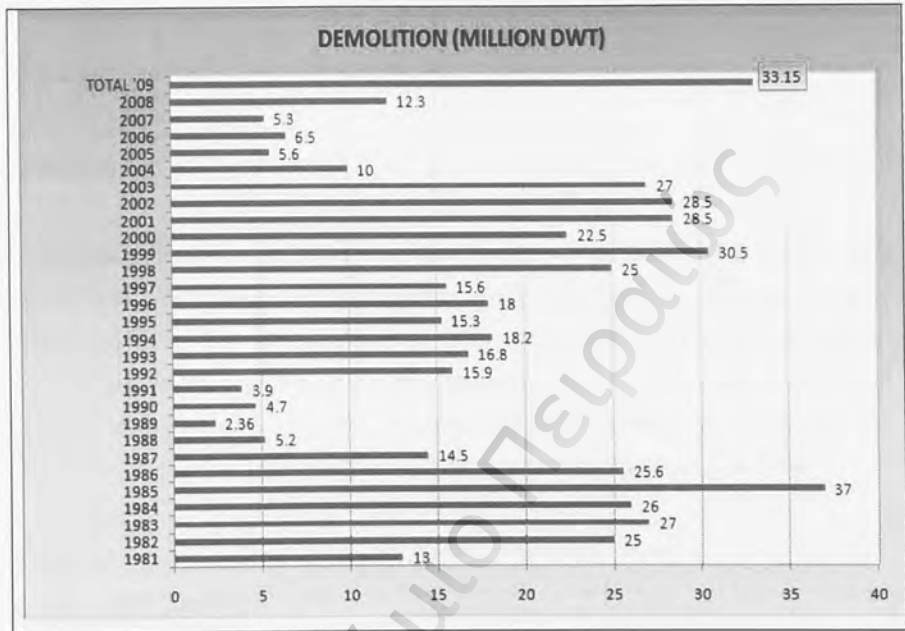


Πηγή: Baltic Exchange

Η κρίση επέφερε σημαντικότερες απώλειες με αποτέλεσμα σε πολλές περιπτώσεις οι ναύλοι που προσφέρονταν να είναι αρκετά χαμηλότεροι ακόμα και από τα λειτουργικά κόστη των πλοίων. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την διάλυση των παρωχημένων πλοίων και του ηλικιωμένου tonnage.

Το διάγραμμα 3, καταδεικνύει σαφώς το πώς διαμορφώνεται η προσφορά tonnage στην αγορά ανάλογα με τις επιταγές του παγκόσμιου εμπορίου, και πώς η ίδια η αγορά αποφασίζει για τον μέσο όρο της ηλικίας των πλοίων που δραστηριοποιούνται σε αυτή.

Διάγραμμα 3: Διαλύσεις πλοίων μεταξύ 1981 - 2009



Πηγή: Legacy Market Report, week 3 / 2010

Όπως θα εξεταστεί στην παράγραφο 1.2.1, και όπως θα προκύψει από την ανάλυση του διαγράμματος 4, παρά την μείωση του αριθμού των πλοίων προχωρημένης ηλικίας στην αγορά μετά την ύφεση, το 25% του στόλου των Bulk Carrier εξακολούθησε να καταλαμβάνεται από πλοία άνω των 20 ετών (Οκτώβριος 2009).

1.2 Το στοιχείο της ηλικίας του πλοίου στην προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών

Μελετώντας τους τρεις κυριότερους τύπους εμπορικών πλοίων και θέτοντας ως βάση το τονάζ, παρατηρούμε ότι άνω του 10% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου

ανήκει στον χώρο του old tonnage (πλοία άνω των 20 ετών). Ενδεικτικά, για το έτος 2007, η αναλογία σε κάθε κύρια κατηγορία ήταν ως εξής (ISL, 2007):

- Oil Tankers: 12,0 %
- Bulk Carriers: 28,5 %
- Containers: 11,9%

Όπως προκύπτει, τα Bulk Carriers κατέχουν τον γηραιότερο στόλο ανάμεσα στις προαναφερθείσες κατηγορίες. Παρόλα αυτά, υψηλά ποσοστά παρουσιάζονται επίσης σε μικρότερες κατηγορίες πλοίων όπως τα OBO (27,8%) και τα Liquid Gas Tankers (28,8%), ενώ ακόμη μεγαλύτερα ποσοστά παρουσιάζονται στα Chemical Tankers, στα οποία το ποσοστό φτάνει το 37,5%, τα επιβατηγά πλοία με ποσοστό 38,3%, ενώ στα πλοία γενικού φορτίου, το ποσοστό των πλοίων άνω των 20 ετών αγγίζει το 55%.

Πίνακας 1: Η θέση των πλοίων άνω των 20 ετών στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.

Η θέση των πλοίων άνω των 20 ετών στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.		Ποσοστό ναυτιλίας Old Tonnage			
		Οριακό 0% - 15%	Μέσο 15% - 30%	Σημαντικό 30% - 40%	Υψηλό >40%
Μερίδιο επί της ναυτιλιακής αγοράς	Υψηλό (15% - 40%)	Oil Tankers	Bulk Carriers		Παρωχημένος στόλος
	Μέτριο (5% - 15%)	Containers	Μεγάλος / Ηλικιωμένος στόλος		General Cargo Ships
	Αδύναμο (1% - 5%)	Μεγάλος / Σύγχρονος στόλος			
	Αμελητέο (0% - 1%)		OBO Carriers Liquid Gas Tankers	Passenger Ships Chemical Tankers	

Πηγή: Συγγραφέας, κατόπιν επεξεργασίας δεδομένων ISL 2007

Το ανωτέρω διάγραμμα, απεικονίζει και επεξηγεί το γεγονός ότι ο στόλος των Bulk Carriers αντιπροσωπεύει αναλογικά τον μεγαλύτερο στόλο πλοίων προχωρημένης ηλικίας. Είναι πολύ σημαντικό να αναφερθεί σε αυτό το σημείο, ότι πολλοί είναι εκείνοι

οι καθοριστικοί παράγοντες που είναι υπεύθυνοι για την διαμόρφωση των παραπάνω αριθμών. Ενδεικτικά αναφέρονται οι έξεις:

- Υψηλό επίπεδο συντήρησης κατά την διάρκεια της ζωής του πλοίου (βλ. Επιβατηγά πλοία)
- Υψηλό επίπεδο αρχικής επένδυσης (βλ. Liquid Gas Tankers)
- Υψηλή σχέση κόστους / απόδοσης (βλ. Bulk Carriers)
- Παρωχημένος στόλος με σημαντική μεταφορική ικανότητα (βλ. General Cargo)

Ο συνδυασμός των παραπάνω στοιχείων, οδηγεί αυτήν την μελέτη στο να επικεντρωθεί στον κλάδο του ξηρού φορτίου καθότι κατέχει τον σημαντικότερο αριθμό ηλικιωμένων πλοίων ανάμεσα στις κυριότερες κατηγορίες ενώ αποτελεί θεμελιώδη κλάδο στο διεθνές στερέωμα των μεταφορών.

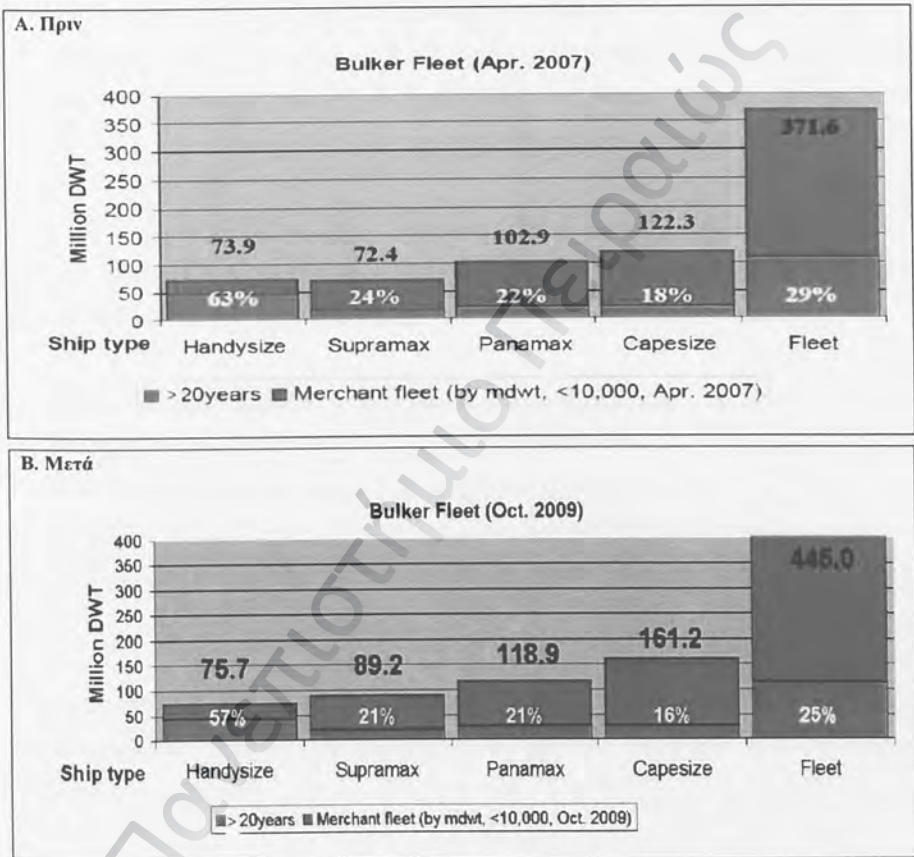
1.2.1 Το στοιχείο της ηλικίας στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και η επίδραση της διεθνούς κρίσης στο ηλικιωμένο tonnage

Στην παράγραφο 1.1, αναλύθηκε η συνάφεια της συμπεριφοράς των διεθνών οικονομικών αγορών και της ναυλαγοράς. Το διάγραμμα που ακολουθεί, περιγράφει την μεταβολή σε μεταφορική ικανότητα του στόλου των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, καθώς και την διακύμανση του ποσοστού των πλοίων προχωρημένης ηλικίας πριν και μετά την κρίση.

Αυτό που παρατηρείται, είναι ότι ενώ η προσφορά tonnage αυξήθηκε, από 371,6 εκατομμύρια DWT τον Απρίλιο του 2007 σε 445,0 εκατομμύρια DWT τον Οκτώβριο του 2009, το ποσοστό των πλοίων μεγάλης ηλικίας μειώθηκε από 29% στο 25%. Αυτό είναι απόλυτα λογικό διότι η οικονομική κρίση προκάλεσε, όπως προαναφέρθηκε, την διάλυση μεγάλου μέρους του ηλικιωμένου tonnage, ενώ σε αντίθεση, τα υψηλότερα επίπεδα της ναυλαγοράς τις περιόδου Mid 2007 – Mid 2008, με κορύφωση τα ιστορικά

επίπεδα του Μαΐου 2008 (11.793 BDI), δημιούργησαν ρεκόρ παραγγελιών στα ναυπηγεία παγκοσμίως, με αποτέλεσμα να διοχετευθεί στην αγορά, μεγάλος αριθμός νεότευκτων πλοίων κατά την υπό εξέταση περίοδο.

Διάγραμμα 4: Ο στόλος των Bulk Carriers ανά τύπο πλοίου (α. Απρίλιος 2007 – β. Οκτώβριος 2009)



Πηγή: Συγγραφέας, κατόπιν επεξεργασίας δεδομένων Dry Bulk Trade Outlook (Clarkson, 2007 - 2009)

Γίνεται ακόμη σαφές, ότι το ποσοστό των πλοίων προχωρημένης ηλικίας ανάμεσα στον στόλο των Bulk Carriers διαφοροποιείται ανάλογα με τον τύπο του πλοίου (Handysize, Supramax, Panamax, Capesize).

Είναι προφανές ότι οι κατηγορίες των πλοίων μικρότερης μεταφορικής ικανότητας παρουσιάζουν μεγαλύτερο μέσο όρο ηλικίας. Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι το 57% των handy size πλοίων είναι μεγαλύτερα των 20 ετών όταν ο αντίστοιχος μέσος όρος των Capesizers είναι μόλις 16%. Ο κυριότερος λόγος για τον οποίο συμβαίνει αυτό, φαίνεται να είναι η αυξημένη ανάγκη μεταφοράς μεγάλων παρτίδων φορτίου εξαιτίας της γενικότερης ανάπτυξης του παγκοσμίου εμπορίου και των οφελών που προκύπτουν από τις οικονομίες κλίμακας (μέσω της χρησιμοποίησης πλοίων μεγάλης μεταφορικής ικανότητας).

Ενδεικτικά αναφέρετε ότι σύμφωνα με τα στοιχεία του ISL (2006), οι πέντε βασικοί beneficial Owners στα Bulk Carriers, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν το 28 % του παγκοσμίου tonnage είναι οι κάτωθι:

- Ελλάδα: 79,1 εκατομμύρια dwt, με μέσο όρο στόλου τα 17 έτη
- Ιαπωνία: 67,3 εκατομμύρια dwt, με μέσο όρο στόλου τα 7 έτη
- Κίνα: 35,7 εκατομμύρια dwt, με μέσο όρο στόλου τα 18,5 έτη
- Χονγκ Κόνγκ: 21,3 εκατομμύρια dwt, με μέσο όρο στόλου τα 10,3 έτη
- Νότια Κορέα: 15,3 εκατομμύρια dwt, με μέσο όρο στόλου τα 16,6 έτη

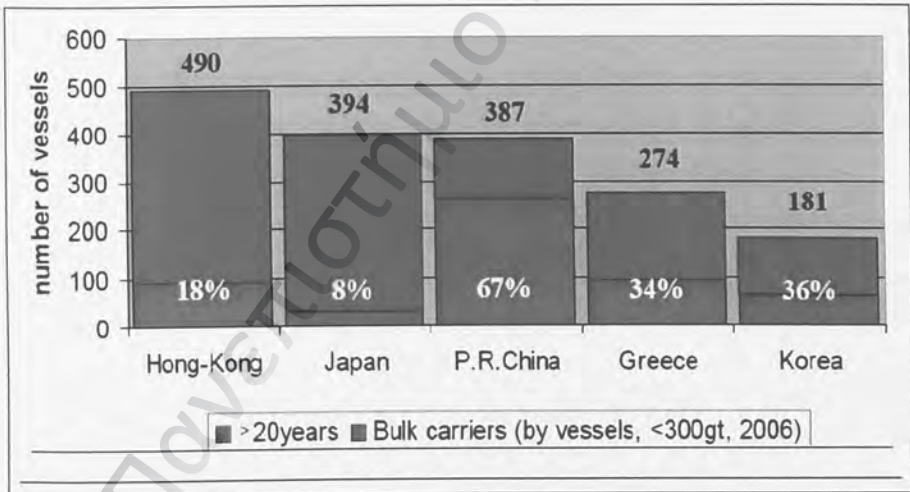
Από την ανώτερη λίστα προκύπτει ότι τρεις εθνικοί στόλοι με σημαντική συγκέντρωση ηλικιωμένων πλοίων εμφανίζονται στο προσκήνιο. Η Ελλάδα, που κατά τον Πετρόπουλο (2006), διαχειρίζεται κατά κύριο λόγο πλοία ηλικίας άνω των 20 ετών, η Κίνα και η Νότια Κορέα.

Αξίζει να αναφερθεί ότι χρόνο με τον χρόνο ο Ελληνόκτητος στόλος ανανεώνεται αφού μεγάλες επενδύσεις έχουν αρχίσει να υλοποιούνται σε νεότευκτα πλοία και σε πλοία μικρότερης ηλικίας. Ενδεικτικό είναι ότι σύμφωνα με τελευταία στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, η Ελληνική σημαία παρουσιάζει ένα μέσο όρο 7,16 ετών για τα πλοία που εγγράφηκαν πρόσφατα στα νηολόγια της ενώ ο μέσος όρος της

ηλικίας των πλοίων που αποσύρθηκαν από αυτά ήταν τα 19,15 έτη. Το φαινόμενο αυτό θα μεγεθυνθεί στην περίπτωση που οι ναύλοι ακολουθήσουν πτωτικές τάσεις, διαμορφώνοντας έτσι την αγορά, ώστε οι πλοιοκτήτες να εξαναγκαστούν να ανακυκλώσουν τα παλιότερα πλοία και να ανανεώσουν τον στόλο τους.

Εφόσον δεν υπάρχουν διαθέσιμα συγκεκριμένα στοιχεία σχετικά με το ηλικιακό προφίλ των πλοίων των οποίων η κυριότητα ανήκει σε επιχειρηματίες από τις πέντε αυτές χώρες, η ανάλυση των νηολογίων αυτών των χωρών μπορεί να μας δώσει μια εναλλακτική ματιά, εξετάζοντας το ποσοστό των ηλικιωμένων Bulk Carrier τα οποία έχουν εγγραφεί στα νηολόγια τους.

Διάγραμμα 5: Ποσοστό των ηλικιωμένων Bulk Carriers τα οποία είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των πέντε βασικότερων χωρών διαχείρισης ηλικιωμένου tonnage.



Πηγή: Συγγραφέας, κατόπιν επεξεργασίας δεδομένων ISL 2006

Από το διάγραμμα 5 προκύπτει ότι περίπου το ένα τρίτο των εγγεγραμμένων στα Ελληνικά και τα Κορεάτικα νηολόγια είναι πλοία άνω των 20 ετών ενώ αντίστοιχα στα Κινέζικα νηολόγια αυτά τα πλοία αντιπροσωπεύουν ποσοστό που ξεπερνά τα δύο τρίτα

(στοιχεία ISL 2006). Συμπερασματικά, επιβεβαιώνεται ότι αναλύθηκε παραπάνω σχετικά με την σχέση των χωρών αυτών και την διαχείριση Old Tonnage.

Εκείνο λοιπόν που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και θα αναλυθεί στο κεφάλαιο που ακολουθεί, είναι η στρατηγική που ακολουθείται από τους επιχειρηματίες / πλοιοκτήτες των χωρών αυτών.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

“MANAGING OLD TONNAGE – Η ΜΙΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ “ΗΛΙΚΙΩΜΕΝΩΝ” ΠΛΟΙΩΝ”

2.1 Επιλέγοντας την ιδανική ηλικία. Δομική ανάλυση του κόστους διαχείρισης

Για να μπορέσουμε να ορίσουμε την ιδανική ηλικία, θα πρέπει να ξεκινήσουμε μέσω μιας δομικής ανάλυσης στο κόστος διαχείρισης.

2.1.1 Κόστος Κεφαλαίου στην διαχείριση Old Tonnage

Το κόστος του κεφαλαίου, διαμορφώνεται από τρεις μεταβλητές: το αρχικό επενδυθέν κεφάλαιο, την περίοδο αποπληρωμής του δανείου και τους τόκους.

2.1.1.1 Το αρχικό επενδυθέν κεφάλαιο

Πίνακας 2: Τιμές των bulk carriers (α)

	PRICES BULKERS (\$ MIO)					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
CAPE SIZE 6Y	65	56.8	81.2	110	150.5	52
CAPE SIZE 10Y	45.8	38.2	61.8	84	129.5	45
CAPE SIZE 15Y	35.5	28.2	43	69.2		29.5
CAPE SIZE 20Y	20	18.5	21.3	35.5	79	18
PANAMAX 8Y	40.3	29.4	45.4	72	89.1	33.5
PANAMAX 10Y	30.5	23.8	37	58	76	27.5
PANAMAX 15Y	23.2	18.5	27.7	42.8		23
PANAMAX 20Y	16.2	10.6	16.1	30.3	46.5	12.5
SUPRAMAX 8Y	29.2	25.4	40	57.5	74.1	27.5
HANDYMAX10Y	22.2	20.7	32	45	61	22
HANDYMAX15Y	18.5	16.5	22.1	37.2		18
HANDYMAX20Y	13.8	10.1	15.4	26.5	40.2	11

Πηγή: Athenian Ship brokers

Η μειωμένη τιμή κτήσης ενός πλοίου, αυτομάτως μειώνει το κόστος κεφαλαίου. Υπάρχει δε άμεση σχέση μεταξύ της ηλικίας ενός πλοίου και του τιμήματος το οποίο απαιτείται για την απόκτηση του. Εξαιρέση αυτού του κανόνα αποτελούν τα νεότευκτα πλοία τα οποία μπορεί να κοστίζουν ανά περίπτωση ακόμη και λιγότερο από ένα πλοίο

το οποίο ήδη δραστηριοποιείται στην αγορά. Ειδικά αν λάβει κανείς υπ' όψιν το ρίσκο που εμπεριέχεται στην επίβλεψη ενός New building project, την φήμη του ναυπηγείου αναφορικά με την ποιότητα ναυπήγησης και τις ζημιές που μπορεί να προκύψουν από

μια καθυστέρηση στην παράδοση (η οποία θα απαγορεύσει στον επενδυτή να καρπωθεί άμεσα οφέλη). Παρατηρώντας τα στοιχεία από δύο μεγάλους μεσιτικούς οίκους αγοραπωλησιών πλοίων, βλέπουμε ότι οι διαφορές στην τιμή απόκτησης ενός πλοίου μικρής ηλικίας είναι σημαντικά υψηλότερες από εκείνες των πλοίων ίδιας κατηγορίας αλλά προχωρημένης ηλικίας. Στην περίπτωση των Capesize, ένα πλοίο ηλικίας 5 ετών, άξιζε το 2009 πενήντα δύο εκατομμύρια δολάρια, ενώ ένα αντίστοιχο 20αετίας, δεν ξεπερνούσε τα δεκαοκτώ. Αντίστοιχα, ένα πλοίο τύπου Supramax ηλικίας 5 ετών τιμολογείτο τον Δεκέμβριο του 2009 στα είκοσι επτά εκατομμύρια δολάρια, ενώ το αντίστοιχο των 20 ετών μόλις στα εννέα. Πράγμα που πρακτικά σημαίνει ότι η αγορά ενός πλοίου πενταετίας αντιστοιχεί στην αγορά τριών πλοίων εικοσαετίας.

Πίνακας 3: Τιμές των bulk carriers (β)

ASSET PRICES - JAPAN/KOREAN BUILT - updated Dec. 2009				
DRY BULKERS	NB	5 YRS OLD	10 YRS OLD	20 YRS OLD
CAPE SIZE	58	52	41	20
PANAMAX	35	31	24	11
SUPRAMAX	30	27	19	9

Πηγή: Legacy Shipbroking S.A.

2.1.1.2 Η περίοδος αποπληρωμής του δανείου

Η επένδυση σε Old Tonnage, δεν επιτρέπει μακροπρόθεσμη δανειακή δέσμευση καθότι ο υπολειπόμενος χρόνος της ζωής του πλοίου δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλος, η παράταση δε της οποίας είναι ιδιαίτερα αμφίβολη. Συνεπώς προκύπτει ότι οι δανειακές συμβάσεις για τέτοιου είδους επενδύσεις είναι σαφώς μικρότερες σε διάρκεια. Λαμβάνοντας υπ' όψιν και την δυσκολία στο να προβλεφθεί σαφώς η αγορά, αρέσκειται στις τράπεζες να εκδίδουν δάνεια με μικρή προθεσμία τα οποία θεωρούν ασφαλέστερα.

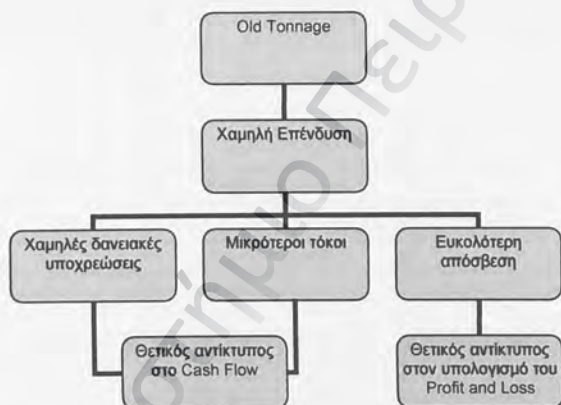
2.1.1.3 Οι τόκοι

Οι τράπεζες αποζημιώνονται χάριν στο περιθώριο που προσθέτουν επί του LIBOR ακολουθώντας την λογική της σχέσης ρίσκου / απόδοσης. Υψηλότερο ρίσκο, υψηλότερη απόδοση. Συνεπώς, καθότι τα ηλικιωμένα πλοία αποτελούν επένδυση

υψηλότερου ρίσκου από τα νεότερα τους, οι τράπεζες επιβάλουν υψηλότερα περιθώρια κέρδους κατά την διαπραγμάτευση των δανειακών συμβάσεων.

Συμπερασματικά, η επένδυση σε Old Tonnage παρουσιάζει σαφές οικονομικό πλεονέκτημα καθώς έχει άμεσο θετικό αντίκτυπο στις ταμειακές ροές (Cash Flow) και στον υπολογισμό κερδών και απωλειών (Profit and Loss accounts), όπως παρουσιάζεται και στο κάτωθι διάγραμμα υπ' αριθμόν 6.

Διάγραμμα 6: Θετικός αντίκτυπος της επένδυσης σε Old Tonnage στο Cash Flow και στον υπολογισμό Profit and Loss.



Πηγή: Συγγραφέας

2.1.2 Λειτουργικό κόστος στην διαχείριση Old Tonnage

Σύμφωνα με την ανάλυση των Drewry Shipping Consultants (2005) αναφορικά με τα θεμελιακά λειτουργικά ενός πλοίου τύπου Panamax, προκύπτει ότι τα κόστη επιμερίζονται ως κάτωθι:

- Έξοδα επανδρώσεως πλοίου (43%)
- Έξοδα ασφαλειών (8%)

- Έξοδα συντήρησης και επισκευών (20%)
- Έξοδα προμηθειών και ανταλλακτικών (15%)
- Διαχειριστικά και λοιπά λειτουργικά έξοδα (14%)

Ενδεικτικά αναφέρονται στον κάτωθι πίνακα τα λειτουργικά κόστη ενός πλοίου τύπου Bulk Carrier για το έτος 2000 και ένας προϋπολογισμός για το έτος 2005.

Πίνακας 4: Λειτουργικά κόστη πλοίου τύπου Bulk Carrier για το έτος 2000 - προϋπολογισμός για το 2005 (USD / day)

Τύπος Πλοίου	Χωρητικότητα σε DWT	Χρονολογία	Επάνδρωση	H&M Ασφάλεια	P&I Ασφάλεια	Συντήρηση Επισκευές	Εφόδια Προμήθειες Ανταλλακτικά	Διαγ/ικά	Σύνολο
Handy	26 – 28,000	2000	1,700	140	120	495	495	520	3,470
		2005	1,950	250	190	525	540	565	4,020
		Αύξηση	15%	79%	58%	6%	9%	9%	16%
Handymax	40 – 45,000	2000	1,700	160	140	660	580	520	3,760
		2005	1,950	265	220	690	635	565	4,325
		Αύξηση	15%	66%	57%	5%	9%	9%	15%
Panamax	65 – 73,000	2000	1,750	170	150	820	610	580	4,080
		2005	2,070	280	240	875	665	625	4,755
		Αύξηση	18%	65%	60%	7%	9%	8%	17%
Capesize	140 – 160,000	2000	1,750	250	220	1,015	780	690	4,705
		2005	2,070	395	325	1,070	850	745	5,455
		Αύξηση	18%	58%	48%	5%	9%	8%	16%

Πηγή: Drewry Shipping Consultants (2002)

2.1.2.1 Κόστος Επάνδρωσης

Φαίνεται απόλυτα λογικό το γεγονός ότι στην πλήρως ανταγωνιστική αγορά των πληρωμάτων, οι διαχειριστές ηλικιωμένων πλοίων αντιμετωπίζουν σημαντικότερες δυσκολίες στο να προσελκύσουν ικανά και καταρτισμένα στελέχη. Κατά συνέπεια, οι βασικοί μισθοί θα πρέπει να είναι υψηλότεροι στα πλοία μεγάλης ηλικίας αλλά δεν υπάρχουν μετρήσιμα στοιχεία που να το επιβεβαιώνουν. Επί πλέον, για λόγους

οικονομίας χρόνου στους προγραμματισμένους δεξαμενισμούς, ομάδες ηλεκτροσυγκολλητών συνηθίζουν να ναυτολογούνται καθ' όλη την διάρκεια του έτους με σκοπό να περατώνουν εργασίες που κατά κύριο εκτελούνται στα ναυπηγεία. Το φαινόμενο αυτό, αυξάνει ακόμη περισσότερο το κόστος επάνδρωσης.

2.1.1.2 Κόστος Ασφαλειών

Στην περίπτωση των ηλικιωμένων πλοίων, οι ασφαλιστές διαπραγματεύονται υψηλότερα ασφάλιστρα και deductibles στην προσπάθειά τους να αντισταθμίσουν την υψηλότερη πιθανότητα κάποιας απώλειας. Αναλύεται παρακάτω η επιρροή του στοιχείου της ηλικίας στα τρία βασικά είδη ασφαλειών πλοίου.

Hull and Machinery

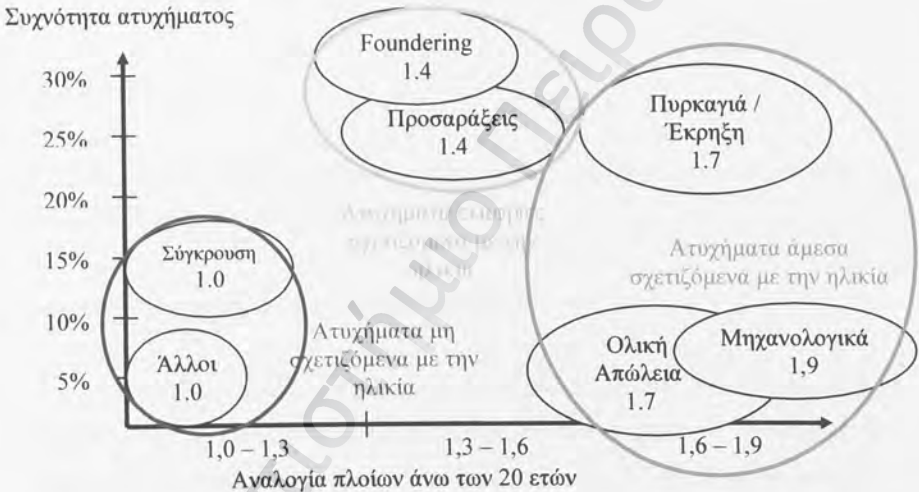
Στο διάγραμμα 7, παρουσιάζεται η συχνότητα των κύριων ατυχημάτων και ο συσχετισμός τους με την ηλικία του κάθε εμπλεκόμενου πλοίου. Αποκαλύπτεται δε, ότι ορισμένοι τύποι ατυχημάτων είναι έντονα συσχετιζόμενοι με την ηλικία (βλ. φωτιά / έκρηξη, και ολικές απώλειες). Τα Constructive Total Losses, τείνουν να αυξάνονται στα πλοία μεγαλύτερης ηλικίας καθώς πολλές φορές το κόστος των επισκευών ξεπερνάει το κόστος της ασφαλιστικής αξίας. Άλλες αιτίες ατυχημάτων όπως η προσάραξη είναι έμμεσα σχετικές με την ηλικία του πλοίου (καθότι συνδέονται περισσότερο με δυσκολίες κατά τους ελιγμούς και βλάβες των οργάνων ναυσιπλοΐας).

Καταλήγοντας, υπάρχουν και αιτίες μη σχετικές με την ηλικία ενός πλοίου όπως είναι για παράδειγμα η σύγκρουση.

Protection and Indemnity (P&I)

Ορισμένες από τις ατυχηματικές αιτίες που περιγράφονται στο διάγραμμα 7, έχουν αντίκτυπο στις καλύψεις που υπόκεινται σε ασφάλειες P&I (ανάλογα με τους όρους που περιγράφονται σε κάθε συμβόλαιο). Κάθε κίνδυνος που σχετίζεται με την ηλικία του πλοίου, αυξάνει συνολικά το κόστος της ασφάλειας του.

Διάγραμμα 7: Κύριες ατυχηματικές αιτίες / Συχνότητα εμφάνισης και σχέση με την ηλικία του πλοίου



Πηγή: Συγγραφέας, κατόπιν επεξεργασίας δεδομένων από ISL (2006)

War Risks

Ένα βασικό ασφάλιστρο αυτής της κατηγορίας υπολογίζεται περίπου στο 0,015% της ορισθείσας ασφαλιστικής κάλυψης από το Hull and Machinery, ενώ πληρώνεται για όλο το έτος. Επιπλέον ασφάλιστρο καταβάλλεται σε πλοία όταν καλούν προορισμούς που εξαιρούνται από το συμβόλαιο.

Συνεπώς, για ασφάλειες οι οποίες βασίζονται στην ασφαλιστική αξία του Hull and Machinery (όπως για παράδειγμα η παρούσα), και καθότι η ορισθείσα αξία ενός πλοίου μεγάλης ηλικίας είναι χαμηλότερη, αυτομάτως το ασφάλιστρο που προκύπτει είναι και εκείνο χαμηλότερο. Από αυτό, προκύπτει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα.

Καταλήγοντας, το κόστος των κύριων ασφαλειών ενός πλοίου αυξάνει αναλογικά με την ηλικία του πλοίου. Σε μεμονωμένες όμως περιπτώσεις ασφαλειών, μπορεί να δημιουργηθεί συγκριτικό πλεονέκτημα.

2.1.2.3 Κόστος Επισκευών

Αναφορικά με της επισκευές, διαχωρίζονται σε δυο κύριες κατηγορίες, τις προγραμματισμένες και τις έκτακτες.

Προγραμματισμένες Επισκευές (Scheduled repairs)

Οι βασικές και οι σημαντικότερες επισκευές στην ζωή ενός πλοίου γίνονται κατά κύριο λόγο κατά την διάρκεια των Special Surveys, δηλαδή κάθε πέντε χρόνια καθώς και κατά την διάρκεια των intermediate surveys (ανά 2 ½ χρόνια), όπου το πλοίο παράλληλα δεξαμενίζεται. Κάθε survey, έχει διαφορετική λογική και σκεπτικό και η τιμολόγηση διαφέρει ανά περίπτωση. Όπως αναφέρουν και οι Drewry, *οι απαιτήσεις σε κάθε Special Survey, γίνονται ολοένα πιο αυστηρές και ακριβότερες όσο τα Surveys παρέρχονται*. Όσο γηραιότερο λοιπόν γίνεται το πλοίο, τόσο αυξάνει και το κόστος των επισκευών του, όπως περιγράφεται εκτενέστερα σε επόμενο κεφάλαιο. Οι ιδιαιτερότητες που παρουσιάζονται κατά τις επιθεωρήσεις πλοίων προχωρημένης ηλικίας (π.χ. στα intermediate surveys) αναλύονται στο πέμπτο κεφάλαιο.

Έκτακτες Επισκευές (Unscheduled repairs)

Οι έκτακτες επισκευές συσχετίζονται άμεσα με ατυχή περιστατικά και ατυχήματα. Όπως παρουσιάζεται και στο διάγραμμα 7, η πιθανότητα τέτοιων περιστατικών αυξάνει ανάλογα με την ηλικία του πλοίου, κατά συνέπεια αυξάνεται και το κόστος των έκτακτων επισκευών.

Συντήρηση

Το κόστος της συντήρησης ενός πλοίου είναι περισσότερο συνδεδεμένο με την πολιτική που ακολουθεί η κάθε ναυτιλιακή εταιρεία¹ διαχείρισης, παρά με την ηλικία του πλοίου. Παρόλα αυτά, αναγνωρίζει κανείς ότι όσο περνάει ο χρόνος τόσο αυξάνονται και οι αναμενόμενες φθορές του πλοίου (wear and tear). Κατά συνέπεια, το επίπεδο της συντήρησης και τα χρήματα που πρέπει να ξοδευτούν για την συντήρηση ενός ηλικιωμένου πλοίου θα πρέπει να είναι περισσότερα έτσι ώστε να διατηρείται σε καλή κατάσταση.

Πίνακας 5: Υπολογισμός του κόστους συντήρησης και επισκευών (κατά προσέγγιση) λαμβανομένης υπ' όψιν της μεταβλητής της ηλικίας

Υπολογισμός του κόστους συντήρησης και επισκευών (κατά προσέγγιση) λαμβανομένης υπ' όψιν της μεταβλητής της ηλικίας		
Ηλικία (σε έτη)	Προγραμματισμένες επισκευές	Έκτακτες επισκευές
0 – 4	0,80	0,40
5 – 9	1,00	1,00
10 – 14	1,25	1,75
15 – 20	1,60	2,00
> 20	2,00	1,35
* Τα πλοία ηλικίας 5 – 9 χρησιμοποιήθηκαν ως σημείο αναφοράς		
Σημείωση: Τα κόστη των έκτακτων επισκευών σε πλοία άνω των 20 ετών δεν προβλέπονται να είναι υψηλότερα. Πλοία αυτής της ηλικίας ενδέχεται να αντιμετωπίσουν περιπτώσεις Constructive Total Loss (CTL), ακόμη και να πουληθούν σε ναυπηγεία ανακύκλωσης.		
Πηγή: Drewry Shipping Consultants Ltd.		

¹ Οι όροι “ναυτιλιακή εταιρεία” ή “εταιρεία”, χρησιμοποιούνται στην εργασία αυτή με βάση τον ορισμό που περιγράφεται στον ISM Code, όπου εταιρεία ορίζεται ως “ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως για παράδειγμα ο διαχειριστής ή ο bareboat charterer, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για την λειτουργία του πλοίου από τον πλοιοκτήτη και ο οποίος με την ανάληψη αυτής της ευθύνης, έχει συμφωνήσει στο να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες οι οποίες έχουν επιβληθεί από τον ISM Code.”

Ο πίνακας 5, αποδεικνύει ότι η μεταβλητή της ηλικίας επηρεάζει σαφώς το κόστος των επισκευών και της συντήρησης.

2.1.2.4 Κόστος Εφοδίων, Προμηθειών και Ανταλλακτικών

Το 30% της κατηγορίας αυτής αντιπροσωπεύει το κόστος των λιπαντικών, η κατανάλωση των οποίων αυξάνει ανάλογα με τις ώρες λειτουργίας μιας μηχανής. Οι απαιτήσεις σε ανταλλακτικά και εφόδια μηχανών, αυξάνονται όσο μεγαλώνει και η ηλικία της μηχανής. Τα εφόδια και οι προμήθειες ενδιαίτησεως παρουσιάζουν ανελαστικότητα σε σχέση με την ηλικία του πλοίου, ενώ οι απαιτήσεις σε εφόδια του καταστρώματος, όπως χρώματα, διαλυτικά, υλικά ηλεκτροσυγκόλλησης κ.ο.κ., αυξάνουν με την πάροδο του χρόνου.

2.1.2.5 Διαχειριστικά και λοιπά λειτουργικά έξοδα

Τα διαχειριστικά και τα λειτουργικά έξοδα μια εταιρείας που διαχειρίζεται Old Tonnage, δεν διαφοροποιούνται ανάλογα με την ηλικία των πλοίων που διαχειρίζεται, πλην της περιπτώσεως όπου εξειδικευμένες γνώσεις και ικανότητες χρειάζονται για την λειτουργία κάποιου πλοίου. Παρόλα αυτά, οι συνετοί πλοιοκτήτες / επιχειρηματίες όπου η επιλογή του να διαχειρίζονται Old Tonnage αποτελεί προϊόν στρατηγικού σχεδιασμού, αναπτύσσουν εξειδικευμένες ικανότητες στο προσωπικό τους έτσι ώστε να επιτυγχάνουν αποτελεσματικότερα τους στόχους τους.

Συμπερασματικά, τα λειτουργικά κόστη ενός πλοίου αυξάνουν ανάλογα με την αύξηση της ηλικίας.

2.1.3 Κόστος ταξιδιού ενός “ηλικιωμένου” πλοίου

Εκείνα τα οποία επηρεάζουν κατά κύριο λόγο το κόστος ενός ταξιδιού, είναι τα πετρέλαια, οι λογαριασμοί λιμένων (Port Disbursements) και τα κόστη που σχετίζονται με τον διάπλου καναλιών / διαύλων κλπ (βλ. διώρυγα Suez, Panama). Εκείνο που διαφοροποιείται επί της ουσίας στην Old Tonnage ναυτιλία, είναι το κόστος των πετρελαίων καθώς η αποτελεσματικότητα των μηχανών αμβλύνεται σημαντικά με την πάροδο της ζωής ενός πλοίου, με αποτέλεσμα να αυξάνεται σημαντικά η κατανάλωση.

Το δεύτερο μέρος του παραδείγματος της παραγράφου 2.4, θα μας βοηθήσει στο να κατανοήσουμε καλύτερα την προαναφερθείσα διαφορά.

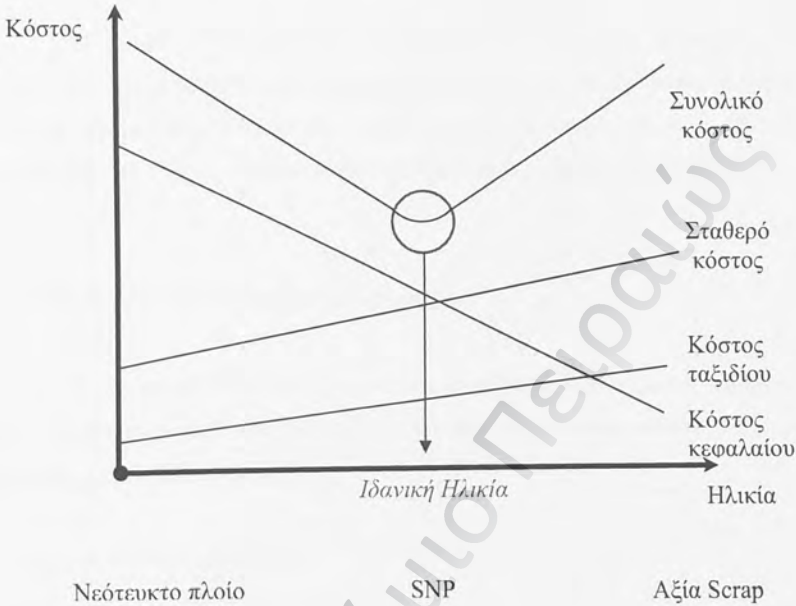
2.1.4 Επιλέγοντας την ιδανική ηλικία

Κατά την ανωτέρω μελέτη του κόστους μεταφοράς, η κατάλληλη ηλικία μπορεί να προσδιοριστεί μέσω της αναζήτησης του συνολικού κόστους. Η ιδανική ηλικία όπως θα φανεί επίσης στο διάγραμμα 8, διαφοροποιείται ανάλογα με την διαφορά επί της καμπύλης του κόστους.

Οι πλοιοκτήτες γενικά επικεντρώνονται στον έλεγχο του κόστους. Συνεπώς κάθε στρατηγικός σχεδιασμός βασίζεται στην ελαχιστοποίηση του. Όπως παρουσιάστηκε σε αυτό το κεφάλαιο και αποτυπώνεται στο διάγραμμα 8, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να επενδύουν σε πλοία ιδανικής ηλικίας.

Παρόλα αυτά, δεν πρέπει να παραγνωρίζεται ότι η διαχείριση Old Tonnage, απαιτεί εξειδίκευση η οποία αναλύεται στην παράγραφο που ακολουθεί.

Διάγραμμα 8: Επιλέγοντας την ιδανική ηλικία



Πηγή: Συγγραφέας

Η δομική ανάλυση του κόστους κεφαλαίου, του λειτουργικού κόστους και του κόστους ταξιδιού, και ο συσχετισμός τους με την ηλικία ενός πλοίου, οδηγεί στην επιλογή της 'ιδανικής' ηλικίας, η οποία συμβαδίζει με την επίτευξη της ελαχιστοποίησης του συνολικού κόστους.

2.2 Κυριότερες τεχνικές δυσκολίες και ιδιαιτερότητες που παρουσιάζονται κατά την διαχείριση στόλων μεγάλης ηλικίας

Οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην διαχείριση ηλικιωμένου Tonnage, αναλογίζονται τρεις σημαντικούς παράγοντες για να εξασφαλίσουν ένα επιτυχημένο τεχνικό αποτέλεσμα. Γνώση, εμπειρία και κατάλληλες επαφές. Για λόγους εύκολης αναφοράς, στο εξής τα παραπάνω θα αναφέρονται ως τεχνική εξειδίκευση.

2.2.1 Το δίκτυο της τεχνικής εξειδίκευσης

Η τεχνική εξειδίκευση, ως ορίστηκε παραπάνω, περιβάλλει το πλοίο και οφείλει να είναι παρούσα στο πλοίο, στην εταιρεία και στο ευρύτερο δίκτυο των συνεργατών (riding crews – flying squads).

Στους κόλπους της εταιρείας

Για να μπορέσει κάποιος πλοιοκτήτης να ασχοληθεί με αυτό το κομμάτι, θα πρέπει αρχικά να έχει εξασφαλίσει ένα ιδιαίτερα ικανό τεχνικό τμήμα. Οι επιτυχημένες εταιρείες στελεχώνουν τα τεχνικά τους τμήματα, όχι μόνο με πρώτους μηχανικούς αλλά και με ναυπηγούς και πρώην επιθεωρητές νηογνωμόνων έτσι ώστε να συγκεντρώνεται ολοκληρωτική γνώση πάνω στο αντικείμενο 'πλοίο'.

Στο ευρύτερο δίκτυο των συνεργατών

Επιπρόσθετα, τέτοιες εταιρείες οφείλουν να συνεργάζονται και με εξειδικευμένες τεχνικές εταιρείες ικανές να επισκευάζουν αποτελεσματικά και σε σύντομο χρόνο βλάβες σε γερανούς, βοηθητικές μηχανές κ.ο.κ. Όπως προαναφέρθηκε, ζημιές σε τέτοια μέσα, είναι συνηθέστερες σε πλοία μεγάλης ηλικίας.

Επί του πλοίου

Όσο σημαντικά είναι τα παραπάνω, εξίσου σημαντικό είναι το να εξασφαλίζεται η επάνδρωση των πλοίων από ικανά και έμπειρα στελέχη. Τις περισσότερες φορές σε πλοία μεγάλης ηλικίας, επιλέγεται η χρησιμοποίηση πληρωμάτων / συνεργείων (κατά κύριο λόγο fitters και welders) οι οποίοι συγκαταλέγονται στην ενεργή δύναμη του πλοίου και αντιμετωπίζονται κανονικά ως πληρώματα. Κατά κύριο λόγο επαγγελματίες με τέτοια χαρακτηριστικά επιλέγονται από χώρες της ανατολικής Ευρώπης (Πολωνία, Βουλγαρία, Ρουμανία κ.ο.κ.) όπου δραστηριοποιούνται ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες. Αρκετοί είναι εκείνοι οι οποίοι επιλέγουν να εργαστούν σε πλοία για να έχουν μεγαλύτερες απολαβές. Για παράδειγμα, μια ομάδα πέντε ηλεκτροσυγκολλητών, μπορεί να εργάζεται στην συντήρηση των αμπαριών ενός πλοίου κατά την διάρκεια άφορτων ταξιδιών ή σε δεξαμενές έρματος κατά την διάρκεια ταξιδιών με φορτίο όταν και εφόσον το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες. Αυτού του είδους η εντατική συντήρηση μπορεί να αυξάνει τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου, αλλά όταν γίνεται με σωστό τρόπο, αρκετά χρήματα εξοικονομούνται από τις προγραμματισμένες επισκευές κατά την διάρκεια δεξαμενισμών.

2.2.2 Περιορισμοί – Εμπόδια

Όλα όσα επεξηγήθηκαν παραπάνω, βοηθούν τα τεχνικά τμήματα των ναυτιλιακών εταιρειών να ξεπεράσουν τρία βασικά εμπόδια που παρουσιάζονται στην διαχείριση των Bulk Carriers.

Off Hires λόγω τεχνικών προβλημάτων

Γίνεται κατανοητό το γεγονός ότι όσο το πλοίο καθυστερεί για οποιονδήποτε λόγο να τεθεί ή να επανατεθεί στην διάθεση του ναυλωτή του, η ζημιά που μπορεί να

προκληθεί, μπορεί να είναι έως και καταστροφική. Η σωστή διαχείριση συνεπώς, μπορεί να βοηθήσει έτσι ώστε:

- Να αποφευχθούν έκτακτες επισκευές και χάσιμο χρόνου.

Η προληπτική συντήρηση οφείλει να επικεντρώνεται (πέραν των θεμάτων ασφαλείας) σε θέματα σχετικά με την απόδοση του πλοίου, την κατανάλωση και την διαχείριση και προστασία του φορτίου. Τα βρεχάμενα και τα μηχανήματα του πλοίου (hull and machinery) πρέπει να διατηρούνται σε καλή κατάσταση έτσι ώστε να εξασφαλίζεται όσο το δυνατό η καλή απόδοση του πλοίου και η χαμηλή κατανάλωση ιδιαίτερα σε περιόδους χρονοναύλωσης αλλά και όταν το πλοίο είναι ναυλωμένο 'με τον τόνο' - voyage. Τα μέσα φορτοεκφόρτωσης (σε ορισμένους τύπους πλοίων) πρέπει να λειτουργούν σωστά και αποτελεσματικά, ειδάλλως ο χρόνος που δεν θα αποδίδουν τα προβλεπόμενα θα προσμετράτε στην ζημία του πλοίου (laytime calculations).

- Να μειωθεί ο χρόνος του δεξαμενισμού

Τα παλιά πλοία, ξοδεύουν πολύ χρόνο στους προγραμματισμένους δεξαμενισμούς. Όπως προαναφέρθηκε, ο χρόνος αυτός μπορεί να ελαττωθεί σημαντικά με την βοήθεια των λεγόμενων riding crews ή flying squads. Η προληπτική συντήρηση θα πρέπει να ακολουθεί την πρόβλεψη του αναμενόμενου εισοδήματος. Επί παραδείγματι, η προληπτική συντήρηση πρέπει να είναι σημαντική και εντατική ιδιαίτερα σε περιόδους υψηλής ναυλαγοράς.

- Να δημιουργηθούν υψηλά αντανακλαστικά αναφορικά με την επιδιόρθωση τυχών ελαττωμάτων (deficiencies)

Σε περίπτωση που οποιοσδήποτε φορέας (σημαία, νηογνώμονας, ακτοφυλακή κ.ο.κ.) επισημάνει κάποιο deficiency, το πλήρωμα οφείλει να είναι προετοιμασμένο να το επιδιορθώσει και να το εξαλείψει στον συντομότερο δυνατό χρόνο. Αναλυτικότερα το

θέμα αναλύεται σε επόμενα κεφάλαια που αφορά τις επιθεωρήσεις των πλοίων. Η εξωτερική βοήθεια σε πολλές περιπτώσεις αποδεικνύεται ιδιαίτερος σημαντική στην ελαχιστοποίηση των off hires.

Οικονομίες των επισκευών

Η ηλικία του πλοίου επί της ουσίας δεν είναι τόσο σημαντική στα πλαίσια των θαλάσσιων μεταφορών. Πολύ σημαντικό όμως είναι το κάθε πλοίο, ανεξαρτήτου ηλικίας να φέρει εν ισχύ όλα τα εμπορικά πιστοποιητικά του. Αναλυτική λίστα με τα πιστοποιητικά που πρέπει να φέρει το κάθε πλοίο παρατίθεται στο παράρτημα Β. Σε αυτό το κομμάτι, αξίζει να αναφερθεί ότι στην στρατηγική απόφαση του αν θα προχωρήσει ο πλοιοκτήτης σε κάποια επισκευή, θα πρέπει να έχει προεξοφλήσει σε μεγάλο βαθμό ότι τα χρήματα που θα χρησιμοποιηθούν θα δύναται να ανακτηθούν. Δηλαδή να είναι συμφέρουσα οικονομικά μια τέτοια απόφαση. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο το 2006 έως το 2008 τα ναυπηγεία παγκοσμίως προχωρούσαν σε εκτεταμένες επισκευές σε ηλικιωμένα πλοία.

Στρατηγική επιλογή περιοχής δραστηριότητας

Για τα ηλικιωμένα πλοία, είναι πολύ ευεργετικό να δραστηριοποιούνται κοντά σε περιοχές όπου υπάρχουν ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες, όπως για παράδειγμα η Κίνα, νοτιοανατολική Ασία, Μέση Ανατολή. Σε περιπτώσεις όπου σημαντικές επισκευές θα κρίνονται αναγκαίες, το να βρίσκεται το πλοίο σε κοντινή απόσταση από κάποιο ανταγωνιστικό ναυπηγείο θα υπερεκτιμηθεί.

2.2.3 Το πρόβλημα της αποτίμησης των αποτελεσμάτων (Benchmarking)

Για να υπολογιστεί η αποτελεσματικότητα μιας στρατηγικής απόφασης, είναι βασικό να ξεκινήσει κανείς προϋπολογίζοντας το αναμενόμενο κέρδος από την

εφαρμογή της. Παρόλα αυτά, στην περίπτωση των ηλικιωμένων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου αυτό μπορεί να αποτελέσει σημαντικό πρόβλημα.

Ο δείκτης που αφορά αυτόν τον κλάδο, είναι ο Baltic Dry Index (BDI), ο οποίος αντιπροσωπεύει τους τέσσερις κύριους κλάδους της προσφοράς: Capesize (BCI), Panamax (BPI), Supramax (BSI), Handysize (BHSI). Στα Baltic Time charter descriptions, όπου ορίζονται οι τέσσερις προαναφερθέντες τύποι πλοίων, καθορίζονται τα παρακάτω όρια ηλικίας (για λεπτομέρειες βλ. παράρτημα Α):

- Handysize: 15 έτη το μέγιστο
- Supramax: 10 έτη το μέγιστο
- Panamax: 7 έτη το μέγιστο
- Capesize: 10 έτη το μέγιστο

Όπως έχει προαναφερθεί, το ποσοστό των bulk carriers άνω των 20 ετών, είναι μεγάλο. Συνεπώς, πολλά είναι και τα συμβόλαια που κλείνονται καθημερινά με τέτοια πλοία. Το Baltic Exchange, ζητά από τους πανελίστες² που χρησιμοποιεί να παρατηρούν κάθε εμπορική δραστηριότητα ανάμεσα σε πλοία μέγιστης ηλικίας ως αναφέρεται παραπάνω. Οι πανελίστες δε, καλούνται να επιστρατεύσουν την λογική τους όταν προσαρμόζουν τα αποτελέσματά τους σε συγκεκριμένες διαδρομές και τύπους πλοίων.

Συνεπώς η δυσκολία στην εξαγωγή ακριβών συμπερασμάτων και αποτελεσμάτων είναι σαφής.

² Baltic Exchange Panellists: Μεγάλοι ναυλομεσιτικοί οίκοι που χρησιμοποιεί το Baltic Exchange για να αξιολογούν την απόδοση των διαφόρων τύπου πλοίων και ναυτιλιακών διαδρομών, βάση των οποίων προσδιορίζονται οι ναυτιλιακοί δείκτες.

2.3 Διοχετεύοντας στην αγορά πλοία προχωρημένης ηλικίας

2.3.1 Το στοιχείο της ηλικίας ενός πλοίου στην ναυλαγορά ξηρού φορτίου

Η επιρροή της ηλικίας ενός πλοίου στην ναυλαγορά ξηρού φορτίου είναι ασαφής. Ενώ δεν φαίνεται να υπάρχει η διάθεση να πληρώσουν οι ναυλωτές σημαντικά μεγαλύτερα ποσά για να ναυλώσουν κάποιο νεαρότερο πλοίο, παρουσιάζονται διστακτικοί όταν βρίσκονται μπροστά σε μια συμφωνία για κάποιο πλοίο μεγάλης ηλικίας όταν η ζυγαριά της αγοράς κλίνει προς την μεριά τους (Charterers Market). Από την άλλη πλευρά, όταν η αγορά κλίνει προς την μεριά των πλοιοκτητών (Owners Market), οι ίδιοι εκείνοι ναυλωτές, δεν φαίνεται να έχουν ιδιαίτερες αναστολές ειδικά όταν ένα πλοίο μεγάλης ηλικίας βρίσκεται σε ευνοϊκή θέση. Έτσι λοιπόν φαίνεται ότι δεν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη πολιτική ή κάποιος σαφής κανόνας από την μεριά των ναυλωτών σχετικά με την ναύλωση πλοίων μεγάλης ηλικίας. Κατά κύριο λόγο τα κριτήρια επιλογής πλοίων είναι οικονομικά. Αν και ορισμένες φορές, τίθενται περιορισμοί από την μεριά είτε των ασφαλιστών των ναυλωτών ή του φορτίου, ή ακόμη και των λιμένων. Το παράδειγμα της παραγράφου 2.4, θα επεξηγήσει σε κάποιο βαθμό το θέμα.

2.3.2 Στρατηγικός σχεδιασμός διοχέτευσης στην αγορά του ηλικιωμένου τονάζ

Κατά την διαμόρφωση ενός ναυλοσυμφώνου, τα φορτία τα οποία θα μεταφερθούν καθώς και οι προορισμοί που θα κληθεί το πλοίο να καλέσει, ορίζονται σαφώς. Αρκετές φορές λοιπόν, δίνεται στους πλοιοκτήτες (ανάλογα με το επίπεδο της αγοράς), η δυνατότητα να επιλέξουν ανάμεσα σε συγκεκριμένα φορτία, και σε επιλεγμένους προορισμούς και ναυλωτές.

Επιλέγοντας κατάλληλα φορτία

Οι πλοιοκτήτες, συνήθως αποφεύγουν να μεταφέρουν τα πλοία τους φορτία τα οποία ενδέχεται να προκαλέσουν ζημιά στο πλοίο τους. Οι διαχειριστές όμως πλοίων μεγάλης ηλικίας, για προφανείς λόγους, είναι περισσότερο ευέλικτοι στο να μεταφέρουν τέτοια φορτία. Αυτού λοιπόν του τύπου τα φορτία, συνήθως καταλήγουν φυσικά να μεταφέρονται από ηλικιωμένα πλοία. Τα ναυλοσύμφωνα προσαρμόζονται ανάλογα και όλοι δείχνουν να ικανοποιούνται. Ορισμένες φορές, εξειδικευμένη γνώση απαιτείται για την μεταφορά ορισμένων φορτίων. Για παράδειγμα το ασβέστωμα των αμπαριών επιβάλλεται όταν μεταφέρονται ορισμένα φορτία, η φόρτωση σιδήρου scrap απαιτείται να γίνεται από κοντινή απόσταση από το πανιόλο του αμπαριού, η πρόσβαση στις σεντίνες πρέπει να είναι καλυμμένη κατά την μεταφορά τσιμέντου κ.ο.κ.

Επιλέγοντας κατάλληλες περιοχές δραστηριότητας

Συνήθως, στα ναυλοσύμφωνα ορίζεται ότι το πλοίο θα πρέπει να κινείται εντός των International Navigational Limits – International Warranty Limits. Επίσης, συνήθως περιγράφονται και οι περιοχές οι οποίες εξαιρούνται λόγω του ότι αποτελούν εμπόλεμες ζώνες, υπάρχει ενεργός εμπορικός αποκλεισμός ή μποϊκοτάζ.

Για να μπορέσει ένα πλοίο να πλεύσει εκτός των ορίων του INL, θα πρέπει να είναι ICE Class. Κατά κύριο λόγο, οι πλοιοκτήτες δεν ασφαλίζουν τα πλοία τους για όταν εκείνα πλέουν σε εμπόλεμες ζώνες, παρόλα αυτά, έχουν την επιλογή να επεκτείνουν της ασφαλιστική τους κάλυψη με την βοήθεια των war risk insurers. Καταβάλλοντας επιπλέον ασφάλιστρα τα οποία βασίζονται στην Hull and Machinery αξία του πλοίου ανά περιόδους των επτά ημερών, τα πλοία μπορούν να καλύπτονται ασφαλιστικά καθ όλη την διάρκεια που βρίσκονται σε εμπόλεμες περιοχές. Έτσι τα πλοία μεγαλύτερης ηλικίας τα οποία έχουν μικρότερη ασφαλιστική αξία απολαμβάνουν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα, ειδικά σε περιπτώσεις όπου το πλοίο καλείται να βρίσκεται σε τέτοιες περιοχές για μεγάλα χρονικά διαστήματα.

Επιλέγοντας τον σωστό ναυλωτή

Όταν θέλουμε να αναφερθούμε σε ναυλωτές με ‘καλή’ επαγγελματική φήμη και ευρείας αποδοχής, χρησιμοποιούμε την έκφραση 1st Class Charterers. Εκείνοι οι ναυλωτές που περιγράφονται με αυτόν τον όρο, θεωρούνται αυθεντίες στον χώρο τους και τις περισσότερες των περιπτώσεων κατέχουν σημαντική οικονομική επιφάνεια και ισορροπημένες ταμειακές ροές. Οι πλοιοκτήτες λοιπόν που επιλέγουν να συνεργάζονται μόνο με αναγνωρισμένους ναυλωτές, μειώνουν τον πιστωτικό τους κίνδυνο και σε ένα βαθμό εξασφαλίζουν το προϋπολογισθέν εισόδημα από κάθε ταξίδι, όσο και αν είναι αυτό.

Για να περιοριστεί ο πιστωτικός αυτός κίνδυνος, οι πλοιοκτήτες προστατεύονται και με ειδικούς όρους τους οποίους επιδιώκουν να συμπεριλαμβάνουν στα ναυλοσύμφωνα. Τέτοιος όρος είναι και εκείνος που προβλέπει την απόσυρση του πλοίου από την υπηρεσία του ναυλωτή σε περίπτωση καθυστέρησης της πληρωμής του ναύλου (σε περιπτώσεις χρονοναύλωσης). Εναλλακτικά, θα μπορούσε κανείς να προτιμά ναυλώσεις κάτω από την βάση του voyage, αφού η καταβολή του μεγαλύτερου μέρους του ποσού γίνεται εντός λίγων ημερών από την συμφωνία, αλλά και εδώ εμπεριέχονται αρκετά μεγάλα ρίσκα τα οποία ξεφεύγουν από τα περιθώρια της παρούσας ανάλυσης.

Σε γενικές γραμμές, ένα ικανό νομικό τμήμα στο οργανόγραμμα κάθε εταιρείας είναι πάντοτε επιθυμητό, η αποτελεσματικότητα δε του οποίου μπορεί να προφυλάξει κάθε πλοιοκτήτη από σοβαρά προβλήματα και claims τα οποία μπορούν ανά περίπτωση να αποβούν καταστροφικά για την εικόνα της εταιρείας, την οικονομική της ευημερία ακόμη και την επιβίωση της.

Επιλέγοντας νηολόγιο - Ο ρόλος της σημαίας κράτους και οι σημαίες ευκολίας

Το θέμα των ανοιχτών νηολογίων, περισσότερο γνωστά ως 'σημαίες ευκολίας', εκτός των άλλων, προκαλεί τα τελευταία πενήντα χρόνια την έντονη διαμάχη μεταξύ της International Transport Worker Federation (ITF), των εφοπλιστικών οργανισμών και των ιδίων των νηολογίων.

Παρόλα αυτά, τα ανοιχτά νηολόγια αποτελούν μια πραγματικότητα στον χώρο της ναυτιλίας η οποία δεν μπορεί να αγνοηθεί. Ο ρόλος που παίζουν δε στην αγορά του old tonnage, είναι πολύ σημαντικός έως και ρυθμιστικός.

Για προφανείς λόγους, κυρίως μείωσης του κόστους και ευελιξίας σε θέματα επάνδρωσης, τα ανοιχτά νηολόγια είναι ιδιαίτερα ελκυστικά σε πολλούς πλοιοκτήτες. Πόσο μάλλον σε μία εποχή οπου υπάρχουν αρκετά ανοιχτά νηολόγια που παρέχουν σημαντικές ευκολίες και αρκετά ικανοποιητικά

Πίνακας 6: Μέσος όρος ηλικίας πλοίων στο Ελληνικό Νηολόγιο

ΕΤΟΣ	ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	ΕΙΣΓΡΑΦΕΣ
1996	21	7
1997	18,9	10
1998	19	17
1999	22	8
2000	20	9
2001	21	7
2002	23	8
2003	20	5
2004	17	3
2005	18	3
2006	16	3
2007 (31-8)	14	6
ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ	19,15	7,16

Πηγή: YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξη

πακέτα και υπηρεσίες ποιότητας. Καθότι η μείωση του λειτουργικού κόστους ενός πλοίου δεν αφορά αποκλειστικά τους διαχειριστές πλοίων προχωρημένης ηλικίας, τα ανοιχτά νηολόγια συναντούνται και σε νεότευκτα πλοία και επιλέγονται και από εφοπλιστές που παραδοσιακά διαχειρίζονται πλοία μικρής ηλικίας.

Στην περίπτωση των πλοίων προχωρημένης ηλικίας, πολλές φορές οι πλοιοκτήτες δεν έχουν πολλές εναλλακτικές λύσεις όσον αφορά στην επιλογή νηολογίου. Πολλές σημαίες έχουν αυστηρά ηλικιακά κριτήρια και δεν δέχονται στα νηολόγια τους εγγραφές

πλοίων μεγάλης ηλικίας. Αξίζει να αναφερθεί ότι η Ελληνική σημαία παρουσιάζει ένα μέσο όρο 7,16 ετών για τα πλοία που εγγράφηκαν πρόσφατα στα νηολόγια της ενώ ο μέσος όρος της ηλικίας των πλοίων που αποσύρθηκαν από αυτά ήταν τα 19,15 έτη (*YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης*) - Πίνακας 6. Ακόμα και νηολόγια όπως η Λιβερία, δεν δέχονται πλοία μεγαλύτερα των 20 ετών (εκτός ειδικών περιπτώσεων και κατόπιν αξιολόγησης του αιτούντος). Το υψηλό επίπεδο του management, αποτελεί ισχυρό διαπραγματευτικό χαρτί και μπορεί να οδηγήσει στο να δεχθεί ένα νηολόγιο πλοία προχωρημένης ηλικίας. Το βασικότερο κριτήριο ενός επιτυχημένου management, είναι τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων τα οποία θα εξεταστούν σε επόμενο κεφάλαιο.

Τα ανοιχτά νηολόγια αποτελούν έναν ιδιαίτερα ανταγωνιστικό κλάδο. Οι επιδόσεις τους πλέον είναι απόλυτα μετρήσιμες έχοντας ως κύριο κριτήριο ποιότητας, την επίδοση των πλοίων τους στις επιθεωρήσεις των Port State Controls. Για τον λόγο αυτό, ακόμα και οι σημαίες ευκαιρίας έχουν γίνει ιδιαίτερα επιλεκτικές σχετικά με τα πλοία που δέχονται. Καθίσταται λοιπόν απόλυτα λογικό, τα πλοία προχωρημένης ηλικίας να βρίσκονται στην περισσότερο δυσμενή θέση εφόσον το κριτήριο της ηλικίας είναι από τα βασικότερα που λαμβάνονται υπόψη. Οι σημαίες πλέον, κατηγοριοποιούνται ανάλογα με τις επιδόσεις των πλοίων τους στις επιθεωρήσεις και καταχωρούνται στις βάσεις δεδομένων του κάθε μνημονίου (MOU) σε white lists, grey lists και black lists. Είναι κατανοητό ότι όταν για παράδειγμα μια σημαία είναι black listed από κάποιο μνημόνιο, τα πλοία της αντιμετωπίζουν εξαιρετικές δυσκολίες όταν δραστηριοποιούνται εκεί, μέχρι και αποκλεισμό. Τα πλοία που ανήκουν σε νηολόγια καταχωρημένα σε grey και black lists, στοχοποιούνται από λιμάνια και επιθεωρητές³ καθώς και απορρίπτονται από πολλούς ναυλωτές. Για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τις επιδόσεις των σημαιών γίνεται παραπομπή στο παράρτημα Ζ, όπου παρατίθεται το “shipping industry performance table – 2009 update”, το οποίο έχει εκδοθεί από το Maritime International

³ Χαρακτηριστικό είναι και το παράδειγμα του Panama, όπου τα πλοία τα οποία είναι καταγεγραμμένα στα νηολόγια του, πρέπει να υποβληθούν σε εξονυχιστικούς ελέγχους από εγκεκριμένους οργανισμούς προκειμένου να γίνουν δεκτά σε λιμάνια εντός του μνημονίου συνεργασίας του Παρισιού.

Secretariat Services” κατόπιν συνεργασίας της BIMCO, INTERCARGO, ICS, ISF και INTERTANKO.

Σήμερα που τα records των Port State Control, όπως εξεξηγήθηκε, αποτελούν κρισιμότητα στοιχεία για την εμπορική βιωσιμότητα ενός πλοίου, η επιλογή της σωστής σημαίας (white flag) είναι καθοριστική.

Όπως προκύπτει, οι διαχειριστές πλοίων προχωρημένης ηλικίας αντιμετωπίζουν ιδιαίτερη δυσκολία στο να συνάψουν συμφωνίες με τα λεγόμενα white flags για λόγους τους οποίους προαναφέρθηκαν και δεν είναι λίγες οι φορές όπου τα πλοία αυτά καταλήγουν σε χαμηλής φήμης νηολόγια φέρνοντας τα σε ιδιαίτερα δυσμενή θέση.

2.4 Old Tonnage πλοία και αποδοτικότητα / Πραγματικό παράδειγμα

2.4.1 Benchmarking / Με τα μάτια του πλοιοκτήτη

Για να προσδιορίσουμε το πόσο αποδοτικό μπορεί να είναι ένα πλοίο προχωρημένης ηλικίας ναυλωτικά, θα αναλύσουμε την ναυλωτική συμπεριφορά ενός υπαρκτού πλοίου ηλικίας 26 ετών. Το πλοίο του παραδείγματος είναι το MV Sealight, χτισμένο το 1984 (σήμερα 26 ετών). Πρόκειται για πλοίο τύπου Bulk Carrier, χωρητικότητας 41,093 DWT. Το πλοίο αποκτήθηκε από την εταιρεία DND Management Inc.⁴ τον Σεπτέμβριο του 2006 και σήμερα εκτελεί το δωδέκατο σε σειρά Time Charter Trip.

Για να υπάρξει κάποιο σημείο αναφοράς, θα πρέπει το πλοίο να αντιστοιχισθεί σε κάποια γενική κατηγορία που να είναι κοινά αποδεκτή και αναγνωρίσιμη. Αυτό δεν αποτελεί εύκολο εγχείρημα λόγω του προβλήματος του Benchmarking στα ηλικιωμένα

⁴ Λεπτομέρειες για την εταιρεία αναφέρονται στο παράδειγμα της παραγράφου 6.3, του 6^{ου} κεφαλαίου.

πλοία, όπως αυτό αναλύθηκε στο πρώτο κεφάλαιο. Παρόλα αυτά, όπως θα εξηγηθεί στην συνέχεια του παραδείγματος, το πλοίο προσεγγίζει περισσότερο στην κατηγορία των Supramax όπως αυτή ορίζεται από το “Baltic Exchange – Standard vessels description” / Παράρτημα Α.

Η τιμή απόκτησης του πλοίου το 2006, ήταν κατά προσέγγιση 10 εκ. δολάρια Αμερικής. Κατά την περίοδο κτήσης του, τα πλοία τύπου Supramax ηλικίας πέντε ετών, άξιζαν περίπου 40 εκ. δολάρια Αμερικής. Για την απόκτηση δηλαδή ενός αντίστοιχου πλοίου πενταετίας χρειαζόταν μια επένδυση μεγαλύτερη κατά 400%.

PRICES BULKERS (\$ MIO)						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
CAPE SIZE 8Y	65	56.8	81.2	110	150.5	52
CAPE SIZE 10Y	45.8	38.2	61.8	84	129.5	45
CAPE SIZE 15Y	35.5	28.2	43	69.2		29.5
CAPE SIZE 20Y	20	18.5	21.3	35.5	70	18
PANAMAX 5Y	40.3	29.4	45.4	72	89.1	33.5
PANAMAX 10Y	30.5	23.8	37	58	76	27.5
PANAMAX 15Y	23.2	18.5	27.7	42.8		23
PANAMAX 20Y	16.2	10.6	16.1	30.3	46.5	12.5
SUPRAMAX 8Y	29.2	25.4	40	57.5	74.1	27.5
HANDYMAX 10Y	22.2	20.7	32	45	61	22
HANDYMAX 15Y	18.5	16.5	22.1	37.2		16
HANDYMAX 20Y	13.8	10.1	15.4	26.5	40.2	11

Επανάληψη Πίνακα 2

Έχοντας αυτό σαν κρατούμενο, μπορούμε να προχωρήσουμε στην ανάλυση της ναυλωτικής συμπεριφοράς του πλοίου. Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζονται α) κατά σειρά οι ναυλώσεις του πλοίου από κτήσης του μέχρι σήμερα, β) οι ημερομηνίες των ναυλοσυμφώνων γ) οι τιμές στις οποίες ναυλώθηκε το πλοίο ανά ταξίδι και δ) οι μέσες τιμές ημερήσιων ναύλων κατά την ημερομηνία των ναυλοσυμφώνων των δεικτών BSI (Supramax) και BHSI (Handymax). Το σημαντικότερο όμως στοιχείο που παρουσιάζει, είναι το ποσοστό επί των δεικτών που επιτυγχάνει το πλοίο του παραδείγματος καθώς και η τυπική απόκλιση από αυτούς. Ενώ σε επίπεδο Deadweight το πλοίο προσεγγίζει περισσότερο την κατηγορία των Handymax, η ναυλωτική του συμπεριφορά, όπως και η διαφορά στην τυπική απόκλιση μας υποχρεώνει να το κατατάξουμε στην κατηγορία των Supramax. Το ποσοστό του 75% επί του δείκτη των Supramaxes, αποτελεί ένα ενδεικτικό στοιχείο για την μελέτη, παρόλα αυτά δεν είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικό γιατί οι τιμές των δεικτών που χρησιμοποιήθηκαν αντιπροσωπεύουν τις τιμές των δεικτών μόνο κατά την ημερομηνία της συμφωνίας.

Πίνακας 7 (α): MV Sealight – Ναυλωτική Συμπεριφορά / Συγκριτικός Πίνακας

TCT	CHARTERERS	C/P DATE	GROSS HIRE	BSI ON C/P DATE	BHSI ON C/P DATE
12	CHARTERER M	08/01/2010	14.250	25,288	17,144
11	CHARTERER L	04/11/2009	13.000	18,952	12,495
10	CHARTERER K	20/10/2009	12.500	19,757	13,405
9	CHARTERER J	21/08/2009	9.500	18,119	11,927
8	CHARTERER I	19/07/2009	16.500	21,445	12,064
7	CHARTERER H	25/06/2009	12.500	18,297	11,065
6	CHARTERER G	25/06/2009	12.500	18,297	11,065
5	CHARTERER F	10/06/2009	14.000	18,622	12,471
4	CHARTERER E	05/05/2009	8.000	15,144	10,225
3	CHARTERER D	06/04/2009	10.200	12,754	9,520
2b	CHARTERER B - 2	24/12/2008	5.500	4,496	4,158
2a	CHARTERER B - 1	21/10/2008	5.500	5,609	4,143
1	CHARTERER A	01/08/2006	14.500	36,127	23,507

AVERAGE	72%	105%
Τυπική Απόκλιση	21	23

Πηγή: DND Management Inc.

Για να γίνει το παράδειγμα περισσότερο αντιπροσωπευτικό, θα πρέπει να γίνει η ανάλυση χρησιμοποιώντας τον μέσο όρο των τιμών του κάθε δείκτη για όλη την περίοδο της χρονοαύλωσης. Τα στοιχεία αυτά παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 7 (β): MV Sealight – Ναυλωτική Συμπεριφορά / Συγκριτικός Πίνακας

TCT	CHARTERERS	C/P DATE	GROSS HIRE	DAY OF DELIVERY	DAY OF REDELIVERY	DAYS	AVE. BSI ON DURATION	%	AVE. BHSI ON DURATION	%
11	CHARTERER K	04/11/2009	13.000	04/11/2009	07/01/2010	64	24,244	54%	16,406	79%
10	CHARTERER J	20/10/2009	12.500	20/10/2009	01/11/2009	12	19,295	65%	12,687	99%
9	CHARTERER I	21/08/2009	9.500	24/05/2009	23/09/2009	30	19,727	48%	12,623	75%
8	CHARTERER H	19/07/2009	16.500	24/07/2009	24/08/2009	31	20,424	81%	12,267	134%
7	CHARTERER G	25/06/2009	12.500	13/07/2009	24/07/2009	11	21,140	59%	12,104	103%
6	CHARTERER F	25/06/2009	12.500	29/06/2009	13/07/2009	14	18,290	68%	11,015	113%
5	CHARTERER E	10/06/2009	14.000	12/06/2009	29/06/2009	17	18,168	77%	11,370	123%
4	CHARTERER D	05/05/2009	8.000	10/05/2009	10/06/2009	31	18,745	43%	12,173	66%
3	CHARTERER C	06/04/2009	10.200	11/04/2009	10/05/2009	29	14,195	72%	9,719	105%
2	CHARTERER B	21/10/2008	5.500	14/11/2008	07/04/2009	144	9,132	60%	6,399	86%
1	CHARTERER A	01/08/2006	14.500	21/09/2006	10/11/2006	781	44,894	32%	32,616	44%

WEIGHTED AVERAGE	61%	59%
AVERAGE	60%	93%
Τυπική Απόκλιση	14	25

Πηγή: DND Management Inc.

Βλέποντας τον πίνακα, παρατηρούμε ότι η τυπική απόκλιση από την κατηγορία Supramax από τις 21 μονάδες μειώνεται στις 14, ενώ αντίστοιχα για την κατηγορία των Handymax, αυξάνεται από τις 23 στις 25 μονάδες. Το γεγονός αυτό, ενισχύει την αρχική επιλογή να το κατατάξουμε πιο κοντά στην κατηγορία των Supramax. Παρόλα αυτά, παρατηρούμε ότι το ποσοστό του ναύλου που επιτυγχάνει το MV Sealight επί του δείκτη των Supramax, μειώνεται σημαντικά από τις 72 ποσοστιαίες μονάδες στις 41. Το γεγονός αυτό, είναι προϊόν της εσφαλμένης επιλογής⁵, όπως αποδεικνύεται, του management, να χρονοναυλώσει το πλοίο για περίοδο δύο ετών για το ποσό των 14,500 δολαρίων. Κατά την διάρκεια αυτής της περιόδου, η αγορά ανέβηκε κατακόρυφα, επηρεάζοντας σε μεγάλο βαθμό την συνολική αποτίμηση της εικόνας του πλοίου. Όπως είδαμε, το πλοίο μέχρι στιγμής έχει ολοκληρώσει 11 συναπτές χρονοναυλώσεις. Αν αφαιρέσουμε από την εξίσωση την πρώτη χρονοναύλωση, θα παραμείνουν αρκετά στοιχεία για να έχουμε ένα σαφέστερο αποτέλεσμα.

Πίνακας 7 (γ): MV Sealight – Ναυλωτική Συμπεριφορά / Συγκριτικός Πίνακας

TCT	CHARTERERS	C/P DATE	GROSS HIRE	DAY OF DELIVERY	DAY OF REDELIVERY	DAYS	AVE. BSI ON DURATION	%	AVE BHSION DURATION	%
11	CHARTERER K	04/11/2009	13,000	04/11/2009	07/01/2010	64	24,244	54%	16,406	79%
10	CHARTERER J	20/10/2009	12,500	20/10/2009	01/11/2009	12	19,295	65%	12,687	99%
9	CHARTERER I	21/09/2009	5,500	24/08/2009	23/09/2009	30	15,727	48%	12,623	75%
8	CHARTERER H	19/07/2009	15,500	24/07/2009	24/08/2009	31	20,424	81%	12,267	134%
7	CHARTERER G	25/06/2009	12,500	13/07/2009	24/07/2009	11	21,140	59%	12,104	103%
6	CHARTERER F	25/06/2009	12,500	29/06/2009	13/07/2009	14	18,290	68%	11,015	113%
5	CHARTERER E	10/06/2009	14,000	12/06/2009	29/06/2009	17	15,166	77%	11,370	123%
4	CHARTERER D	05/05/2009	8,000	10/05/2009	10/06/2009	31	16,745	43%	12,173	66%
3	CHARTERER C	06/04/2009	10,200	11/04/2009	10/05/2009	29	14,198	72%	9,719	105%
2	CHARTERER B	21/10/2008	5,500	14/11/2008	07/04/2009	144	5,132	60%	6,359	86%

WEIGHTED AVERAGE	62%		94%
AVERAGE	63%		98%
Τυπική Απόκλιση	12		21

Πηγή: DND Management Inc.

⁵ Είναι χρήσιμο να αναφερθεί ότι ουσιαστικά, η χρονοναύλωση του πλοίου για περίοδο 2 ετών, υπήρξε όρος της σύμβασης του δανείου και όχι στρατηγική απόφαση. Το παράδειγμα αυτό, φανερώνει έμπρακτα τις δυσκολίες που προκύπτουν κατά την δανειοδότηση πλοίων μεγάλης ηλικίας.

Βλέπουμε ότι η τυπική απόκλιση μειώνεται ακόμη περισσότερο στις 12 μονάδες ενώ ο μέσος όρος των ναύλων που απολαμβάνει το MV Sealight επί του δείκτη των Supramax, ρυθμίζεται στο 62%.

2.4.2 Ναυλωτικά / Από την σκοπιά του ναυλωτή

Στην συνέχεια του παραδείγματος, θα συγκριθούν τα αποτελέσματα της οικονομικής εκμετάλλευσης του MV Sealight και ενός πλοίου “μοντέλου”, τύπου Supramax κάτω των 10 ετών (Baltic Exchange / Standard Vessels Description – Παράρτημα Α) . Αρχικά υπενθυμίζουμε ότι το MV Sealight είναι χτισμένο το 1984 ενώ αντιπροσωπεύει το 78,3% της μεταφορικής ικανότητας του “MV Baltic Supramax”.

Από την μία πλευρά, το “MV Baltic Supramax” περιγράφεται να καταναλώνει IFO 30 τόνους και καθόλου MDO κατά την διάρκεια ενός ταξιδιού ενώ κινείται με ταχύτητα 14 κόμβων όντας φορτωμένο και 14.5 κόμβων ταξιδεύοντας με έρμα. Από την άλλη πλευρά, το “M/V Sealight” περιγράφεται με ταχύτητα 12,5 κόμβων έμφορτο και 13,5 κόμβων άφορτο, ενώ η κατανάλωση του βρίσκεται στους IFO 23 MT and MDO 2,5 MT.

Στο παράδειγμα μας αρχικά θα θεωρήσουμε ότι τα δύο πλοία έχουν χρονοναυλωθεί από τον ίδιο ναυλωτή με ακριβώς ίδιους όρους, ακριβώς την ίδια περίοδο, με ακριβώς τον ίδιο ναύλο (32,613 USD / Supramax - 04.01.2010), για να εκτελέσουν το ταξίδι Lagos, Νιγηρία – Recalada, Αργεντινή (φόρτωση) - Chanjiangkou, China (εκφόρτωση). - Standard route “S5”, όπως περιγράφεται από το Baltic Exchange. Συνολικά για την πραγματοποίηση του ταξιδιού, τα πλοία θα πρέπει να διανύσουν απόσταση 15,274 ναυτικών μιλίων (4,166 ναυτικά μίλια σε άφορτη κατάσταση και τα υπόλοιπα 11,107 σε έμφορτη). Θα υποθέσουμε στο παράδειγμα ότι το πλοίο θα φορτωθεί και θα εκφορτωθεί με μέσα των λιμανιών, συνεπώς δεν θα συνυπολογιστούν οι μέρες φορτοεκφόρτωσης, διότι θα είναι κοινές και για τα δύο πλοία.

“Β” ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ – ΝΟΜΟΙ, ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Γενικά

Όλοι εκείνοι που δραστηριοποιούνται και περιφέρονται γύρω από την ναυτιλία, εξοικειώνονται ολοένα και περισσότερο με ακρωνύμια όπως ISM, ISPS, ISO, ILO, OPA, NOX, SOX, VGP, TQM, QMS, CDI, ASI, PSCI, VRP, TMSA, TOTS, COFR – CACOFR κ.ο.κ.

Κάθε ένα από τα παραπάνω έχει εισχωρήσει βαθιά στον χώρο, θέτοντας ακόμη περισσότερους κανονισμούς και απαιτήσεις προκαλώντας εύλογη σύγχυση και προβληματισμό στους πλοιοκτίτες, επιχειρηματίες και managers.

Ο χορός των κανονισμών καλά κρατεί πάνω σε μια πίστα που είναι ήδη ασφυκτικά συνωστισμένη. Η τάση του minimization που ενισχύθηκε από την διεθνή οικονομική κρίση δεν φαίνεται να ακολουθείται στον χώρο των απαιτήσεων ο οποίος δείχνει να διογκώνεται ανεπηρέαστος.

Στην παρούσα θεματική ενότητα, θα επιχειρηθεί να γίνει μία γενική σύνοψη της ‘ραχοκοκαλιάς’ των κανονισμών και των απαιτήσεων που διέπουν τον εφοπλιστικό - management χώρο (πλοίο – γραφείο), να αναλυθεί το δίκτυο του νομικού πλαισίου και ο μηχανισμός του, να εξετασθούν οι σύγχρονες απαιτήσεις και να προλογηθεί το μείζον θέμα των επιθεωρήσεων των πλοίων, από τις οποίες εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό η εμπορική βιωσιμότητα ενός πλοίου. Επίσης, θα παρουσιασθούν οι ‘ρυθμιστές’ της σύγχρονης ναυτιλιακής πραγματικότητας αναφορικά με το ναυτιλιακό νομικό πλαίσιο, έτσι ώστε μέσω της ανάλυσης των κέντρων λήψης των αποφάσεων, να γίνει σαφέστερη ρυθμιστική θέση του κάθε φορέα, και κατά συνέπεια η ευθύνη του χρήστη (πλοιοκτήτη, manager και πλοίου). Χρήσιμο θα είναι λοιπόν η ανάλυση να ξεκινήσει με μια σύντομη ιστορική αναφορά στο χτες και το σήμερα του ναυτιλιακού νομικού πλαισίου.

Για την εξυπηρέτηση του παραδείγματος, θα χρησιμοποιηθούν οι μέσες τιμές καυσίμων για την περίοδο του Ιανουαρίου 2010, όπως περιγράφονται στον πίνακα 8.

Πίνακας 8: Μ.Ο. τιμών καυσίμων κύριων εφοδιαστικών λιμανιών, Ιανουάριος 2010

Μ.Ο. τιμών καυσίμων κύριων εφοδιαστικών λιμανιών, Ιανουάριος 2010.		
Λιμάνι	IFO 180	MGO
Rotterdam	475 USD ανά τόνο	665 USD ανά τόνο
Persian Gulf / Fujairah	495 USD ανά τόνο	650 USD ανά τόνο
Singapore	496 USD ανά τόνο	628 USD ανά τόνο
Μ.Ο.	488 USD ανά τόνο	648 USD ανά τόνο

Πηγή: Συγγραφέας, κατόπιν επεξεργασίας δεδομένων Bominflot bunker traders, Platts

Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει συγκεντρωτικά τα στοιχεία του παραδείγματος.

Πίνακας 9 (α): Σύγκριση αποτελεσμάτων ταξιδιού μεταξύ πλοίων 26 / 10 ετών – Στοιχεία

Πλοίο	Κατάσταση	Μίλια	Ταχύτητα	Μέρες	IFO Cons.	MDO Cons.
Sealight	Ballast	4166	13.50	12.858	23.00	2.50
	Laden	11107	12.50	37.023	23.00	2.50
Baltic Supramax	Ballast	4166	14.50	11.971	30.00	0.00
	Laden	11107	14.00	33.057	30.00	0.00

Πηγή: Συγγραφέας

Ξεκινώντας την ανάλυση, όπως παρατηρούμε στον πίνακα 9β, το MV Sealight, παρουσιάζεται ελαφρώς οικονομικότερο από πλευράς κατανάλωσης καυσίμων, παρά το γεγονός ότι αφενός καταναλώνει επί πλέον 124,70 τόνους MDO από το πλοίο που 'ανταγωνίζεται', αφετέρου θα χρειαστεί 4,85 μέρες περισσότερες για να ολοκληρώσει το ταξίδι όπως θα φανερώσει και ο πίνακας 9 (γ).

Πίνακας 9 (β): Σύγκριση αποτελεσμάτων ταξιδιού μεταξύ πλοίων 26 / 10 ετών – Κόστος καυσίμων

Πλοίο	Total IFO Consumed (MT)	Total MDO Consumed (MT)	Κόστος Καυσίμων
Sealight	1147.27	124.70	USD 640,676.16
Baltic Supramax	1350.83	0.00	USD 659,207.17
Διαφορές	-203.56	124.70	-USD 18,531.01
Το κόστος καυσίμων του MV Sealight είναι κατά 2.81 % χαμηλότερο			

Πηγή: Συγγραφέας

Στον επόμενο πίνακα, καθίσταται σαφές, ότι για το συγκεκριμένο ταξίδι που αναλύουμε, το MV Baltic Supramax, αποτελεί ασφαλώς οικονομικότερη επιλογή για τον ναυλωτή, διότι του εξοικονομεί το ποσό των 158,288.70 Αμερικανικών δολαρίων. Αν συνεπώς ο ναυλωτής επιλέξει το MV Baltic Supramax, θα ωφεληθεί στο σύνολο της ναύλωσης το ποσό των 139,757.69 Αμερικανικών δολαρίων.

Πίνακας 9 (γ): Σύγκριση αποτελεσμάτων ταξιδιού μεταξύ πλοίων 26 / 10 ετών – Κόστος Ναύλου

Πλοίο	Μέρες Ταξιδιού	Ημερήσιος Ναύλος	Σύνολο καταβληθέντος Ναύλου
Sealight	49.88	USD 32,613.00	USD 1,626,780.73
Baltic Supramax	45.03	USD 32,613.00	USD 1,468,492.03
Διαφορές	4.85		USD 158,288.70
Το πλοίο Baltic Supramax, θα ολοκληρώσει το ταξίδι 4,85 μέρες συντομότερα, εξοικονομώντας στον ναυλωτή 158,288.70 USD			

Πηγή: Συγγραφέας

Μέχρι στιγμής, υποθέσαμε ότι και στα δύο πλοία, καταβαλλόταν ο ίδιος ναύλος, πράγμα που ασφαλώς δεν θα μπορούσε να ισχύσει στην πραγματικότητα. Με την μέθοδο

που ακολουθήσαμε στην αρχή της παραγράφου, είδαμε ότι το MV Sealight, κατά την διάρκεια της 'ναυλωτικής' του ζωής, απολαμβάνει κατά προσέγγιση το 62% των ναύλων που συλλέγουν τα πλοία Supramax, όπως αυτό το παράδειγματος. Είναι κατά συνέπεια ασφαλές να υποθέσουμε ότι σε μια πραγματική ναύλωση για αυτό το ταξίδι, το MV Sealight, θα ναυλωνόταν στο 62% του ποσού του οποίου ναυλώθηκε το MV Baltic Supramax, δηλαδή στα 20,220,00 δολάρια. Ο πίνακας 9 (δ) παρουσιάζει το πραγματικό αποτέλεσμα αναφορικά με την ναυλωτική διαφορά.

Πίνακας 9 (δ): Σύγκριση αποτελεσμάτων ταξιδιού μεταξύ πλοίων 26 / 10 ετών – Πραγματική διαφορά στο Κόστος Ναύλου

Πλοίο	Μέρες Ταξιδιού	Ημερήσιος Ναύλος	Σύνολο καταβληθέντος Ναύλου
Sealight	49.88	USD 20,220.00	USD 1,008,601.06
Baltic Supramax	45.03	USD 32,613.00	USD 1,468,492.03
Διαφορές	4.85		-USD 459,890.97
Σε ρεαλιστικό σενάριο, το πλοίο MV Sealight θα εξοικονομήσει στον ναυλωτή 459,890.97 USD			

Πηγή: Συγγραφέας

Καταλήγοντας, βλέπουμε ότι το πραγματικό αποτέλεσμα είναι ότι εάν ο ναυλωτής επιλέξει να μεταφέρει το φορτίο του το MV Sealight, το όλο εγχείρημα θα του κοστίσει 478,421,98 Δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών λιγότερο, αυξάνοντας τα κέρδη του αντίστοιχα κατά αυτό το ποσό.

Ασφαλώς, το παράδειγμα θα ήταν ακριβέστερο εάν η μεταφορική ικανότητα των δύο πλοίων ήταν αντίστοιχη αλλά εδώ υπεισέρχεται ξανά το πρόβλημα του Benchmarking. Συνεπώς χρειάζεται περισσότερη έρευνα για την εξαγωγή ακριβέστερων συμπερασμάτων, παρόλα αυτά, το παράδειγμα είναι ενδεικτικό του πόσο ελκυστικό μπορεί να είναι ένα πλοίο προχωρημένης ηλικίας για κάποιον ναυλωτή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

“ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΤΕΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ”

3.1 Νόμοι και κανονισμοί – Το χθες και το σήμερα

Οι παλαιότεροι καταγεγραμμένοι νόμοι και κανονισμοί στην ναυτιλία, εφαρμόστηκαν για να προστατεύουν κατά κύριο λόγο τα ιδιωτικά και εμπορικά συμφέροντα των πλοιοκτητών και των ιδιοκτητών φορτίων. Το αρχαιότερο διασωθέν κομμάτι ναυτιλιακής νομοθεσίας συμπεριλαμβάνεται στον Κώδικα του Χαμουραμί, ο οποίος αναπτύχθηκε περίπου τέσσερις χιλιάδες χρόνια παλαιότερα. Ανάμεσα σε άλλα, ο κώδικας συμπεριελάμβανε κανονισμούς αναφορικά με τις συγκρούσεις των πλοίων, την υποθήκευση και την υπενοικίαση αυτών. Εκείνο που αποτελεί παράδοξο, είναι το γεγονός ότι ενώ ο Κώδικας του Χαμουραμί προέβλεπε αυστηρότατες ποινές για εκείνον που έχτιζε μη ασφαλή σπία, δεν ήταν ανάλογα αυστηρός στους ναυπηγούς όπου έχτιζαν μη ασφαλή πλοία. Θα μπορούσε κανείς να υποθέσει ότι αυτό αποτελεί μια ένδειξη το ότι οι ενυπάρχοντες κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας καθώς και οι άλλοι ναυτιλιακοί κίνδυνοι, αντιμετωπιζόνταν ως δεδομένοι και η βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών λαμβάνονταν κυρίως υπ' όψιν ως εμπορική δραστηριότητα.

Το 1830, με την ίδρυση του Lloyds's Register of British and Foreign Shipping, ήταν η πρώτη φορά που αναπτύχθηκε και εξετάστηκε νομικά η ιδέα της ασφάλειας επί του πλοίου (safety). Από τα μέσα του 1800 και έπειτα, ξεκίνησε μια σημαντική περίοδος στο Ηνωμένο Βασίλειο και ευρύτερα στην Ευρώπη, σχετικά με την ανάπτυξη ενός σύγχρονου ναυτιλιακού νομικού πλαισίου. Το 1836, έπειτα από μια τριετή περίοδο κατά την οποία περίπου 2,000 πλοία είχαν χαθεί, μια επιλεγμένη ομάδα από το Βρετανικό κοινοβούλιο, συστάθηκε έτσι ώστε να διερευνηθούν τα αίτια αυτών των ναυαγίων. Η διερεύνηση αυτή οδήγησε σε μια κοινή παραδοχή, ότι μόνο μέσω της εμπειριστατωμένης μελέτης και ανάλυσης των ουσιαστικών αιτιών των ναυαγίων θα μπορούσε να επιτευχθεί ο περιορισμός αυτών. Οι προσπάθειες του Samuel Plimsoll οι οποίες οδήγησαν το 1876

στην υλοποίηση του Merchant Shipping Act, αποτελούν ίσως την απαρχή μιας διαφορετικής προσέγγισης στον χώρο της ναυτιλιακής νομοθεσίας. Μιας προσέγγισης που προήγαγε κατά κύριο λόγο την έννοια της ασφάλειας έναντι της εμπορικότητας. Την ίδια στιγμή, σε άλλα μέρη της Ευρώπης, εκπονούνται μελέτες οι οποίες στρεφόντουσαν προς την εύρεση επιστημονικών βάσεων στον σχεδιασμό και την ναυπήγηση των πλοίων.

Η ιστορία της σύγχρονης ναυτιλιακής νομοθεσίας σε παγκόσμιο επίπεδο, είναι σχετικά νεαρή, η απαρχή δε της οποίας σχετίζεται άμεσα με την βύθιση του Τιτανικού το 1912. Μια τραγωδία, η οποία οδήγησε στην υιοθέτηση, μέσω μιας διεθνούς διάσκεψης, της πρώτης από μια μεγάλη σειρά εκδόσεων (1914, 1929, 1948, 1960, 1974) της διεθνούς συμβάσεως για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής επί της θάλασσας (SOLAS). Ενώ η βύθιση του Τιτανικού δεν αποτελούσε μεμονωμένο περιστατικό, υπήρξε στην πραγματικότητα μια τρανταχτή απόδειξη των ανεπαρκών μέτρων που υπήρχαν για την ασφάλεια επί των πλοίων εκείνη την εποχή. Αναφέρεται δε στην βιβλιογραφία, ότι ενώ η ιστορία του Τιτανικού είναι ευρέως γνωστή ως η αφορμή της απαρχής των διαδικασιών για μια ενοποιημένη και παγκόσμια ναυτιλιακή νομοθεσία, αποτελεί και σημείο αναφοράς για πολλά ακόμη θεμάτων σχετικά με την μεταγενέστερη πορεία των ναυτιλιακών ατυχημάτων. Θέματα που ήρθαν στο προσκήνιο μετά την δεκαετία του 1960, όπως η κοινωνική κατακραυγή και η επιρροή των ΜΜΕ, τα λάθη του Management που οδηγούν σε ατυχήματα, η παρουσία οικονομικού ενδιαφέροντος σε θέματα που άπτονται στην ασφάλεια των πλοίων, η απουσία διαδικασιών. Θέματα τα οποία θα οδηγούσαν στην πορεία στην καθιέρωση 'εργαλείων' όπως ο κώδικας του ISM.

Από το 1950, πολλά ναυτιλιακά έθνη ξεκίνησαν παράλληλα να αναπτύσσουν δικούς τους κανονισμούς ενώ δημιουργήθηκαν και ορισμένες συμμαχίες. Το αποτέλεσμα ήταν να υπάρχουν σημαντικές ασάφειες και διαφοροποιήσεις στο παγκόσμιο στερέωμα των κανονισμών, πράγμα που αποτελούσε κίνδυνο για το ίδιο το Safety.

Ένα βήμα προς την καταπολέμηση του προβλήματος αυτού, υπήρξε η ίδρυση ενός μόνιμου και διεθνούς οργανισμού ο οποίος θα αποτελούσε και τον κύριο φορέα θέσπισης και προώθησης κανονισμών, διαδικασιών και πρακτικών σε θέματα safety. Αυτός δεν είναι άλλος από τον διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό (ΙΜΟ) ο οποίος ιδρύθηκε μέσω συμβάσεως στην Γενεύη το 1948 αλλά τέθηκε εν ισχύ το 1959.

Με την πάροδο του χρόνου και όσο τα ναυτιλιακά ατυχήματα συνεχίζουν να πλήττουν τον χώρο της ναυτιλίας (με το Torrey Canyon 1968, το Amoco Cadiz 1987, το Exxon Valdez 1989, το Herald of the Free Enterprise 1988 και πιο πρόσφατα το Erika τον Δεκέμβρη του 1999 να αποτελούν τα πιο γνωστά από αυτά), η ανάγκη για ουσιαστικότερη αντιμετώπιση των ναυτιλιακών κινδύνων και για ενοποίηση των νόμων και κανονισμών γίνεται ολοένα και περισσότερο ορατή ενώ ο ρόλος των νηογνομόνων, σημαίων κράτους, ασφαλιστών, λιμενικών αρχών γίνεται περισσότερο σαφής και ενεργητικός στην θέσπιση και επιβολή νόμων και κανονισμών.

3.2 Το διεθνές δίκτυο του ναυτιλιακού νομικού πλαισίου

3.2.1 Η UNCLOS / United Nations Convention on the Law of the Sea

Η ασφάλεια επί των πλοίων στην εποχή μας, προωθείται μέσω της διατύπωσης, υιοθέτησης και εφαρμογής ενός δικτύου το οποίο αποτελείται από τοπικούς και διεθνείς κανονισμούς και συμβάσεις, που επηρεάζουν το πλοίο σε κάθε κομμάτι της ζωής και δραστηριότητας του. Από την κατασκευή μέχρι και την διάλυση του, καθώς και την λειτουργία, διαχείριση και συντήρηση του. Κατά κύριο λόγο, το δίκτυο αυτό αναπτύσσεται δια μέσω της σύμβασης UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), 1982, και διαφόρων λοιπών συμβάσεων οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό (ΙΜΟ).

Η UNCLOS, αναγνωρίζεται ευρέως ως η 'δομή του νομικού πλαισίου των ωκεανών' και στοιχειοθετείται από 'αρχές και κανονισμούς που διέπουν τα κράτη στις διεθνείς τους σχέσεις αναφορικά με κάθε ναυτιλιακό ζήτημα.' (Churchill and Lowe, 1999). Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ανάμεσα στις πολλαπλές διατάξεις της, το άρθρο που είναι περισσότερο σχετικό με την ασφάλεια επί των πλοίων είναι το άρθρο 94 που αναφέρεται στις υποχρεώσεις της σημαίας κράτους 'Duties of the flag State'.

(3) Κάθε κράτος σημαία, θα πρέπει να αναλαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο της, έτσι ώστε να εξασφαλίζονται εκτός των άλλων:

- (α) η κατασκευή, ο εξοπλισμός και η αξιοπλοΐα των πλοίων,
- (β) η επάνδρωση των πλοίων, οι συνθήκες εργασίας και η εκπαίδευση των πληρωμάτων,
- (γ) η σωστή χρήση των ναυτιλιακών σιναλών, η συντήρηση των επικοινωνιών και η αποφυγή των συγκρούσεων.

(4) Τέτοια μέτρα, θα πρέπει να συμπεριλαμβάνουν εκείνα τα ποία είναι απαραίτητα έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι:

- (α) κάθε πλοίο, προτού νηολογηθεί και στην συνέχεια ανά τακτά χρονικά διαστήματα, θα πρέπει να επιθεωρείται από εξειδικευμένους επιθεωρητές ενώ θα πρέπει να είναι εξοπλισμένο με τους απαραίτητους χάρτες, ναυτιλιακές εκδόσεις και ναυτιλιακά βοηθήματα καθώς και με τον απαραίτητο εξοπλισμό έτσι ώστε να δύναται να ναυσιπλοεί με ασφάλεια,
- (β) κάθε πλοίο θα πρέπει να βρίσκεται υπό την διακυβέρνηση ενός πλοιάρχου και αξιωματικών οι οποίοι θα πρέπει να κατέχουν τα απαραίτητα διαπιστευτήρια αναφορικά με τις ικανότητες τους επί θεμάτων σχετικών με: την ναυτική τέχνη, την ναυσιπλοΐα, τις επικοινωνίες, και τις ναυτικές μηχανές. Το πλήρωμα δε, του να είναι το ενδεδειγμένο σε αριθμό και να είναι καταρτισμένο σχετικά με τον τύπο, το μέγεθος, τις μηχανές και τον εξοπλισμό του,

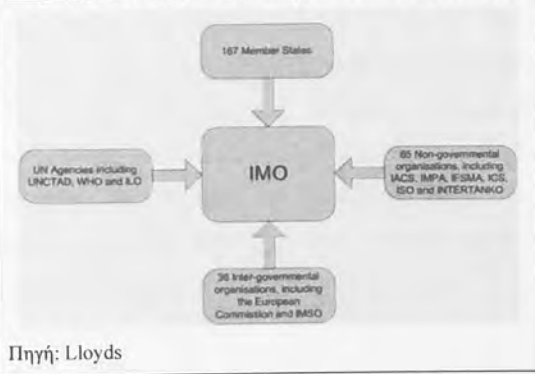
(γ) ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και σε ένα βαθμό το πλήρωμα, να γνωρίζουν και να μπορούν να παρακολουθήσουν και να εφαρμόσουν τους εν ισχύ διεθνείς κανονισμούς που αφορούν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα, την αποφυγή των συγκρούσεων, την πρόληψη ή τον περιορισμό και τον έλεγχο της μόλυνσης και την συντήρηση των επικοινωνιών μέσω ασυρμάτου.

(5) κατά την εφαρμογή των παραπάνω μέτρων (3) και (4), κάθε κράτος σημαία οφείλει να συμμορφώνεται με τους κοινώς αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και πρακτικές, και να λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την εξασφάλιση της παρακολούθησής τους.

Το παραπάνω χωρίο, αποτελεί μια ελεύθερη μετάφραση των παραγράφων 3, 4 και 5 του άρθρου 94 του κειμένου της συμβάσεως. Όπως είναι φανερό, το κείμενο αποτελεί μια βάση των γενικών υποχρεώσεων του κράτους – σημαία, το οποίο είναι κατά κύριο λόγο υπεύθυνο για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των πλοίων με τους κανονισμούς. Η διαδικασία που ακολουθεί, περιγράφεται εκτενώς σε επόμενο κεφάλαιο. Οι λεπτομέρειες γύρω από τις γενικές αυτές κατευθύνσεις, ρυθμίζονται κυρίως από κοινώς αποδεκτούς κανονισμούς, διαδικασίες και πρακτικές που θεσπίζει και υιοθετεί ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός (ΙΜΟ).

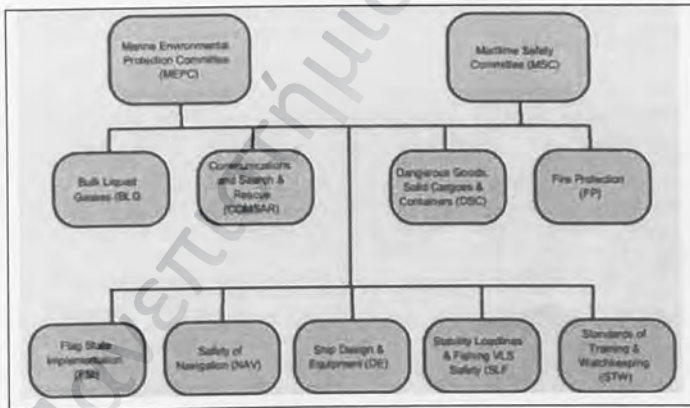
3.2.2 Ο Διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός - ΙΜΟ

Ο ΙΜΟ, ιδρύθηκε μέσω συμβάσεως στην Γενεύη το 1948 αλλά τέθηκε εν ισχύ μια δεκαετία μετά το 1959. Ίσως η σημαντικότερη αρμοδιότητα που είχε ανατεθεί σε αυτόν όταν συγκλήθηκε για πρώτη φορά, ήταν το να αναπτύξει διεθνή πρότυπα σχετικά με την ναυτιλιακή νομοθεσία που θα αντικαθιστούσε σταδιακά τους τοπικούς κανονισμούς που προϋπήρχαν. Σήμερα αριθμεί 162 κράτη μέλη όπου δεν περιορίζονται μόνο σε παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη αλλά συμπεριλαμβάνει και κράτη ευρείας εισαγωγής και εξαγωγής προϊόντων.

Διάγραμμα 9: Η δομή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού

Το κυρίαρχο σώμα του IMO είναι η συνέλευση (Assembly), η οποία συγκαλείται κάθε δύο χρόνια. Ανάμεσα στις συνεδρίες, διοικείται από το συνέδριο (Council), το οποίο αποτελείται από 40 κράτη μέλη εκλεγμένα από το Assembly. Υπάρχει ακόμη και η γραμματεία (Secretariat) στην οποία

απασχολούνται πάνω από 300 άνθρωποι χωρισμένοι σε έξι τεχνικές ομάδες.

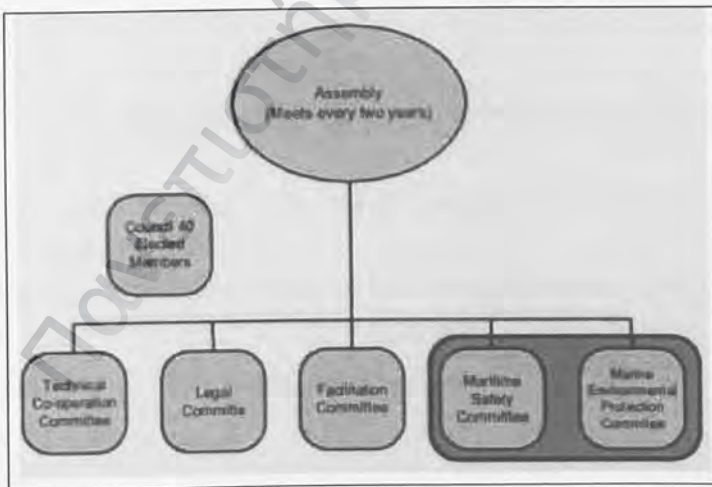
Διάγραμμα 10: Η οργάνωση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού

Ο IMO παίζει εξαιρετικά σημαντικό ρόλο επί των θεμάτων ασφαλείας στα πλοία. Είναι ο μόνος οργανισμός που μπορεί να υιοθετήσει συμβάσεις σε θέματα ναυτιλιακής ασφάλειας και καταπολέμησης της ναυτιλιακής ρύπανσης. Αποτελείται από τέσσερις

βασικές επιτροπές (committees) και ορισμένες ακόμη υπό επιτροπές (sub – committees). Η σημαντικότερη επιτροπή, είναι η Maritime Safety Committee (MSC), η οποία αποτελεί το υψηλότερα τεχνικά καταρτισμένο κομμάτι του IMO και αποτελείται από όλα τα κράτη – μέλη. Η αποστολή της είναι να 'λαμβάνει υπόψη της κάθε θέμα που αφορά στην ναυσιπλοΐα, ναυπήγηση και εξοπλισμό των πλοίων, επάνδρωση (από την σκοπιά της ασφάλειας), ναυτιλιακές διαδικασίες και απαιτήσεις που αφορούν την ασφάλεια επί των πλοίων, έρευνα πάνω στα ναυτιλιακά ατυχήματα, διασώσεις πλοίων, ναυαγισμούς καθώς και κάθε θέμα το οποίο επηρεάζει άμεσα την ασφάλεια των πλοίων και την καταπολέμηση της ναυτιλιακής ρύπανσης (IMO – World Maritime Day)'.

Εξίσου σημαντική είναι η Marine Environment Protection Committee (MEPC), η οποία δημιουργήθηκε το 1973 ενώ καθιερώθηκε νομικά το 1985, της οποίας κύρια υπευθυνότητα είναι ο συντονισμός των ενεργειών του IMO σχετικά με την πρόληψη και τον έλεγχο της μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πλοία.

Διάγραμμα 11: MSC, MEPC και οι υποεπιτροπές τους



Πηγή: Lloyds

Όπως φαίνεται και από το παραπάνω διάγραμμα, οι επιτροπές MSC και MEPC, προΐστανται εννέα υποεπιτροπών, οι οποίες αναφέρονται σε αυτές, και βοηθούν στην αναθεώρηση συμβάσεων όπως η SOLAS, MARPOL, STCW κ.λπ.

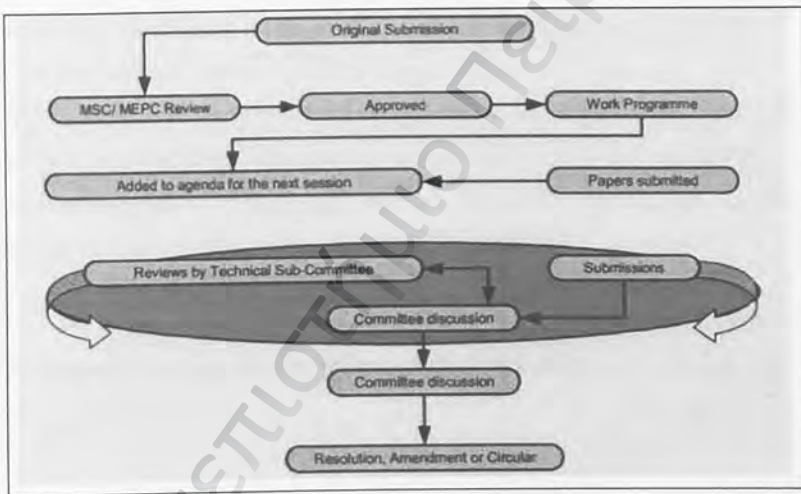
Από το 1959 όπου συγκλήθηκε για πρώτη φορά μέχρι και σήμερα, ο οργανισμός έχει αναπτύξει σαράντα και πλέον συμβάσεις που αφορούν πολλές ζωτικές πτυχές της εμπορικής ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η ξεκάθαρη προτεραιότητα του, φαίνεται και από το περιεχόμενο των συμβάσεων που έχει υιοθετήσει με τουλάχιστον έντεκα από αυτές να αφορούν το λεγόμενο Maritime Safety.

- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974
- International Convention on Load Lines (LL), 1966
- Special Trade Passenger Ship Agreement (STP), 1971
- Protocol on space requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973
- Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972
- International Convention for Safe Containers (CSC), 1972
- Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT), 1976
- The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels (SFV), 1977
- International Convention on Standards of Training, Certification & Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978
- International Convention on Standards of Training, Certification & Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995, και
- International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 1979

Η διαμόρφωση νομοθεσίας αποτελεί μια πολυσύνθετη και χρονοβόρα διαδικασία. Ενδεικτικά στο διάγραμμα 12, περιγράφεται σχηματικά η διαδικασία αυτή, από την υποβολή (submission), στην εφαρμογή (implementation).

Ο ρόλος του IMO θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ο θεμελιώδης κρίκος στην αλυσίδα του safety. Είναι υπεύθυνος στο να τηρούνται ενημερωμένες οι διεθνείς συμβάσεις (με πρωτόκολλα και ρυθμίσεις / διορθώσεις) καθώς και για την θέσπιση νέων. Παρόλα αυτά, δεν είναι λίγες οι φορές τις οποίες έχει κατηγορηθεί ότι περισσότερο “αντιδραστικός” – reactive παρά “προληπτικός” – proactive, καθώς οι σημαντικότερες ενέργειες που έχει κάνει, ακολουθούσαν τις περισσότερες φορές κάποιο σημαντικό ατύχημα.

Διάγραμμα 12: Διαδικασία διαμόρφωσης κανονισμών από τον IMO



Πηγή: Lloyds

Ασφαλώς, σημαντικότερη σύμβαση όλων, θεωρείται η International convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974. Η παλαιότερη έκδοση της SOLAS, χρονολογείται το 1914, και βασίστηκε στις διαβουλεύσεις που ακολούθησαν το ναυάγιο του Τιτανικού, ενώ η έκδοση του 1960, αποτέλεσε την πρώτη σύμβαση που αναπτύχθηκε και υιοθετήθηκε από τον IMO. Κυριότερη αποστολή της, είναι το να ορίσει τις βάσεις και τα πρότυπα αναφορικά με τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την

λειτουργία και την συντήρηση των πλοίων. Οι τεχνικές διατάξεις που περιγράφονται στην παρούσα έκδοση, αναπτύσσονται σε δώδεκα κεφάλαια, τα οποία πραγματεύονται πολλαπλές θεματικές ενότητες σχετικές με την πρόληψη, προστασία από την φωτιά και την καταπολέμηση της, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την μεταφορά φορτίων, τις ράδιο επικοινωνίες κ.λπ.

Ολοκληρώνοντας την αναφορά αυτή στον ΙΜΟ, σημαντικό είναι να αναφερθεί το γεγονός ότι ενώ ο οργανισμός είναι επιφορτισμένος με το σημαντικότερο κομμάτι του σχεδιασμού και της προώθησης των ναυτιλιακών κανονισμών, δεν αποτελεί ταυτόχρονα και ελεγκτικό φορέα. Πράγμα που σημαίνει ότι δεν δύναται ο ίδιος να επιβεβαιώσει την εφαρμογή όλων όσων ορίζει. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο η άμεση και ουσιαστική συνεργασία του με άλλους οργανισμούς οι οποίοι έχουν επιφορτιστεί με την εξίσου σημαντική αποστολή της επαλήθευσης μέσω των επιθεωρήσεων, είναι υψίστης σημασίας έτσι ώστε να επιτυγχάνεται και ο κοινός σκοπός ο οποίος δεν είναι άλλος από την ασφαλή λειτουργία της βιομηχανίας, την καταπολέμηση των ατυχημάτων και της περιβαλλοντικής μόλυνσης και η εξάλειψη του λεγόμενου “substandard shipping”. Το συγκεκριμένο θέμα αναλύεται περεταίρω στο 5^ο κεφάλαιο..

3.3 Οι ρυθμιστές της ναυτιλιακής πραγματικότητας και του ναυτιλιακού νομοθετικού πλαισίου.

Όπως περιγράφηκε παραπάνω, πλέον των επιτροπών του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού, των κυβερνήσεων και των εφοπλιστικών ομάδων και εταιρειών, θεμελιακή είναι και η συνεισφορά στην λήψη των αποφάσεων παραγόντων όπως οι σημαίες – κράτη (Flag States), οι νηογνώμονες (Classification Societies), οι ασφαλιστές και οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί (P&I) και οι κατά τόπους λιμενικές αρχές (Port State Controls).

Μέχρι προσφάτως, εκείνοι οι οποίοι φαίνονταν να έχουν την μικρότερο λόγο, ήταν οι χρήστες των εμπορικών θαλάσσιων μεταφορών. Εκείνοι δηλαδή οι οποίοι χρησιμοποιούν τις θαλάσσιες μεταφορές ως μέσο για τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες και όχι ως σκοπό (βλ. έμποροι, εισαγωγείς – εξαγωγείς, ναυλωτές). Για λόγους που θα εξεταστούν σε επόμενο κεφάλαιο, οι προαναφερθείσες ομάδες, αποφάσισαν να εισχωρήσουν σε βάθος στον χώρο αυτό, μέσω των vetting inspections, τις οποίες και επέβαλλαν στον χώρο λόγω της τεράστιας διαπραγματευτικής τους ισχύς.

Οι παραπάνω παράγοντες, οργανισμοί και ομάδες, αποτελούν πλέον τους βασικούς ρυθμιστές της ναυτιλιακού νομοθετικού γίνεσθαι, η εμπλοκή δε των οποίων στην λήψη των αποφάσεων αποτελεί πολλές φορές βαρόμετρο όσον αφορά στην σύσταση της προσφοράς ναυτιλιακών υπηρεσιών και μεταφορών.

Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε καλύτερα τον ρόλο του κάθε ενός, θα πρέπει να αναλυθούν ο ρόλος και τα χαρακτηριστικά τους. Ο ρόλος, τα χαρακτηριστικά και οι αλληλεπιδράσεις, θα αναφερθούν κατά την ανάπτυξη τις τρίτης θεματικής ενότητας (κεφάλαια 5 και 6) οι οποία πραγματεύεται τις επιθεωρήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

“ΕΝΣΩΜΑΤΩΝΟΝΤΑΣ ΤΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ – ΑΠΟ ΤΟΝ ΝΟΜΟΘΕΤΗ ΣΤΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟ”

4.1 Ο μηχανισμός και η λειτουργία του νομοθετικού πλαισίου

Για να επικυρωθεί μια σύμβαση όπως για παράδειγμα η SOLAS από ένα κράτος, τότε το κράτος αυτό, θα πρέπει να ενσωματώσει τις διατάξεις της προκείμενης σύμβασης στα όρια της εθνικής του νομοθεσίας, μέσω ψήφισης νόμου ή κοινοβουλευτικής αποφάσεως. Η επικύρωση συνήθως ακολουθείται από μια σειρά νόμων ή νομοθετημάτων σε πολλαπλά επίπεδα, με σκοπό να δοθεί στην σύμβαση πλήρης και ουσιαστική εφαρμογή. Σε Ελληνικό επίπεδο, τα αρμοδιότερα υπουργεία τα οποία επομίζονται το μεγαλύτερο κομμάτι αυτής της προώθησης είναι τα υπουργεία ναυτιλίας και μεταφορών. Όταν πλέον ένας νόμος ή μια νομοθετική ρύθμιση έχει ολοκληρωθεί, οι διατάξεις κοινοποιούνται και επεξηγούνται στους αρμόδιους φορείς και σωματεία (όπως για παράδειγμα το Ναυτικό Επιμελητήριο¹ και τα μέλη του, ή Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, η Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, εκπροσώπους τύπου κ.α.) οι οποίοι με την σειρά τους διοχετεύουν την πληροφορία στις διευθύνσεις των ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες πλέον είναι υπεύθυνες στο να αναπτύξουν τα κατάλληλα πλάνα και διαδικασίες με σκοπό την συμμόρφωση με κάθε νέα απαίτηση. Εν συνεχεία, τα πλάνα αυτά με τις απαραίτητες διευκρινήσεις και βοηθητικό υλικό, διοχετεύονται στα πλοία και το τελικό στάδιο της εφαρμογής, περνάει πια στα χέρια των αξιωματικών και των πληρωμάτων.

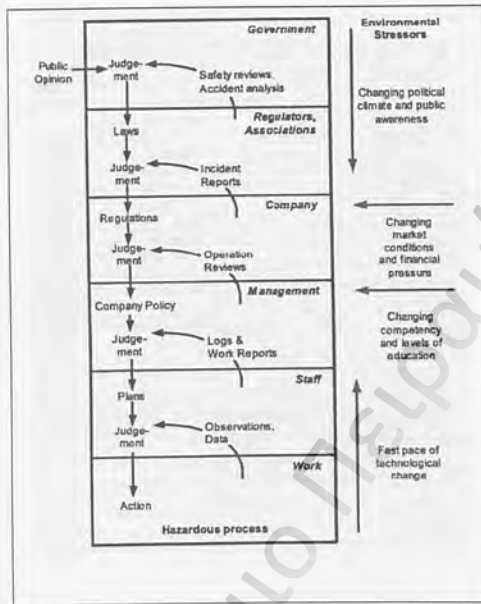
¹ Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος είναι ο επίσημος σύμβουλος της Πολιτείας σε θέματα ναυτιλίας. Είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και έχει ως σκοπό του την προστασία και προαγωγή των συμφερόντων της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, μέσω κοινής συνεργασίας όλων των μελών του και με ορθολογικό συντονισμό της δράσεως τους. Ιδρύθηκε με τον Α.Ν. 191 της 30ης Σεπτεμβρίου 1936 αφού είχε διαπιστωθεί η ανάγκη υπάρξεως ενός συντονιστικού οργάνου μέσω του οποίου θα εξασφαλιζόνταν η εμπεριστατωμένη μελέτη των θεμάτων όλων των κλάδων της ναυτιλίας, καθώς και η έγκυρη γνωμοδότηση και παροχή συμβουλών στις εκάστοτε Κυβερνήσεις. Λειτουργεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και εδρεύει από συστάσεως στον Πειραιά. Μέλη του είναι όλα τα υπό Ελληνική σημαία πλοία τα οποία εκπροσωπούνται από πολλές εφοπλιστικές Ενώσεις.

Η διαδικασία όπως περιγράφηκε παραπάνω, δεν ακολουθεί πάντα την ίδια κατεύθυνση. Αν υποθέσουμε ότι η κορυφή αυτής της διαδικασίας είναι ο νομοθέτης και η βάση το πλοίο (οι αξιωματικοί και το πλήρωμα), μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι η διαδικασία θέσπισης νέων και αποτελεσματικότερων πλάνων, πολιτικών, κανονισμών, ακόμη και νόμων και συμβάσεων, μπορεί να ακολουθήσει την ακριβώς αντίθετη κατεύθυνση. Να ξεκινήσει δηλαδή από την βάση η οποία είναι το εργασιακό περιβάλλον. Η εμπειρία, η παρατήρηση και η αναφορά εργασιακών αναγκών και σωστών πρακτικών από τα πλοία στο management, λόγω της πρακτικής και ουσιαστικής προσέγγισης μια ανάγκης, 'υποχρεώνουν' πολλές φορές τις εταιρείες, να αναθεωρήσουν διαδικασίες και πολιτικές. Οι εταιρείες τότε, μέσω των εφοπλιστικών ενώσεων, διαβουλεύονται και μοιράζονται την γνώση αυτή με τους αρμόδιους πολιτικούς φορείς. Οι πολιτικοί δε φορείς με την σειρά τους, ασκούν την επιρροή τους επί των νομοθετών ως τεχνικοί σύμβουλοι, με αποτέλεσμα πολλές φορές να προτείνονται, να αναθεωρούνται ή και να θεσπίζονται νέες νομοθετικές διατάξεις. Οι φορείς αυτοί, όντας μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, κοινοποιούν και διοχετεύουν την γνώση αυτή στο διεθνές κοινό με αποτέλεσμα όλα αυτά να λαμβάνονται υπόψη κατά τον σχεδιασμό ακόμη και τον διεθνών συμβάσεων.

Με αυτόν τον τρόπο, οι χρήστες (πλοία και ναυτιλιακές εταιρείες) συμμετέχουν ενεργά στην διαδικασία της λειτουργίας του ναυτιλιακού νομικού πλαισίου.

Οι Rasmussen και Svedung, περιέγραψαν αυτήν την διαδικασία ως μοναδική αλλά με πολλαπλές κατευθύνσεις ενώ συμπεριλαμβάνονται πολλά επίπεδα στην διαδικασία λήψης αποφάσεων, όπως περιγράφεται στο διάγραμμα 13.

Διάγραμμα 13: Η διαδικασία λήψης αποφάσεων και η σχέση της με τον μηχανισμό λειτουργίας του ναυτιλιακού νομοθετικού πλαισίου.



Πηγή: Svedung and Rasmussen, 2002

Ακόμη ένα διάγραμμα (διάγραμμα 14), από τους Rasmussen και Svedung, περιγράφει ακόμη περισσότερο αυτήν την πραγματικότητα και επισημαίνει τις αδυναμίες της. Οι σαφείς γραμμές επικοινωνίας του διαγράμματος 13, αντικαθίστονται από ασύμμετρες οι οποίες περιγράφουν την σχέση μεταξύ των φορέων επιρροής. Το σύστημα το οποίο περιγράφεται και στα δύο διαγράμματα, συμπεριλαμβάνει την σημαντικότερη επιρροή που έχουν στην διαδικασία λήψης αποφάσεων, φορείς όπως οι νηογνώμονες, οι σημαίες κράτη, οι εθνικοί φορείς, οι ασφαλιστές, οι διάφοροι επιθεωρητές, οι πλοιοκτήτες, τα ναυπηγεία, τα σωματεία και οι ενώσεις κλπ. Οι παραπάνω φορείς, μαζί με άλλους οι οποίοι δεν αναφέρονται, θεωρητικά, αντιπροσωπεύουν την ομάδα εκείνη η οποία καλείται να εξισορροπήσει κατά την διαδικασία της νομοθέτησης, τις επιταγές των πολλαπλών ιδιωτικών συμφέροντα που διαπραγματεύονται στην ναυτιλία και της ναυτιλιακής ασφάλειας (maritime safety).

τον αποδοτικότερο δυνατό τρόπο, χρησιμοποιώντας πρακτικές αποδεδειγμένης αποτελεσματικότητας, οι οποίες έχουν χρησιμοποιηθεί στο παρελθόν ωφελώντας πολλούς ανθρώπους.

Στον χώρο της ναυτιλίας, η φιλοσοφία των “Best Practices” έχει αρχίσει να γίνεται πολύ διαδεδομένη, ενώ πλέον αποτελεί έως και μέσο για την δημιουργία νέων κανονισμών και νόμων (ξεκινώντας από το περιβάλλον της εργασίας και καταλήγοντας στον νομοθέτη, όπως περιγράφηκε στο διάγραμμα 13). Μέσω του Management of Change, πολλές εταιρείες αρχίζουν πλέον να χρησιμοποιούν αυτές τις πρακτικές κατά τον σχεδιασμό των πολιτικών τους και των εγχειριδίων εργασίας.

Όπως θα εξηγηθεί και στο 4^ο κεφάλαιο κατά την ανάλυση των επιθεωρήσεων, τα “Best Practices” πλέον έχουν εισχωρήσει και στα ερωτηματολόγια των επιθεωρητών, κυρίως στα Ρ&Ι και στα Vetting Inspections. Πράγμα που πρακτικά σημαίνει ότι ο επιθεωρούμενος, οφείλει πλέον να ακολουθεί αυτές τις πρακτικές και να συμμορφώνεται με αυτές σαν να είναι ήδη νομοθετήματα. Αυτό το σύστημα, πρόκειται για ένα σύστημα που είναι ακόμα σε εξέλιξη. Στην αρχή, οι πρακτικές αυτές περνούσαν στα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων ως υποδείξεις ή συστάσεις “recommendations, suggestions”. Με την πάροδο όμως του χρόνου, αφενός τα recommendations πρέπει πλέον να αντιμετωπίζονται ως παρεκκλίσεις, αφετέρου, τα “Best Practices” άρχισαν να προάγονται από recommendations σε deficiencies. Πρακτικά, αυτό έχει ήδη ως αποτέλεσμα για παράδειγμα στα Vetting Inspections, για να ολοκληρωθεί η επιθεώρηση και να αποδοθεί στο πλοίο η βαθμολογία, πρέπει πρώτα να αποδείξει το πλοίο και το management συμμόρφωση με τις επιταγές του inspection report, συμπεριλαμβανομένων και των βέλτιστων πρακτικών.

4.3 Πηγές ενημέρωσης και Intelligence management – Το ταξίδι της πληροφορίας

Από τον σχεδιασμό ακόμη ενός κανονισμού και όσο πλησιάζει ο καιρός για την εφαρμογή του, η πληροφορία γίνεται διαθέσιμη σε πολλούς φορείς οι οποίοι στην

συνέχεια θα αποτελέσουν πηγές ενημέρωσης των ναυτιλιακών εταιρειών και του ευρύτερου ναυτιλιακού κοινού. Πολλές φορές οι ναυτιλιακές εταιρείες παίρνουν την πληροφορία απευθείας από την πηγή της. Δεν είναι πάντα όμως αυτό εφικτό καθώς μια νέα απαίτηση μπορεί να προέλθει από πάρα πολλές μεριές (για παράδειγμα ΕΡΑ – Environmental Protection Agency στην Αμερική, MSC Horn of Africa στις ακτές τις Σομαλίας, Ευρωπαϊκή κοινότητα κ.λπ.). Οι κυριότερες πηγές ενημέρωσης των ναυτιλιακών εταιρειών σε θέματα νόμων και κανονισμών ανάλογα με το είδος, είναι: οι σημαίες – κράτη, οι νηογνώμονες, οι ασφαλιστικοί οργανισμοί και τα Ρ&Ι, δικηγορικές εταιρείες, ναυτιλιακοί πράκτορες, εφοπλιστικοί οργανισμοί, ναυτιλιακοί πράκτορες ο τύπος και διάφοροι άλλοι οργανισμοί.

Παλαιότερα, η άμεση ενημέρωση αποτελούσε φαντασίωση και το ταξίδι από τον σχεδιασμό ενός κανονισμού ή μιας οδηγίας μέχρι την εφαρμογή τους δύσκολο και χρονοβόρο. Σήμερα, με την βοήθεια του παγκόσμιου ιστού (internet), και της επικοινωνίας μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail), η πληροφορία κινείται με ταχύτατους ρυθμούς και με αρκετά υψηλή αξιοπιστία. Ενώ είναι εύλογο να υποθέσει κανείς ότι η ανάπτυξη αυτής της τεχνολογίας και η εφαρμογή της στην ναυτιλία θα διευκόλυνε την κατάσταση, αντίθετα την δυσχεραίνει, καθότι λόγω της αμεσότητας και τις ευκολίας οι απαιτήσεις αναφορικά με την εφαρμογή (implementation) έχουν αυξηθεί στο κατακόρυφο ενώ οι διορίες που δίνονται για αποκατάσταση μη συμμορφώσεων ελαχιστοποιούνται. Το γεγονός ότι νέες απαιτήσεις δημιουργούνται με σαφώς μεγαλύτερο ρυθμό, κάνει τα πράγματα ακόμη δυσκολότερα.

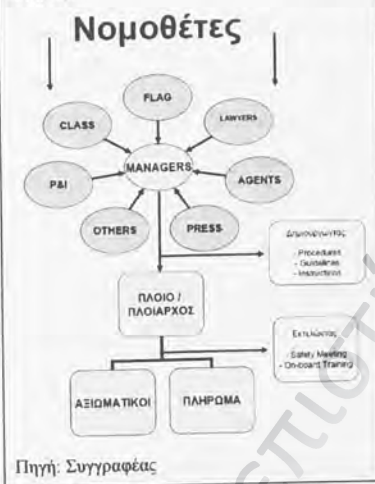
Όταν λοιπόν δημιουργείται ένας κανονισμός ή μία απαίτηση, διοχετεύεται από τον εκδότη της στο κοινό μέσω δελτίων τύπου ή και μέσω ανάρτησης στην επίσημη ιστοσελίδα του. Από εκεί και πέρα, ανάλογα με το είδος του κανονισμού ή της απαίτησης, η πληροφορία αυτή επεξεργάζεται από μέσω circulars και information bulletins.

Όταν η ναυτιλιακή εταιρεία γίνει κοινωνός μιας νέας απαίτησης, με την χρήση του ISM ή του ανάλογου συστήματος (ISPS, ISO κ.ο.κ.), χρησιμοποιώντας τις τεχνικές γνώσεις που έχει συγκεντρώσει, σχεδιάζει πλάνα και διαδικασίες έτσι ώστε να επιτύχει την συμμόρφωση. Όταν οι διαδικασίες ολοκληρωθούν, συνήθως προσαρμόζονται στο υπάρχον σύστημα της εταιρείας και κατόπιν ενημερώνονται οι πλοίαρχοι των υπό διαχείριση πλοίων. Κάθε αναθεώρηση οφείλει να ακολουθείται από ενημερωτικά κείμενα και σαφείς οδηγίες. Οι πλοίαρχοι, καλούν το πλήρωμα και τους αξιωματικούς

όπου και τους ενημερώνουν σχετικά. Με την καθοδήγηση της εταιρείας, οργανώνεται εκπαίδευση επί των πλοίων έτσι ώστε όλοι να αποκτήσουν την απαιτούμενη θεωρητική εμπειρία για να ακολουθήσει το στάδιο της υλοποίησης.

Όπως έχει προαναφερθεί, τις περισσότερες φορές, υπεύθυνοι για την εφαρμογή ενός κανονισμού ή μιας απαίτησης, είναι οι ναυτικοί. Συνεπώς η αποτελεσματικότητα κρίνεται κυρίως από την επαγγελματική ικανότητα τους. Την σύγχρονη εποχή όπου η εύρεση ικανών πληρωμάτων αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις κάθε ναυτιλιακής εταιρείας, η σωστή

Διάγραμμα 15: Από τον νομοθέτη στο πλήρωμα



εφαρμογή των κανονισμών και αποφυγή προβλημάτων κατά την διάρκεια των επιθεωρήσεων στα πλοία, είναι ένα από τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι managers και απαιτεί ευρύτατο έλεγχο από πλευράς των γραφείων.

Έχοντας αναγνωρίσει αυτό το πρόβλημα, πολλές εταιρείες έχουν οργανώσει ειδικά τμήματα για την παρακολούθηση αυτών των θεμάτων καθώς και έχουν εντείνει τον αριθμό επισκέψεων στα πλοία από εσωτερικούς επιθεωρητές.

“Γ” ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ – ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Γενικά

Είναι σαφές ότι πέραν των δυσκολιών εφαρμογής και υλοποίησης όλου αυτού το ιδιαίτερου και πολύπλοκου “δικτύου” των απαιτήσεων το οποίο αναπτύχθηκε στην προηγούμενη ενότητα, εξαιρετική δυσκολία αλλά και ενδιαφέρον, παρουσιάζει ο έλεγχος και η επαλήθευση επί των πλοίων. Το λεγόμενο verification.

Ενώ επί της ουσίας το ανθρώπινο δυναμικό που καλείται να ακολουθήσει και να συμμορφωθεί με ότι ορίζει ο κάθε νομοθέτης και regulator, είναι σημαντικά μικρό (και συγκεντρώνεται κατά κύριο λόγο στα χέρια του πλοιάρχου και των αξιωματικών του), το σύστημα λειτουργεί διαφορετικά αναφορικά με τον έλεγχο. Με την καθιέρωση μιας σειράς προγραμματισμένων και μη επιθεωρήσεων, τα πλοία φαίνεται να ελέγχονται συχνότερα και σε πολλαπλά επίπεδα (safety, security, περιβαλλοντική προστασία, συνθήκες εργασίας και ενδιάιτησης, κατασκευής, επικοινωνιών, emergency preparedness, safety awareness, cargo care κ.ο.κ.). Αυτή η αποστολή επιτυγχάνεται με τον συντονισμό διαφόρων φορέων και οργανισμών και με την χρησιμοποίηση καταρτισμένων και εξειδικευμένων επιθεωρητών.

Σε αυτήν την ενότητα, θα αναλυθεί το κύριο δίκτυο των επιθεωρήσεων, που στοχεύει η κάθε μία, πως αλληλεπιδρούν μεταξύ τους, πως επηρεάζουν την διαχείριση του πλοίου τα ευρήματα της κάθε επιθεώρησης – ανάλυση στοιχείων και διαχείριση αποτελεσμάτων, πως βοηθάει ο εσωτερικός έλεγχος, και ποιες είναι οι ιδιαιτερότητες που παρουσιάζουν οι επιθεωρήσεις μεγάλης ηλικίας πλοίων.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^Ο

“Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ “ΑΠΟ ΤΡΙΤΟΥΣ” - 3rd PARTY CONTROL”

5.1 Θεσμοθέτηση των ελέγχων από “τρίτους” (3rd Party Control)

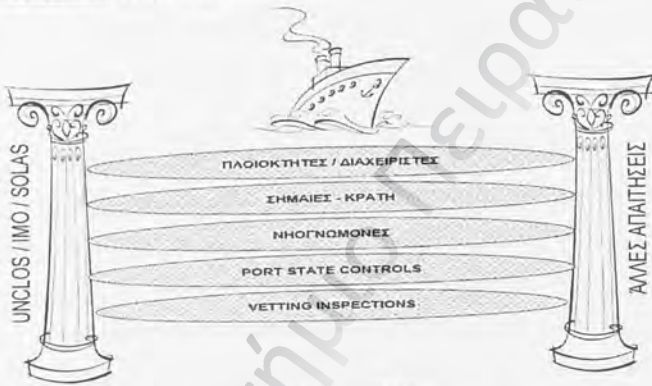
Όπως αναφέρει και ο Everard (2003), ο ρόλος του πλοιοκτήτη στην προώθηση του safety και της συμμόρφωσης με τους κανονισμούς είναι θεμελιώδης. Όπως αναφέρει χαρακτηριστικά,

“Ο πλοιοκτήτης είναι εκείνος ο οποίος επιλέγει την σημαία, τον ασφαλιστή και την κλάση, και σε πολύ μεγάλο βαθμό τον τρόπο λειτουργίας του πλοίου του. Εκείνος επιλέγει τις μεθόδους και τα κριτήρια για την λειτουργία των πλοίων του, όπως επίσης επηρεάζει άμεσα την ηθική και την υποκίνηση των υπαλλήλων του στην ξηρά αλλά και στην θάλασσα. Η ευθύνη ξεκινάει και σταματάει στον πλοιοκτήτη.”

Από την άλλη πλευρά, οι σημαίες – κράτη, είναι ο κύριος υπεύθυνος φορέας για την συντήρηση και την εφαρμογή του διεθνούς ναυτιλιακού νομικού πλαισίου. Ιδανικά, μια σωστή και εποικοδομητική συνεργασία μεταξύ του πλοιοκτήτη και της σημαίας κράτους των πλοίων του, θα επαρκούσε για να υπάρχει ένα καλό αποτέλεσμα. Για λόγους όπως η πραγματικότητα των “σημαίων ευκολίας” και πολλών άλλων, δυστυχώς αυτό δεν επαρκεί. Επίσης, όπως έχει προαναφερθεί, συνήθως τα όργανα τα οποία είναι αρμόδια για τον σχεδιασμό των κανονισμών και των απαιτήσεων, δεν είναι αρμόδια και για τον έλεγχο της υλοποίησής τους. Χαρακτηριστικό αποτελεί το παράδειγμα του IMO. Για τον λόγο αυτό και σε συνδυασμό με την έλλειψη σε ανθρώπινο δυναμικό και τεχνικές γνώσεις (βλέπε το παράδειγμα των Port State Controls και των σημαίων / κρατών – αναλύεται παρακάτω), η ανάγκη θεσμοθέτησης των ελέγχων από “τρίτους”, ήταν επιτακτική.

Οι τρίτοι, δεν είναι άλλοι από τις σημαίες – κράτη (Flag States), τους νηογνώμονες (Classification Societies), τους ασφαλιστές και τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς (P&I) και τις κατά τόπους λιμενικές αρχές (Port State Controls). Το παράδειγμα των vetting inspections, αποτελεί κατά κύριο λόγο εμπορική απαίτηση και για αυτόν τον λόγο θα αναλυθεί ξεχωριστά. Δημιουργείται λοιπόν έτσι ένα δίκτυο “στρωμάτων ασφαλείας”, αναφορικά με τον έλεγχο επί των πλοίων, όπως παρουσιάζεται και στο διάγραμμα 16.

Διάγραμμα 16: Το δίκτυο των επιθεωρήσεων



Πηγή: Συγγραφέας, εμπνευσμένο από Mejia, (2005)

Ο ρόλος, και η σχέση μεταξύ του κάθε ένα από τους προαναφερθέντες φορείς, αναλύεται στις παραγράφους που ακολουθούν. Οι φορείς θα κατηγοριοποιηθούν σε νομοθετημένους (statutory) και ιδιωτικούς (private).

5.2 Νομοθετημένοι ελεγκτικοί φορείς

5.2.1 Σημαίες – Κράτη (Flag Administrations) / Ρόλος και Επιθεωρήσεις

Το άρθρο 94 της UNCLOS III Convention, περιγράφει με αρκετή λεπτομέρεια τις υποχρεώσεις ενός κράτους – σημαία, αναφορικά με την δικαιοδοσία και τον έλεγχο που

έχουν επί των πλοίων που είναι καταχωρημένα στα νηολόγια της. Οι υποχρεώσεις αυτές, εκτείνονται από την συντήρηση του νηολογίου ενός εγγεγραμμένου πλοίου, την δικαιοδοσία επιβολής διεθνών και κρατικών κανονισμών των εγγεγραμμένων πλοίων, την επάνδρωση μέχρι την υποχρέωση των πλοίων τους να λειτουργούν κάτω από συγκεκριμένους κανόνες ασφαλείας και την τακτική επιθεώρηση τους. Το κράτος – σημαία, υποχρεούται να λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα έτσι ώστε να εξασφαλίζει ένα υψηλό επίπεδο safety στα πλοία της εκτός των άλλων, σχετικά με την κατασκευή, την αξιοπλοΐα, την συντήρηση, την επάνδρωση, την εκπαίδευση των ναυτικών, τις συνθήκες εργασίας κ.ο.κ. Στο άρθρο 94, παράγραφος 5, ανατίθεται επίσης η ευθύνη στις σημαίες να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα έτσι ώστε τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια τους να συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς.

Όπως προκύπτει, οι αρμοδιότητες που έχουν αναληφθεί από της σημαίες – κράτη, είναι πολλές και σπουδαίες. Εξαιτίας των ανοιχτών νηολογίων και όχι μόνο, γεγονός παραμένει ακόμα και σήμερα, ότι οι σημαίες ως οργανισμοί, παρουσιάζουν εξαιρετική αδυναμία σε τεχνογνωσία και μεγάλη έλλειψη σε ανθρώπινο δυναμικό. Τα περισσότερα ανοικτά νηολόγια αποτελούν διαχειριστικά γραφεία που συντονίζουν βασικές λειτουργίες και διαδικασίες. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο οι σημαίες κράτη χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγο τους RO (Recognized Organizations – τεχνικούς οργανισμούς με υψηλό επίπεδο τεχνογνωσίας, κυρίως νηογνώμονες) έτσι ώστε να πραγματοποιούν τους επιβεβλημένους και προκαθορισμένους ελέγχους / Statutory Surveys (βλέπε παρακάτω), ενώ σημαντικότερη αποστολή στο εγχείρημα της επιβεβαίωσης της συμμόρφωσης έχουν αναλάβει τα Port State Controls, τα οποία αναλύονται σε επόμενη παράγραφο. Παρόλα αυτά, οι περισσότερες σημαίες απαιτούν να επιθεωρούν οι ίδιες κάθε πλοίο τους πριν συναινέσουν στην νηολόγησή του, και έπειτα ανά έτος. Ως επί το πλείστον, οι επιθεωρήσεις αυτές δεν εισχωρούν σε ιδιαίτερο βάθος, καθότι τα κύρια σημεία ελέγχου τα έχουν παραχωρήσει στους νηογνώμονες, ενώ συνήθως τα ερωτηματολόγια τα οποία χρησιμοποιούνται σε αυτές τις επιθεωρήσεις, είναι περιορισμένα σε περιεχόμενο και σε ελεγκτικά αντικείμενα. Ενδεικτικά παρατίθεται στο

παράρτημα Γ, το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιούν οι επιθεωρητές της Λιβερίας κατά τις επιθεωρήσεις τους.

Με αφορμή το ατύχημα του πλοίου Scandinavian Star τον Απρίλιο του 1990 και τις τρομοκρατικές ενέργειες σε διδύμους πύργους τον Σεπτέμβριο του 2001 και στο δεξαμενόπλοιο Limburg τον Οκτωβρίου του 2002, ο IMO υιοθέτησε τους κώδικες ISM και ISPS, οι οποίοι στην συνέχεια προσαρτήθηκαν στην SOLAS στα κεφάλαια IX και XI – 2 αντίστοιχα. Οι κώδικες αυτοί, επέφεραν μεγάλες αλλαγές στην ναυτιλιακή κοινότητα. Η συμμόρφωση πλοίων και εταιρείας επιβεβαιώνεται μέσω της έκδοσης και διατήρησης εν ισχύ συγκεκριμένων πιστοποιητικών.

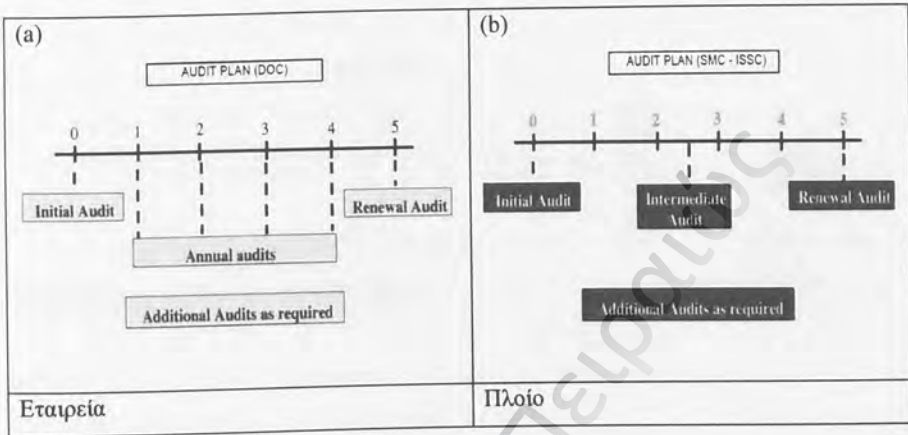
Τα πιστοποιητικά αυτά για το ISM είναι το Document of Compliance (DOC) το οποίο αφορά την διαχειρίστρια εταιρεία και το Safety Management Certificate (SMC) το οποίο αφορά το πλοίο, ενώ το ISPS υποχρεώνει κάθε πλοίο να φέρει το International Ship Security Certificate (ISSC).

Για την έκδοση αυτών των πιστοποιητικών και για την διατήρησή τους εν ισχύ, προϋποθέτονται τακτές επιθεωρήσεις. Σύμφωνα με τους κώδικες, υπεύθυνη για την έκδοση των πιστοποιητικών και τον έλεγχο για την συμμόρφωση πλοίων και εταιρειών, είναι η σημαία – κράτος του κάθε πλοίου.

Επιπρόσθετα των επιθεωρήσεων της σημαίας ή του Recognized Organization (RO)¹ οι οποίες περιγράφονται στο διάγραμμα 17 (a), (b), πλοία και εταιρεία οφείλουν να έχουν ορίσει διαδικασίες και να έχουν δημιουργήσει τις προϋποθέσεις έτσι ώστε να επιθεωρούνται 'εκ των έσω' – (Internal Audits) – αναλύονται στο κεφάλαιο 6.

¹ RO – Recognized Organization, είναι ο οργανισμός - φορέας εκείνος, ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί από την Σημαία, να προβαίνει σε επιθεωρήσεις και να εκδίδει ή να ανανεώνει πιστοποιητικά (on behalf of the Flag State)

Διάγραμμα 17: ISM – ISPS / Το δίκτυο των επιθεωρήσεων



Πηγή: DNV

5.1.1.1 Statutory Surveys και Νηογνώμονες – Η βασική επαφή της κλάσης με την σημαία - κράτος

Σε αυτό το σημείο, είναι πολύ σημαντικό να διαχωριστεί η έννοια της επιθεώρησης του νηογνώμονα και του statutory survey. Το δεύτερο, όταν πραγματοποιείται από νηογνώμονα, πραγματοποιείται εκ μέρους της σημαίας – κράτους στις οποίες τα νηολόγια είναι εγγεγραμμένο το πλοίο (on behalf of the Flag Administration), ενώ το πρώτο αφορά αποκλειστικά τον νηογνώμονα. Οι απαιτήσεις ενός Statutory Survey στηρίζονται σε θεσμικά ζητήματα και κανονισμούς και όχι στους όρους του κάθε νηογνώμονα. Το authority που δίδεται από μία σημαία σε κάποιον νηογνώμονα ποικίλει, ανάλογα με την σημαία. Η οδηγία προς τους νηογνώμονες είναι να λαμβάνουν αυστηρότερα μέτρα για πλοία τα οποία αποτυγχάνουν να ακολουθήσουν θεσμικά πρότυπα.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, τα θεσμικά όργανα που χρησιμοποιούνται κατά την επιθεώρηση των πλοίων, βασίζονται σε διεθνώς αποδεκτούς νόμους, κανονισμούς, κώδικες και συμβάσεις που καλύπτουν θέματα όπως το safety construction, safety equipment, ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, πρόληψη της μόλυνσης, load line και safety management. Αξίζει να σημειωθεί ότι ακόμα και τα κράτη τα οποία έχουν υιοθετήσει διεθνείς συμβάσεις και κώδικες, μπορούν επιπρόσθετα να έχουν και δικούς τους κρατικούς κανονισμούς οι οποίοι είναι γνωστοί ως flag requirements.

Εκείνες όμως οι επιθεωρήσεις οι οποίες αναγνωρίζει ο χώρος και η αγορά ως σημαντικότερες και ουσιαστικότερες, είναι οι επιθεωρήσεις που αναλαμβάνονται από τους νηογνώμονες καθότι το επίπεδο της τεχνογνωσίας τους είναι πολύ υψηλό, οι επιθεωρητές τους ιδιαίτερα καταρτισμένοι και τα βασικότερα πιστοποιητικά για να μπορεί ένα πλοίο να κινείται εκδίδονται από αυτούς.

5.2.2 Οι Νηογνώμονες (Classification Societies) – Ποιοί είναι και ποιος ο ρόλος τους ως ελεγκτικοί φορείς / Class Inspections

Η αρχή των νηογνώμωνων, τοποθετείται τοπικά στο Λονδίνο και χρονικά το 1760, ενώ το πρώτο νηολόγιο, εκδόθηκε το 1764 και περιελάμβανε πληροφορίες όπως πλοιοκτήτρια εταιρεία, χαρακτηριστικά και τύπο πλοίου. Την εποχή εκείνη, η “κλάση” ενός πλοίου, είχε να κάνει αυστηρά με την ηλικία του και ο αποκλειστικός της ρόλος ήταν να βοηθάει και να προφυλάσσει τους ασφαλιστές από τα λεγόμενα “κακά πλοία”. Την σύγχρονη εποχή, η κατάσταση αυτή έχει αλλάξει ριζικά. Οι οργανισμοί των νηογνώμωνων, έχουν επεκταθεί σε κάθε γωνιά του κόσμου που παρουσιάζεται ναυτιλιακό ενδιαφέρον και παίζουν σημαντικότερο ρόλο στην ασφάλεια των πλοίων και στην λήψη των αποφάσεων. Οι νηογνώμονες, δημιουργούν περιεκτικούς κανονισμούς αναφορικά με τον σχεδιασμό των πλοίων και του σημαντικού μηχανολογικού εξοπλισμού τους.

Με μεγάλο αριθμό πλοίων και φορτίων να έχει χαθεί, πολλοί από εκείνους οι οποίοι εμπλέκονται στην ναυτιλιακή βιομηχανία (κατά κύριο λόγο οι ασφαλιστές), συμφωνούν ότι είναι πλέον επιτακτική η ανάγκη καθορισμού αντικειμενικών κριτηρίων αναφορικά με τις επιθεωρήσεις πλοίων έτσι ώστε να μειωθούν τα ναυάγια και τα ατυχήματα. Συνεπώς, οι νηογνώμονες πλέον παίζουν σημαντικότερο ρόλο στον σχεδιασμό, την υλοποίηση και τον καθορισμό των κριτηρίων των επιθεωρήσεων.

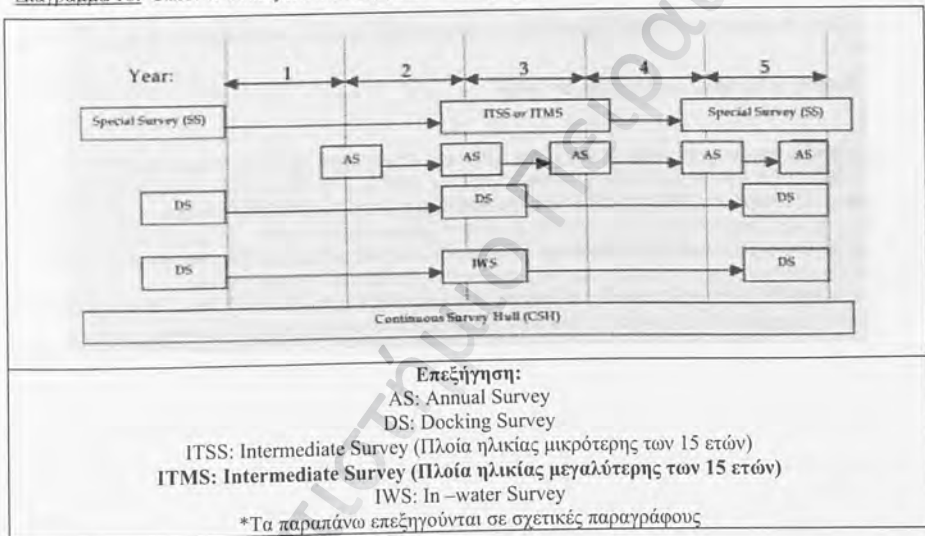
Αναπόσπαστη προϋπόθεση για να δεχθεί ένας νηογνώμονας κάποιο πλοίο και για να μπορεί αυτό το πλοίο να διατηρείται 'εντός κλάσης', είναι το πλοίο να ακολουθεί και να συμμορφώνεται με τους διεθνείς νόμους και κανονισμούς καθώς και με τους όρους που επιβάλλει κάθε νηογνώμονας. Πέραν αυτού, πολλοί είναι οι νηογνώμονες οι οποίοι προκειμένου να δεχθούν κάποιο πλοίο, θέτουν ανάμεσα σε άλλα κριτήρια και το κριτήριο της ηλικίας. Συνήθως πλοία άνω των 15 ετών χρειάζεται να προ επιθεωρηθούν ενώ πλοία άνω των 20 ετών, ανεξαρτήτως ιστορικού, χρειάζεται να περάσουν από special survey έτσι ώστε να τους δεχθεί κάποιος αξιόλογος νηογνώμονας. Προκειμένου οι νηογνώμονες να επιβεβαιώνουν αυτήν την συμμόρφωση, έχουν καθιερώσει μια σειρά επιθεωρήσεων η οποία ποικίλει σε σκοπό και τομείς, οι οποίες πραγματοποιούνται μέσα στο διάστημα πέντε ετών. Μέσα σε αυτό το διάστημα της πενταετίας, όλες οι αναγκαίες περιοδικές επιθεωρήσεις – periodical surveys, πραγματοποιούνται με σκοπό να εξεταστούν όλοι οι τομείς ενδιαφέροντος. Ο πενταετής αυτός κύκλος και ο τρόπος με τον οποίο προγραμματίζονται και εκτελούνται οι προκαθορισμένες επιθεωρήσεις, είναι γνωστός ως ο 'κύκλος των επιθεωρήσεων' – "Survey cycle", ενώ στο τέλος κάθε κύκλου τα πιστοποιητικά της κλάσης επανεκδίδονται με ισχύ πέντε ετών. Μέχρι δηλαδή να ολοκληρωθεί και ο επόμενος κύκλος².

Η δομή αυτού του κύκλου, κατά την εφαρμογή του, αναλύεται κατά κύριο λόγο σε δύο κύρια χαρακτηριστικά, με την με πρώτο τα χρονικά πλαίσια που τίθενται έτσι ώστε να καλύπτονται τα θέματα που άπτονται στο hull and machinery και κατ' επέκταση

² Τα βασικά πιστοποιητικά της κλάσεως περιγράφονται και αναλύονται στο παράρτημα Β με βάση την σχετική οδηγία του IMO.

στο Special Survey, και δεύτερο τις ειδικές απαιτήσεις που εξετάζονται σε κάθε μεμονωμένη επιθεώρηση. Τα θέματα εκείνα τα οποία άπτονται στο Special Survey, εξετάζονται με την βάση ενός συνεχόμενου κύκλου ο οποίος είναι γνωστός ως Continuous Survey Hull (CSH) για τα θέματα σχετικά με την κατασκευή του πλοίου (συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού προσορμίσεως και αγκυροβολίας – mooring and anchoring), ενώ για θέματα σχετικά με τις προωθητικές και βοηθητικές μηχανές, ακολουθείται ο κύκλος ο οποίος είναι γνωστός ως Continuous Survey Machinery (CSM).

Διάγραμμα 18: Class / Ο κύκλος των Επιθεωρήσεων – Survey Cycle



Πηγή: Lloyds

Στην επιθυμητή περίπτωση που οι δύο αυτοί κύκλοι ακολουθηθούν σωστά, τα προς εξέταση θέματα μοιράζονται ομοιόμορφα μέσα στην πενταετία, με αποτέλεσμα να επιθεωρείται περίπου το 20% του συνόλου των αντικειμένων προς επιθεώρηση, χωρίς να υπερβαίνεται η περίοδος της πενταετίας μεταξύ των επιθεωρήσεων για κάθε αντικείμενο.

Η εναλλακτική περίπτωση είναι να επιθεωρούνται όλα τα θέματα που αφορούν το Special Survey συγκεντρωτικά σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο ανά πέντε έτη. Ο κύκλος αυτός είναι γνωστός ως Special Survey Cycle (SS).

Συνεπώς, δίνεται στον διαχειριστή ενός πλοίου η επιλογή αναφορικά με το τι τακτική επιθεωρήσεων θα επιλέξει για τα πλοία του. Στην περίπτωση όμως των oil tankers, combination carriers, chemical tankers, bulk carriers και ore carriers, η επιλογή του CSH κύκλου δεν είναι δυνατή εφόσον τα πλοία αυτά βάση κανονισμού του IMO Resolution A744 (18), και βάση των ενοποιημένων κανονισμών του IACS, τα πλοία αυτά υποχρεώνονται να ακολουθήσουν το πρόγραμμα ESP – Enhanced Survey Program.

Το πρόγραμμα αυτό απαιτεί τον επισταμένο έλεγχο της κάθε επικείμενης κατασκευής, επιπρόσθετα των προγραμματισμένων επιθεωρήσεων και του σκοπού αυτών, ενώ ακόμη απαιτεί την λήψη ενός μεγάλου αριθμού μετρήσεων του πάχους της λαμαρίνας από συγκεκριμένα μέρη της κατασκευής (thickness measurements) από τεχνικούς αποδεκτούς από τον νηογνώμονα.

Προκειμένου να γίνει κατανοητός καλύτερα ο σκοπός της κάθε προγραμματισμένης επιθεώρησης, ακολουθεί μια σύντομη ανάλυση σε κάθε μια από αυτές.

- Annual Surveys

Κάθε τέτοια επιθεώρηση λαμβάνει χώρα κάθε χρόνο, κατά την επέτειο της παραλαβής του πλοίου. Κατ' επέκταση πραγματοποιούνται πέντε annual surveys στην χρονική περίοδο των πέντε χρόνων. Παρόλα αυτά, ένα από αυτά αφομοιώνεται από το intermediate survey και ακόμη ένα από το special survey. Για πρακτικούς λόγους, τα annual surveys υπάρχει η δυνατότητα να πραγματοποιούνται από τρεις μήνες πριν έως τρεις μήνες μετά από την επέτειο της παραλαβής.

Στα annual surveys, όπως είναι για παράδειγμα η περίπτωση του Periodical Load Line Inspection (PLI) και του Safety Construction Annual (SCA), δεν δίνεται παράταση στο προαναφερθέν παράθυρο. Σε περίπτωση που αυτές οι επιθεωρήσεις δεν γίνουν μέσα στο προκαθορισμένο διάστημα, η κλάση του πλοίου θα παύσει, με δυσάρεστες συνέπειες για το πλοίο. Μια από τις πολλές άμεσες συνέπειες που έχει η παύση της κλάσης ενός πλοίου είναι το ότι αυτόματα παύει και το πλοίο να είναι ασφαλισμένο σε περίπτωση οποιουδήποτε ατυχήματος (αμεσότητα ασφαλιστικών οργανισμών και νηογνωμόνων) ενώ ακόμα το πλοίο δυσκολεύεται να επιχειρήσει τον σκοπό του καθώς δεν γίνεται δεκτό από πολλά λιμάνια και χώρες ενώ κανένας ευυπόληπτος ναυλωτής δεν θα δεχθεί κανένα πλοίο προτού επιβεβαιώσει ότι εκείνο βρίσκεται εντός κλάσης.

- ο Intermediate Surveys και οι κύριες επιπρόσθετες απαιτήσεις των πλοίων προχωρημένης ηλικίας (ITMS και ITSS Surveys)

Τα Intermediate surveys, πραγματοποιούνται μεταξύ της περιόδου του δευτέρου και τρίτου annual survey. Τα Intermediate Surveys μπορούν να πραγματοποιηθούν μεταξύ του παραθύρου που ανοίγει, τρεις μήνες πριν από την δεύτερη επέτειο της παραλαβής του πλοίου ή του τελευταίου Special Survey και κλείνει τρεις μήνες μετά την 3^η επέτειο.

Όπως ισχύει και με τα annual surveys, σε περίπτωση αποτυχίας να ακολουθηθεί το πρόγραμμα από κάποιο πλοίο, η κλάση του παύει, με τις ίδιες συνέπειες που περιγράφηκαν παραπάνω. Ως κανόνας δεν δίδεται καμία αναβολή, πέραν εξαιρετικών περιπτώσεων και εξετάζοντας την κάθε αίτηση μεμονωμένα.

Στα πλαίσια της ανάλυσης των πλοίων προχωρημένης ηλικίας, παρατηρούμε ότι όσο παλαιότερο είναι το πλοίο, τόσο αυστηρότερα γίνονται κάποια κριτήρια και περισσότερες απαιτήσεις δημιουργούνται. Για παράδειγμα:

1. Για πλοία από πέντε ετών και άνω, μια επιπρόσθετη γενική επιθεώρηση απαιτείται ενδεικτικά σε χώρους που φιλοξενούν έρμα. Σε περίπτωση που βρεθεί ότι είτε δεν υπάρχει προστατευτική επίστρωση ή η επίστρωση δεν είναι ικανοποιητική, η επιθεώρηση επεκτείνεται σε όλους τους χώρους παρόμοιας χρήσης.
2. Για πλοία άνω των δέκα ετών, οι άγκυρες πρέπει να κατέβουν μερικώς και μετά να επανέλθουν στην θέση στοιβασίας τους με τρόπο ικανοποιητικό με την χρησιμοποίηση της μπόμπας (windlass). Επιπρόσθετα, απαιτείται μια ακόμη λεπτομερέστερη επιθεώρηση στους χώρους που δέχονται έρμα. Σε περίπτωση κατά την οποία δεν προκύψουν τεχνικά ή κατασκευαστικά προβλήματα και ελαττώματα, η επιθεώρηση μπορεί να περιοριστεί στο αν κρίνονται ικανοποιητικές οι προστατευτικές επιστρώσεις. Σε αντίθετη περίπτωση, η επιθεώρηση επεκτείνεται και μπορεί να δημιουργήσει επιπρόσθετες απαιτήσεις και ζητήματα.
3. Σε περιπτώσεις πλοίων άνω των δεκαπέντε ετών, τύπου διαφορετικού από εκείνο των bulk carriers, τα οποία ακολουθούν τις απαιτήσεις του Enhanced Survey Program, επιπρόσθετα απαιτείται μια συνολική εξέταση ενός πλωριού και ενός πρυμνιού αμπαριού.

Για όλα τα πλοία τα οποία ακολουθούν τις απαιτήσεις του Enhanced Survey Program, συμπεριλαμβανομένων των oil tankers, combination carriers, chemical tankers, bulk carriers και ore carriers, οι απαιτήσεις του intermediate survey, γίνονται ολοένα και περισσότερες και αυστηρότερες όσο το πλοίο μεγαλώνει ηλικιακά. (Παράρτημα Δ). Όταν το πλοίο ξεπερνά το 15^ο έτος της ηλικίας του, τότε το intermediate survey είναι γνωστό ως ITMS και όχι ως ITSS Survey. Σε αυτήν την περίπτωση, έλεγχος είναι λεπτομερέστερος και σε μεγαλύτερο βάθος έτσι ώστε να έχει τον ίδιο σκοπό και την ίδια αυστηρότητα ενός Special Survey. Ακόμη αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι κανένα Dry

Docking Survey δεν μπορεί να αντικατασταθεί από In Water Survey (Dry Docking Surveys και In Water Surveys επεξηγούνται παρακάτω.)

Επιπρόσθετες απαιτήσεις του Intermediate Survey στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου – Dry Cargo Ships, ηλικίας άνω των 15 ετών. (ITMS)

- a. Μετρήσεις πάχους λαμαρίνας (Hull girder thickness measurements)
- b. Συνολική και λεπτομερής επιθεώρηση των προστατευτικών επιστρώσεων (coatings), αυστηρότερα / απαιτητικότερα close up surveys και μετρήσεις του πάχους λαμαρίνας σε όλους τους χώρους που τοποθετείται έρμα καθώς και των αμπαριών φορτίου.
- c. Συνολική και λεπτομερής επιθεώρηση των υπολοίπων χώρων κατά το μήκος των αμπαριών, για παράδειγμα cofferdams, void spaces, duck keel κλπ.
- d. Εξέταση όλου του δικτύου σωληνώσεων που περνά από οποιονδήποτε χώρο.

Επιπρόσθετες απαιτήσεις του Intermediate Survey στα δεξαμενόπλοια και τα Combination Carriers και Chemical Tankers ηλικίας άνω των 15 ετών. (ITMS)

- a. Μετρήσεις πάχους λαμαρίνας (Hull girder thickness measurements)
- b. Συνολική και λεπτομερής επιθεώρηση των προστατευτικών επιστρώσεων (coatings), αυστηρότερα / απαιτητικότερα close up surveys και μετρήσεις του πάχους λαμαρίνας σε όλους τους χώρους που τοποθετείται έρμα καθώς και των δεξαμενών φορτίου.
- c. Συνολική και λεπτομερής επιθεώρηση των υπολοίπων χώρων κατά το μήκος των αμπαριών, για παράδειγμα cofferdams, void spaces, duck keel κλπ, συμπεριλαμβανομένων των αντλιοστασίων.
- d. Εξέταση όλου του δικτύου σωληνώσεων που περνά από οποιονδήποτε χώρο, συμπεριλαμβανομένου του αντλιοστασίου.
- e. Εξέταση όλου του δικτύου σωληνώσεων ερματισμού – αφερματισμού και χειρισμού φορτίου.

ο Docking Surveys και In – Water Surveys

Μέσα στην περίοδο της πενταετίας που προαναφέρθηκε, απαιτείται να πραγματοποιηθούν δύο docking surveys (επιθεωρήσεις που απαιτούν δεξαμενισμό) ενώ η περίοδος μεταξύ των δύο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα τρία χρόνια. Το ένα από αυτά τα surveys, πρέπει να συμπίπτει με το special survey. Το ενδιάμεσο docking survey ανάμεσα στα special survey, μπορεί να αντικατασταθεί από In – Water survey. (Αφορά τα πλοία που έχουν την σχετική επισήμανση – notation - από τον νηογνώμονα. Όπως έχει προαναφερθεί, αυτή η δυνατότητα δεν υπάρχει σε καμία περίπτωση για πλοία τα οποία η ηλικία τους υπερβαίνει τα 15 έτη.)

Κατά την διάρκεια ενός In – Water Survey, επιχειρείται να πραγματοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότεροι έλεγχοι, και να ληφθούν όλες οι πληροφορίες που λαμβάνονται κατά την διάρκεια ενός κανονικού docking survey. Ο χώρος στον οποίο θα πραγματοποιηθεί το survey θα πρέπει να είναι ορισμένος και ο νηογνώμονας να τον έχει εγκρίνει. Πρέπει να είναι προστατευμένο μέρος και το πλοίο να έχει συγκεκριμένο βύθισμα, και τα βρεχάμενα του πλοίου κάτω από την ίσαλο γραμμή να είναι καθαρά. Οι δύτες οι οποίοι θα χρησιμοποιηθούν για την επιθεώρηση των βρεχάμενων θα πρέπει να είναι εγκεκριμένοι από τον νηογνώμονα. Σε περίπτωση δε κατά την οποία προκύψει ότι υπάρχει σοβαρή ζημιά, κατά την εκτίμηση του επιθεωρητή, το πλοίο μπορεί να χρειαστεί να οδηγηθεί σε δεξαμενισμό.

ο Special Surveys

Τα Special Surveys, απαιτείται να πραγματοποιούνται ανά πενταετία και κατά την ολοκλήρωσή τους επιτυγχάνεται η ανανέωση του πιστοποιητικού της κλάσεως του οποίου η ισχύ είναι 5 έτη. Το πρώτο Special Survey ενός πλοίου, οφείλει να

πραγματοποιηθεί εντός πέντε ετών από την ημερομηνία της πρώτης επιθεώρησης κλάσεως οπού υποβλήθηκε το πλοίο (συνήθως είναι η ίδια με εκείνη της παραλαβής), και έπειτα ανά πέντε χρόνια από την ημερομηνία κάθε προηγούμενου Special Survey. Παράταση αυτής της ημερομηνίας δίδεται από τους νηογνώμονες συνήθως μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις ενώ δεν ξεπερνά τους τρεις μήνες. Σε περίπτωση που δοθεί η τρίμηνη αυτή παράταση, η επόμενη περίοδος της κλάσης του πλοίου θα ξεκινά από την ημερομηνία λήξης του τελευταίου Special Survey πριν δοθεί η παράταση. Το ίδιο συμβαίνει και κατά την ανανέωση των statutory certificates (εκείνα τα οποία εκδίδονται από τον νηογνώμονα για λογαριασμό της σημαίας κράτους.)

Ο βασικός σκοπός του Special Survey είναι να συμπεριλαμβάνει, επί πλέον του annual survey, επιθεωρήσεις και εις βάθος ελέγχους έτσι ώστε να εξασφαλίζεται στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό ότι το hull, ο εξοπλισμός και σωληνώσεις ενός πλοίου βρίσκονται σε ικανοποιητική κατάσταση. Ικανοποιητική κατάσταση ενός πλοίου είναι όταν εκείνο είναι ικανό εκπληρώνει τον σκοπό του για τα επόμενα πέντε χρόνια εφόσον υποβάλλεται στους προκαθορισμένους ελέγχους και συντηρείται σωστά.

Γίνονται εντατικοί έλεγχοι στα βρεχάμενα και σε όλο το hull. Πραγματοποιούνται μετρήσεις στο πάχος των λαμαρινών, έτσι ώστε να επιβεβαιωθεί η καλή κατάσταση του hull και ότι δεν υπάρχουν σημαντικές απώλειες, φθορές ή ζημιές.

Οι άγκυρες, οι καδένες, τα chain lockers, τα stoppers και όλος ο εξοπλισμός της αγκυροβολίας επιθεωρείται εκτεταμένα.

Όλοι οι χώροι συμπεριλαμβανομένων εκείνων του φορτίου των διπυθμένων, των κενών χώρων, αντλιοστασίων, cofferdams, duck keels, σεντίνες κ.ο.κ, επιθεωρούνται. Ανά περίπτωση επιθεωρούνται και οι χώροι που φιλοξενούν λιπαντικά και πετρέλαιο κίνησης και λειτουργίας βοηθητικών και κύριας μηχανής καθώς και όλο το μηχανοστάσιο και ο εξοπλισμός του.

Οι λεπτομέρειες και τα θέματα τα οποία καλύπτονται σε κάθε ένα από τα προαναφερθέντα surveys, περιγράφονται στις λίστες που βρίσκονται στο παράρτημα Δ.

5.2.3 Port State Controls

Από όλα όσα έχουν προαναφερθεί, καθίσταται σαφές ότι η απόλυτη ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία ενός πλοίου και για την εφαρμογή των κανονισμών βρίσκεται στον πλοιοκτήτη βοηθούμεο από την σημαία – κράτος και τον νηογνώμονα. Ο ρόλος του Port State Control, έγκειται στο να βοηθήσει της σημαίες και τους νηογνώμονες στην επιβεβαίωση της συμμόρφωσης επί των πλοίων. Για αυτόν τον λόγο, τα Port State Controls είναι αναγνωρισμένα από τα Flag Administrations και τον διεθνή οργανισμό νηογνώμωνων (IACS). Παρόλα αυτά, σε καμία περίπτωση τα Port State Controls δεν προορίζονται να υποκαταστήσουν την ευθύνη της κλάσης ή της σημαίας.

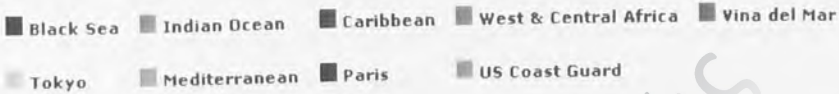
Τα Port State Control, δημιουργήθηκαν και αναπτύσσονται βασικά για πολιτικούς λόγους, καλύπτοντας εμπορικές και περιβαλλοντικές ανησυχίες και ανάγκες. Παρά το γεγονός ότι ο ρόλος των Port State Control είναι άμεσα συνδεδεμένος με την καταπολέμηση των λεγόμενων substandard ships και κατά προέκταση του substandard shipping, η κύρια ώθηση για την δημιουργία τους, δόθηκε από τα περιστατικά μόλυνσης που ακολούθησαν τα ατυχήματα των πλοίων τα οποία δεν ήταν substandard όπως το “Amoco Cadiz”, το “Eckon Valdez”, και το “Braer”.

Ένας ακόμη βασικός λόγος που οδήγησε στην δημιουργία των Port State Control, ήταν η αδυναμία συστηματικού ελέγχου των πλοίων από τα Flag Administrations, και η ύπαρξη των σημαίων ευκαιρίας. Αποτελεί γεγονός δε, το ότι όσο καλοπροαίρετη και ικανή να είναι μια σημαία ή ένας νηογνώμονας, δεν δύναται να έχει αντιπροσώπους σε κάθε λιμάνι και γωνία του κόσμου. Τα Port State Control παρέχουν αυτήν την δυνατότητα και έτσι, διευκολύνουν τις σημαίες και τους νηογνώμονες.

Τα Port State Control δραστηριοποιούνται εκτός των άλλων υπό την UNCLOS και την SOLAS Regs I/19 και XI / 4 ενώ κατευθύνονται από τον IMO Resolution A.787 (19) όπως έχει αναθεωρηθεί από το Resolution A. 882 (21) 'Procedures for Port State Control'.

Τα Port State Control, ομαδοποιούνται χωροταξικά με βάση τα μνημόνια συνεργασίας κυριότερα των οποίων είναι:

- 1) The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control 1982 (Paris MOU) - www.parismou.org
- 2) The Acuerdo De Viña del Mar Agreement on Port State Control 1992 (Latin American Agreement) - www.acuerdolatino.int.ar
- 3) The Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region 1993 (Tokyo MOU) - www.tokyo-mou.org
- 4) The Memorandum of Understanding on Port State Control in the Caribbean Region 1996 (Caribbean MOU) - www.medmou.org/caribbean.html
- 5) The Memorandum of Understanding on Port State Control in the South Mediterranean Region 1997 (Mediterranean MOU) - www.medmou.org
- 6) The Memorandum of Understanding on Port State Control For the Indian Ocean Region 1998 (Indian Ocean MOU) - www.iomou.org
- 7) The Memorandum of Understanding on Port State Control for the West and Central Africa Region 1999 (Abuja MOU) - www.medmou.org/west_africa.html
- 8) The Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region 2000 (Black Sea MOU) - www.bsmou.org
- Στην ευρύτερη περιοχή των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, δραστηριοποιείται το United States Coast Guard (USCG), το οποίο κατά κύριο λόγο επιθεωρεί με βάση τον Αμερικανικό ομοσπονδιακό νόμο αλλά συνεργάζεται και με διάφορα μνημόνια συνεργασίας. - www.uscg.mil/hq/g-m/pscweb/index.htm

Διάγραμμα 19: Τα μνημόνια συνεργασίας των Port State Control

Πηγή: UK P&I Club

5.2.3.1 Port State Controls και Substandard Ships

Όπως προαναφέρθηκε, η έννοια του Port State Control, είναι άμεσα συνδεδεμένη με την καταπολέμηση των Substandard Ships. Ο IMO, ορίζει το substandard ship ως: ένα πλοίο του οποίου το hull, το machinery, ο εξοπλισμός και το operational safety βρίσκονται σε σημαντικά χαμηλότερο επίπεδο από τα κριτήρια που έχουν θέσει οι διάφορες συμβάσεις ή του οποίου το πλήρωμα δεν συμμορφώνεται με τα κριτήρια του Safe Manning document. / IMO – Procedures for Port State Control – 2000 Edition.

Ενώ η ηλικία ενός πλοίου, δεν το κάνει αυτόματα substandard, στο μυαλό του κάθε ενός, όσο μεγαλύτερη ηλικία έχει ένα πλοίο τόσο περισσότερο τείνει να πλησιάζει

στον παραπάνω ορισμό του IMO, τουλάχιστον αναφορικά με το hull και το machinery. Το επίπεδο της συντήρησης ενός τέτοιου πλοίου πρέπει να είναι σε υψηλότερα επίπεδα, έτσι ώστε να κερδίσει τις εντυπώσεις και να αποφύγει δυσάρεστα αποτελέσματα. Γεγονός είναι ότι τα βασικά MOU' s δεν εξετάζουν στα στατιστικά τους στοιχεία τα detentions με βάση την ηλικία ενός πλοίου, παρόλα αυτά, δίνουν ιδιαίτερη βάση σε αυτήν, κατά την διαδικασία επιλογής των πλοίων που δίνουν προτεραιότητα για επιθεώρηση, το λεγόμενο "targeting".

5.2.3.2 Port State Controls και Targeting

Παλαιότερα, η διαδικασία της επιλογής των προς επιθεώρηση πλοίων από τα Port State Control ήταν τυχαία, πράγμα που επέτρεπε σε πολλά substandard πλοία να διαφεύγουν τον έλεγχο για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Την σύγχρονη εποχή, τα πράγματα έχουν αλλάξει σε πολύ μεγάλο βαθμό. Τα MOU' s, επέλεγον τα προς επιθεώρηση πλοία εξετάζοντας συγκεκριμένα κριτήρια. Με την βοήθεια της τεχνολογίας, της μεγάλης ταχύτητας της πληροφορίας, η συλλογή των στοιχείων που χρειάζονται γίνεται απλά και αρκετά γρήγορα.

Ο τρόπος με τον οποίο θέτει κάθε MOU τις προτεραιότητες του, ποικίλει, παρόλα αυτά, τα κυριότερα χαρακτηριστικά και κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη είναι:

- Η ηλικία ενός πλοίου,
- Πότε το πλοίο επιθεωρήθηκε πρώτη φορά,
- Το detention rate του πλοίου,
- Τα records της σημαίας και του νηογνώμονα του πλοίου (white list, black list κλπ.),
- Το αν ο νηογνώμονας του πλοίου δεν είναι μέλος του IACS,
- Άλλα κριτήρια.

Αναλυτικά παρατίθενται στο παράρτημα Η, τα κριτήρια των βασικότερων ΜΟU αναφορικά με το “targeting” των πλοίων. Παρατηρούμε ότι η ηλικία του πλοίου αποτελεί ένα κριτήριο επιλογής ενός πλοίου για επιθεώρηση από το Port State Control που δεν μπορεί να αγνοηθεί.

Στο παράδειγμα που ακολουθεί, χρησιμοποιήθηκε το Point System του Paris ΜΟU ενώ επιλέχθηκε ένα πλοίο τύπου bulk carrier ηλικίας άνω των 25 ετών, το οποίο φέρει σημαία μεσαίου κινδύνου όπως ορίζουν οι λίστες του ΜΟU, και που έχει έναν νηογνώμονα μη αναγνωρισμένο από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Διάγραμμα 20: Paris ΜΟU / Target Factor

Targeted Flag
On annual Paris ΜΟU black list

Medium risk
 Medium to high risk
 High risk
 Very high risk

Points:

EU recognised classification society
Click [here](#) for a list of recognised classification societies

Yes
 No

Points:

Targeted ship type
Is the vessel a Bulk Carrier more than 12 years old, a Gas Carrier more than 10 years old, a Chemical Tanker more than 10 years old, an Oil Tanker >3000gt and > 15 years old or a Passengership/Ro-Ro ferry?

Yes
 No

Points:

Ships more than 12 years old
graded for non-targeted ship types (ref. above) and passenger ships

Age:

>25 years
 21-24 years
 13- 20 years

Points:

Πηγή: Paris ΜΟU

Παρατηρούμε ότι το πλοίο συγκεντρώνει ήδη 15 πόντους στο Point System ανεξάρτητα από το αν είναι εξαιρετικό πλοίο με άριστη προϊστορία σε επιθεωρήσεις. Οι 15 αυτοί πόντοι, φέρνουν το πλοίο πιο κοντά στο να επιθεωρείται συχνότερα από κάποιο νεαρότερο. Γεγονός είναι ότι όσες περισσότερες φορές το πλοίο υπόκειται σε επιθεωρήσεις από το Port State Control, τόσο αυξάνεται και η επικινδυνότητα το πλοίο να υποστεί detention με καταστροφικές πολλές φορές συνέπειες για την εμπορική του ζωή.

5.2.3.3 Port State Controls και detentions

Ο ορισμός του detention δίδεται από τον IMO στο Resolution A.787(19) – Procedures for Port State Control. Ο IMO ορίζει το detention ως *‘μια παρεμβατική πράξη από τα Port State Controls, όταν εντοπίζουν ότι η κατάσταση ενός πλοίου ή του πληρώματος του, δεν ανταποκρίνεται επαρκώς στα κριτήρια που έχουν θέσει οι σχετικές συμβάσεις, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει από το λιμάνι προτού να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα έτσι ώστε να έχει εξαλειφτεί κάθε κίνδυνος προς το πλοίο ή τα άτομα που επιβαίνουν σε αυτό και δεν υπάρχει κάποια ένδειξη ότι υπάρχει απειλή προς το περιβάλλον.’*

Παρατηρούμε ότι, ο παραπάνω ορισμός δεν απέχει πολύ από τον ορισμό του substandard ship.

Παλαιότερα, τα προβλήματα ενός πλοίου όταν γίνονταν detained, περιοριζόντουσαν κατά κύριο λόγο στην απώλεια ναύλου κατά την διάρκεια του detention και στα επιπρόσθετα έξοδα τα οποία προέκυπταν από τις επισκευές που του επιβάλλονταν. Εάν για παράδειγμα κάποιο πλοίο γινόταν detain εξαιτίας μεγάλης φθοράς σε ένα από τα συρματόσχοινα της σωσίβιας λέμβου, και η αντικατάσταση του γινόταν πριν το πέρας της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης του πλοίου, δεν θα υπήρχε καμία ζημία και κανένα περεταίρω πρόβλημα για το πλοίο και τον πλοιοκτήτη.

Στις μέρες μας, τα αποτελέσματα τις κάθε επιθεώρησης δημοσιεύονται στον παγκόσμιο ιστό ενώ πρόσβαση σε αυτά, έχει κάθε ενδιαφερόμενος και μη. Με την δημοσίευση ενός detention, το πλοίο στιγματίζεται και τα records του αμαυρώνονται για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα. Οι συνέπειες ενός detention μπορεί να είναι έως και καταστροφικές. Όπως είδαμε, ένα πλοίο το οποίο έχει υποστεί detentions ή ακόμη και απλά επιθεωρήσεις με ‘κακά’ αποτελέσματα, μπορεί να αντιμετωπίσει σημαντικά προβλήματα με την σημαία, την κλάση και την ασφάλιση του. Κινδυνεύει δηλαδή να

διαγραφεί από τα νηολόγια μιας καλής σημαίας, να χάσει την κλάση του και να επαναδιαπραγματευθούν οι όροι των ασφαλιστικών συμβολαίων. Λογικό είναι ότι οτιδήποτε από αυτά και αν συμβεί, το κόστος, οικονομικό και όχι μόνο, θα είναι τεράστιο. Πέραν αυτού, τα records του πλοίου και η βαθμολογία του στους vetting organizations (αναλύονται παρακάτω), επηρεάζεται δραματικά, δημιουργώντας τεράστια ναυλωτικά προβλήματα.

Επιστρέφοντας στο παράδειγμα μας, είναι πλέον κατανοητό ότι τα άλλοτε σημαντικότερα προβλήματα ενός detention, φαντάζουν σήμερα πολύ μικρά μπροστά στα σύγχρονα.

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα του συστήματος αυτού, είναι ότι δίδεται μεγάλη εξουσία στα χέρια μεμονωμένων επιθεωρητών, αμφιβόλου εκπαίδευσης και τεχνογνωσίας. Συνήθως, οι επιθεωρητές των Port State Control, ιδιαίτερα σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές, λαμβάνουν μονάχα βασική εκπαίδευση επί θεμάτων πλοίου, παρόλα αυτά, καλούνται να αξιολογήσουν την κατάσταση ενός πλοίου και πολλές φορές να αποφασίσουν για το εμπορικό του μέλλον. Δεν είναι λίγες οι φορές τις οποίες άριστα πλοία, επιθεωρημένα εκτενώς από αξιόλογους επιθεωρητές νηογνομώνων, με άριστα records σε επιθεωρήσεις σημαίας και σε vetting inspections, γίνονται detained για ασήμαντες αφορμές. Το γεγονός ότι η υποκειμενικότητα κάθε επιθεωρητή όσον αφορά στην ερμηνεία του substandard ship και στην ερμηνεία του καθήκοντος του και της αποστολής του, μπορεί να επηρεάσει σε τόσο μεγάλο βαθμό το εμπορικό μέλλον ενός πλοίου πολλών εκατομμυρίων δολαρίων, απασχολεί σε μεγάλο βαθμό την εφοπλιστική κοινότητα.

Από την σκοπιά των πλοίων προχωρημένης ηλικίας, παρατηρούμε ότι η κατάσταση είναι ακόμη δυσχερέστερη καθότι τα πλοία αυτά, αποτελούν τον ευκολότερο στόχο για πολλούς λόγους. Αρχικά, όπως είδαμε παραπάνω, τα μεγάλης ηλικίας πλοία αποτελούν προτεραιότητα επιλογής στις επιθεωρήσεις. Αξίζει εδώ να αναφερθεί ότι αποτελεί κοινό μυστικό το γεγονός ότι ιδιαίτερα σε λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες, οι

λιμενικές αρχές επιβραβεύουν τους επιθεωρητές που παρουσιάζουν πολλά detentions σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα ενώ υπάρχουν περιπτώσεις όπου ζητείται από τους επιθεωρητές να προχωρήσουν σε συγκεκριμένο αριθμό detention μέσα σε προκαθορισμένο χρόνο. Αυτό φυσικά δεν είναι επίσημο, αλλά μπορεί να κατανοηθεί βλέποντας τα detention rate κάποιων λιμανιών και την σχετικότητα που παρουσιάζουν οι αριθμοί. Όταν λοιπόν για παράδειγμα σε ένα λιμάνι καλέσουν σε ένα μήνα 100 πλοία, πέντε από τα οποία είναι ηλικίας άνω των 25 ετών, καταλαβαίνει κανείς ότι πρακτικά θα βρεθούν σε δύσκολη θέση.

Πέραν αυτού, αποτελεί κοινή αποδοχή το γεγονός ότι ειδικά στα Port State Control Inspections, η πρώτη εντύπωση του επιθεωρητή από το πλοίο, είναι αυτή που κρίνει σε μεγάλο βαθμό το αποτέλεσμα της επιθεώρησης. Ένα παλιό πλοίο, όσο καλοσυντηρημένο και να είναι, θα παρουσιάζει ατέλειες. Οι ατέλειες αυτές, στα μάτια ενός άπειρου επιθεωρητή, με χαμηλό γνωστικό επίπεδο, μπορεί να φαντάζουν αδιόρθωτα προβλήματα. Είναι ασφαλές λοιπόν να υποτεθεί ότι τα πλοία μεγάλης ηλικίας, ξεκινούν με ένα σημαντικό μειονέκτημα.

Μέχρι τα τελευταία χρόνια, ένα πλοίο αρκείτο στο να είχε υψηλές επιδόσεις στα Port State Control inspections, στις επιθεωρήσεις σημαίας και των νηογνομόνων, έτσι ώστε να εξασφαλίσει μια καλή εμπορική φήμη και καλές συμφωνίες με μεγάλους εμπορικούς οίκους. Σήμερα, οι μεγάλοι αυτοί εμπορικοί οίκοι δημιούργησαν συμφωνίες, και μη αρκούμενοι στους ελέγχους που επέβαλε το υπάρχον σύστημα στα πλοία, επέλεξαν να επιθεωρούν και οι ίδιοι τα πλοία που θα ναύλωναν, δημιουργώντας την νέα πραγματικότητα στις επιθεωρήσεις των πλοίων που είναι τα vetting inspections.

5.3 Ιδιωτικοί ελεγκτικοί φορείς

5.3.1 Οργανισμοί Vetting και Vetting Inspections

Μέχρι την δεκαετία του '60, η πλοιοκτησία των δεξαμενοπλοίων, παραδοσιακά βρισκόταν στα χέρια των μεγάλων πετρελαϊκών εταιρειών. Κατά τις δεκαετίες '70 και '80, άρχισε σταδιακά να μεταφέρεται η ιδιοκτησία σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες. Το γεγονός αυτό συνδυάστηκε με την περίοδο όπου άρχισαν να δραστηριοποιούνται στον χώρο επιχειρηματίες χωρίς προηγούμενη ναυτιλιακή εμπειρία, οι οποίοι αντιμετώπιζαν το πλοίο ως 'μια ακόμη επένδυση', χαμηλώνοντας τα επίπεδα του Safety. Το γεγονός αυτό, άρχισε να προβληματίζει τις εταιρείες που μετέφεραν τα φορτία τους με αυτά τα πλοία, καθότι είχε πλέον ήδη καταστεί σαφές ότι τα ναυτικά ατυχήματα, ιδιαίτερα εκείνα που συμπεριελάμβαναν ανθρώπινες απώλειες και περιπτώσεις μόλυνσης, συσχετιζόνταν άμεσα όχι μόνο με το πλοίο και την πλοιοκτήτρια εταιρεία αλλά και με την εταιρεία της οποίας το φορτίο μεταφερόταν. Ο αντίκτυπος στην εικόνα της εταιρείας ήταν πολύ μεγάλος και στο κοινωνικό αίσθημα απειλούσε τα συμφέροντα τους σημαντικά.

Εκείνη την περίοδο, κάποιοι οργανισμοί – μέλη του "Oil Companies International Marine Forum – (OCIMF)", ξεκίνησαν να σχεδιάζουν και να δημιουργούν το σύστημα των Vetting Inspections, έτσι ώστε να ελέγχονται τα πλοία κάτω από τα δικά τους κριτήρια και να εξασφαλίζουν σε κάποιο βαθμό τα συμφέροντα τους. Τότε, τα κριτήρια προορίζονταν στο να καλύπτουν της ανάγκες του κάθε οργανισμού ξεχωριστά. Αναγνωρίζοντας το πρόβλημα που προέκυπτε από την ανομοιομορφία των κριτηρίων, τα μέλη εκείνα του OCIMF, δημιούργησαν το 1989 τα Inspection Guidelines for Oil Tankers, με σκοπό να ενοποιηθούν τα κριτήρια των επιθεωρήσεων και οι απαιτήσεις και να επέλθει η ζητούμενη ομοιομορφία.

Στην συνέχεια, δεν άργησε να αναγνωριστεί ότι το επίπεδο του management των πλοίων και όλων των σημαντικών 'παικτών' που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία, έπαιξε εξίσου σημαντικό ρόλο στην αποφυγή ανεπιθύμητων γεγονότων, έτσι οι

οργανισμοί αυτοί, επέκτειναν της επιθεωρήσεις τους και ξεκίνησαν να αξιολογούν το επίπεδο λειτουργίας των διαχειριστών των πλοίων, των ναυτιλιακών πρακτορείων, λιμένων, πλατφορμών καθώς και των διαδικασιών τους.

Σήμερα, οι μεγάλοι εμπορικοί οίκοι και terminals (όχι απαραίτητα τα μέλη του OCIMF), για να δεχθούν τα πλοία είτε να μεταφέρουν τα φορτία τους είτε να προσορμίσουν στις προβλήτες τους, απαιτούν να έχουν επιθεωρηθεί προκαταβολικά από Vetting οργανισμούς. Το αποτέλεσμα των επιθεωρήσεων αυτών, κρίνει πολλές φορές την έκβαση μιας διαπραγμάτευσης προς ναύλωση καθώς και τις εμπορικές σχέσεις μεταξύ ναυλωτή και πλοιοκτήτη.

Η εμπειρία μέχρι στιγμής έχει δείξει ότι αρνητικά αποτελέσματα σε αυτές τις επιθεωρήσεις, μπορούν να στιγματίσουν ανεπανόρθωτα το πλοίο ακόμα και την φήμη της εταιρείας.

Οι επιθεωρήσεις αυτές δεν διαφέρουν πολύ από κάθε άλλου τύπου επιθεώρηση, παρόλα αυτά, τα vetting inspections προχωρούν σε μεγάλο βάθος ενώ καλύπτουν ένα πολύ μεγάλο εύρος της ισχύουσας νομοθεσίας. Εντούτοις, ο σκοπός τους, διαφέρει απόλυτα από κάθε άλλου τύπου επιθεώρησης.

Κατά κύριο λόγο, τα vetting inspection, είναι υπεύθυνα, μαζί με τα P&I Clubs, για την προαγωγή των άριστων πρακτικών, των λεγόμενων “Best Practices”, όπως αναλύθηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο. Δεν επιβάλλονται από κανέναν, νομοθετικά και δεν υπάρχει καμία νομική υποχρέωση του πλοίου στο να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις μιας τέτοιας επιθεώρησης. Παρόλα αυτά, η αδυναμία του πλοίου και του management να συμμορφωθεί, μπορεί να οδηγήσει στην εμπορική παρακμή πλοίου και εταιρείας. Εντούτοις, το αν ένα πλοίο θα επιθεωρηθεί κάτω από αυτό το καθεστώς, βρίσκεται στην απόλυτη ευχέρεια του διαχειριστή αν και πολλές φορές η επιλογή είναι μονόδρομος. Η επιλογή δε των επιθεωρητών, γίνεται με αυστηρά κριτήρια.

Όπως περιγράφηκε, τα Vetting Inspections ξεκίνησαν αρχικά στα δεξαμενόπλοια και στα χημικά πλοία αλλά σταδιακά εισχώρησαν και στον χώρο των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου. Ο μεγαλύτερος οργανισμός Vetting, στα bulk carriers, είναι η Rightship.

Η Rightship, αποτελεί έναν ιδιωτικό οργανισμό vetting, ο οποίος συντηρείται κυρίως από τους μεγάλους εμπορικούς οίκους BHP Billiton, Cargill, Vale και Rio Tinto. Ιδρύθηκε το 2001 και συνεργάζεται με περισσότερους από χίλιους χρήστες σε περισσότερους από 60 μεγάλους οργανισμούς. Το ερωτηματολόγιο των επιθεωρήσεων της έχει δημιουργηθεί και τηρείται ενήμερο με την βοήθεια πολλών συνεργατών συμπεριλαμβανομένων των Australian maritime safety authority, International Association of Classification Societies, Lloyds Register Fairplay, Lloyd's Marine Intelligence Unit, λιμανιών και τερματικών σταθμών ανά τον κόσμο, πλοιοκτήτες και άλλους οργανισμούς. Το Πλήρες ερωτηματολόγιο βρίσκεται προσαρτημένο στο παράρτημα Ε. Ο σκοπός των επιθεωρήσεων της δεν απέχει από τον σκοπό κάθε vetting inspection, και δεν είναι άλλος από το να αξιολογεί πλοία και υπηρεσίες και να παρέχει τις πληροφορίες που συλλέγει στους ενδιαφερόμενους πελάτες της.

5.3.1.1 Vetting Inspections σε πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου – Το σύστημα αξιολόγησης των πλοίων και η αλληλεπίδραση τους με τους υπόλοιπους φορείς επιθεωρήσεων

Λόγω του προσανατολισμού της εργασίας, θα εξεταστεί η περίπτωση των bulk carriers, και εφόσον ο αντιπροσωπευτικότερος φορέας vetting αυτής της κατηγορίας είναι η Rightship, θα επιχειρήσουμε να δούμε συνοπτικά, πως εκείνη αξιολογεί τα πλοία που επιθεωρεί και πως αντιμετωπίζει τα πλοία προχωρημένης ηλικίας.

Πίνακας 10: Rightship Star Rating	
★★★★★	Τρία, τέσσερα και πέντε αστέρια, σημαίνει ότι το πλοίο είναι χαμηλής επικινδυνότητας και δεν είναι απαραίτητες επιπρόσθετες διευκρινήσεις.
★★	Δύο αστέρια, σημαίνει ότι ο πελάτης θα πρέπει να επικοινωνήσει με την Rightship, προκειμένου να του δοθούν διευκρινήσεις αναφορικά με το risk profile του πλοίου.
★	Ένα αστέρι, σημαίνει ότι η Rightship, προκειμένου να δώσει την συγκατάθεση της στον πελάτη της να ναυλώσει το πλοίο, θα πρέπει να προχωρήσει σε λεπτομερή έλεγχο του πλοίου, της εταιρείας και των διαδικασιών τους, συμπεριλαμβανομένου του physical inspection και audit επί του πλοίου και της διαχειρίστριας εταιρείας.
Πηγή: Συγγραφέας από στοιχεία από site.rightship.com	

Η Rightship, ακολουθεί ένα point system το οποίο ακολουθεί έναν ιδιαίτερα εξειδικευμένο και sophisticated λογάριθμο. Τα πλοία κατηγοριοποιούνται λαμβάνοντας υπόψη πολλά κριτήρια, βασικότερα των οποίων είναι η επίδοση τους

κατά την επιθεώρηση που υπέστησαν αλλά και τα στοιχεία που παρουσιάζουν οι άλλες επιθεωρήσεις κατά κύριο λόγο τα Port State Controls. Μετά από κάθε επιθεώρηση αλλά και καθ' όλη την διάρκεια που το πλοίο βρίσκεται στο σύστημα της, απονέμονται σε αυτό από 1 έως 5 αστέρια, ανάλογα με τους πόντους που συγκεντρώνει κατά την έννοια που περιγράφεται στον πίνακα 10.

Η βαθμολογία του κάθε πλοίου βασίζεται σε μία πολύπλοκη ανάλυση, μεγάλου εύρους στοιχείων, αναλύοντας περισσότερους από πενήντα παράγοντες, οι σημαντικότεροι από τους οποίους είναι: το ναυπηγείο που ναυπηγήθηκε το πλοίο, η φήμη του πλοιοκτήτη, η ηλικία του πλοίου, το ιστορικό ατυχημάτων του πλοίου, τα στοιχεία των επιθεωρήσεων από Port State Control, Flag Administrations, τα στοιχεία της κλάσης του, τα στοιχεία των πιστοποιητικών του. Λαμβάνονται επίσης θετικά υπ' όψιν ορισμένα βραβεία ποιότητας που μπορεί να έχει το πλοίο όπως για παράδειγμα το Green award, η εάν το πλοίο βρίσκεται στο πρόγραμμά Qualship 21.

Για να γίνει κατανοητή η σημαντικότητα των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων των Port State Control, στην κατηγοριοποίηση ενός πλοίου στις βάσεις δεδομένων της Rightship, αξίζει να αναφερθεί ότι βάσει του συστήματος αξιολόγησης της, πλοίο το οποίο έχει υποστεί έστω και ένα detention κατά την διάρκεια ενός έτους, δεν δύναται να του απονεμηθούν περισσότερα από δύο αστέρια για την διάρκεια ενός ολόκληρου

χρόνου, ανεξαρτήτως οποιονδήποτε άλλων στοιχείων. Όταν ένα πλοίο υποστεί για παράδειγμα τρία detentions, σταθεροποιείται στο ένα αστέρι για τουλάχιστον δύο χρόνια από το πρώτο σε σειρά detention. Εάν δε, αποκλειστεί από κάποιο MOU, το πλοίο απορρίπτεται από την Rightship μόνιμα. Αντίστοιχα συσχετίζεται η αξιολόγηση της Rightship και με τα κράτη – σημαίες, τους νηογνώμονες και τα P&I. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι πλοία τα οποία φέρουν σημαία που είναι “targeted”, ή που ο νηογνώμονας στον οποίο ανήκουν δεν είναι μέλος του IACS, ή που δεν είναι ασφαλισμένα σε P&I που να είναι μέλος του International P&I Group, απορρίπτονται εξ’ αρχής.

5.3.1.2 Vetting Inspections και Old Tonnage

Συγκεκριμένα, η Rightship δίνει μεγάλη σημασία στην ηλικία των πλοίων που επιθεωρεί. Ανάλογα με την ηλικία του κάθε πλοίου, στην τελική αποκομιδή, προσαρτάται μια ρύθμιση σύμφωνα με τον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 11: Rightship και Old Tonnage

Ηλικία Πλοίου	Ρύθμιση Πόντων
Πλοία ηλικίας μικρότερης των 5 ετών	0
Πλοία ηλικίας από 5 έως 10 ετών	-3
Πλοία ηλικίας από 10 έως 15 ετών	-5
Πλοία ηλικίας από 15 έως 20 ετών	-7
Πλοία ηλικίας άνω των 20 ετών	-10

Πηγή: Συγγραφέας από στοιχεία από Rightship algorithm parameters

Όπως καταδεικνύεται από τον πίνακα σε ένα πλοίο ηλικίας άνω των 20 ετών, του αφαιρούνται από την αρχή δέκα πόντοι αξιολόγησης. Αν αναλογιστεί κανείς ότι ο μέγιστος αριθμός πόντων που μπορεί να αποδοθούν σε ένα πλοίο είναι οι 160, τότε

καταλαβαίνουμε ότι μπορεί εύκολα ένα πλοίο να ‘πέσει’ κατηγορία (για παράδειγμα από τα 3 αστέρια στα 2) με σημαντικές συνέπειες, αποκλειστικά διότι είναι προχωρημένης ηλικίας.

5.3.2 P&I Inspections

Τα P&I Clubs, είναι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί οι οποίοι κατά κύριο λόγο στοχεύουν στο να συγκεντρώνουν χρηματικά ποσά, έτσι ώστε να μπορούν αφενός να καλύπτουν τα έξοδα λειτουργίας τους, και αφετέρου τις συγκεκριμένες απαιτήσεις τρίτων έναντι των μελών τους (εκείνες που δεν καλύπτονται από άλλους ασφαλιστικούς οργανισμούς). Ο ρόλος τους στην αλυσίδα των απαιτήσεων είναι κοινός με εκείνον των ασφαλιστών και διατηρούν κάθε δικαίωμα να μην δέχονται να ασφαλίσουν πλοία τα οποία δεν συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς και απαιτήσεις. Λόγω της φύσεως της συγκεκριμένης ασφάλειας, οι περισσότεροι οργανισμοί διατηρούν τμήματα Loss Prevention, τα οποία έχουν σκοπό να προαγάγουν θέματα safety στα πλοία και να προτείνουν ‘άριστες πρακτικές’ – Best Practices.

Στους όρους των ασφαλιστηρίων, προκύπτει ότι ο οργανισμός διατηρεί το δικαίωμα να επιθεωρεί το ασφαλισθέν πλοίο, συνήθως κατά την παραλαβή του και κάθε χρόνο έπειτα από αυτή. Όπως είναι λογικό, τα ερωτηματολόγια τα οποία χρησιμοποιούνται κατά τις επιθεωρήσεις αυτές, προσανατολίζονται περισσότερο στα θέματα που αφορούν τις καλύψεις τους (για παράδειγμα θέματα αναφορικά με το cargo worthiness, την αποφυγή ατυχημάτων, τραυματισμών κ.λπ.) Παρόλα αυτά, δεν παύει να ελέγχεται και η συμμόρφωση των πλοίων με τους κανονισμούς, τις απαιτήσεις και τις διεθνείς διατάξεις. Επιπρόσθετα, λόγω του χαρακτήρα των Clubs, επιχειρείται όπως είπαμε να προωθούνται και πρακτικές οι οποίες δεν είναι νομοθετημένες αλλά παρόλα αυτά θεωρείται ότι προαγάγουν την ασφάλεια επί των πλοίων. Όπως φαίνεται και στο ερωτηματολόγιο του London Steamship Owners’ Mutual Insurance Association, το οποίο παρατίθεται στο παράρτημα ΣΤ, συμπεριλαμβάνονται ερωτήσεις όπως ‘εάν έχουν

επισημανθεί στο κατάστρωμα τα *snap back zones*’, πράγμα που περιγράφεται μόνο στο code of safe working practices και δεν απαιτεί νομοθετημένη απαίτηση. Ακόμη περιλαμβάνει ερωτήσεις όπως *‘εάν στο πλοίο πραγματοποιείται risk assessment’* πράγμα που επίσης δεν είναι νομοθετημένο αλλά πρόκειται να συμπεριληφθεί στον κώδικα του ISM από 01^η Ιουλίου 2010 με την καινούρια αναθεώρηση.

Εκτός των άνω, δεν παραλείπεται να εξεταστούν τα βασικά πιστοποιητικά που πρέπει να φέρει ένα πλοίο, τα βιβλία που οφείλει να τηρεί, οι εκδόσεις και οι χάρτες τους οποίους πρέπει να κρατά εν ισχύ και ενημερωμένους και λοιπά άλλα θέματα νομοθετημένου περιεχομένου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

“ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ”

6.1 Το Internal Auditing και η συνεισφορά των συστημάτων διαχείρισης

Πριν από την εμφάνιση του ISM Code, τα πλοία επιθεωρούντο από τις εταιρείες τους, κατά κύριο λόγο ανά περίπτωση και σε ακανόνιστα χρονικά διαστήματα. Υπήρχαν ασφαλώς και εταιρείες οι οποίες χρησιμοποιούσαν ήδη συστήματα διαχείρισης (Management Systems) μέσω των οποίων ο έλεγχος των πλοίων γινόταν περισσότερο οργανωμένα. Από την μία, οι απαιτήσεις της εποχής εκείνης δεν ήταν ιδιαίτερα μεγάλες σε σύγκριση με την σημερινή εποχή ενώ από την άλλη, τα διεθνή ταξίδια ήταν σημαντικά δυσκολότερα και ακριβότερα. Το επίπεδο δε των ναυτικών εκείνη την εποχή κατά γενική ομολογία ήταν αρκετά υψηλότερο από το σημερινό.

Με την εφαρμογή του ISM, εκτός των άλλων, οι εταιρείες υποχρεώθηκαν να οργανωθούν σημαντικά σε θέματα εσωτερικού ελέγχου εντός της εταιρείας και επί των πλοίων. Όσο δε εξελίσσεται ο κώδικας, τόσο αυστηρότερες γίνονται οι διατάξεις. Για τον σκοπό της μελέτης, θα επικεντρωθούμε στις εσωτερικές επιθεωρήσεις και ελέγχους που αφορούν το κομμάτι του πλοίου.

Για να γίνει περισσότερο κατανοητή η έννοια του εσωτερικού ελέγχου, οφείλει σε αυτό το σημείο να γίνει μια μικρή αναφορά στα συστήματα διαχείρισης (Management Systems). Τα Management Systems, αποτελούν συστήματα στα οποία συλλέγονται διαδικασίες και πρακτικές, τις οποίες καθορίζουν οι εταιρείες με σκοπό να προσδιορίσουν σαφώς και να διαχειριστούν την ροή των εργασιών τους.

Μέσω του κώδικα του ISM, κάθε εταιρεία οφείλει να λειτουργεί κάτω από ένα τέτοιο σύστημα (Safety Management System – SMS), το οποίο αξιολογείται και επιθεωρείται από τα Flag Administrations κατά την έκδοση ή την ανανέωση των

πιστοποιητικών DOC και SMC ανά τακτικά χρονικά διαστήματα όπως περιγράφηκαν ωρίτερα, στο 5^ο κεφάλαιο. Τα Safety Management Systems αποτελούν συστήματα ασφαλούς διαχείρισης με σαφή προσανατολισμό στην προαγωγή του Safety επί των πλοίων και την συμμόρφωση αυτών με τους σχετικούς κανονισμούς. Αντίστοιχα ο κώδικας του ISPS επέβαλλε στις εταιρείες να δημιουργήσουν Security Plans για κάθε ένα από τα πλοία τους, προσανατολισμένα στο να οργανωθούν όσο το δυνατόν καλύτερα οι έλεγχοι επί των θεμάτων ασφαλείας και η συμμόρφωση με τους κανονισμούς που διέπουν το Security.

Λόγω των εμπορικών απαιτήσεων, δεν είναι λίγες εκείνες οι εταιρείες (κατά κύριο λόγο οι εισηγμένες στο Ελληνικό και τα διεθνή χρηματιστήρια) οι οποίες έχουν υιοθετήσει επίσης κώδικες και πρότυπα τα οποία δεν είναι νομοθετημένα (τουλάχιστον επί του παρόντος). Ενδεικτικά αναφέρονται τα πρότυπα ISO 9001:2000, το οποίο αφορά στην ποιοτική διαχείριση μιας εταιρείας με αποστολή την καλύτερη δυνατή ικανοποίηση των πελατών της, το ISO 14001:2004 που αφορά σε θέματα πολιτικής μιας εταιρείας αναφορικά με την προστασία του περιβάλλοντος και το OHSAS 18011, το οποίο δεν αποτελεί παρά ένα από τα πιο αναγνωρισμένα μοντέλα συστημάτων διαχείρισης διεθνώς για την πιστοποίηση Υγείας και Ασφάλειας στο χώρο της εργασίας.

Τα προαναφερθέντα πρότυπα, έχουν παρεισφρήσει εντονότατα στον χώρο της ναυτιλίας. Κάθε ένα από αυτά προϋποθέτει την ύπαρξη διαχειριστικών συστημάτων, ενώ ανάλογα με το αντικείμενο που πραγματεύεται, ορίζει υψηλά επίπεδα συμμόρφωσης με κάθε ισχύουσα νομοθεσία και κανονισμό επιβάλλοντας επί πλέον βέλτιστες πρακτικές "Best Practices". Για την αποφυγή πολλαπλών Management Systems, οι εταιρείες που λειτουργούν με περισσότερα από ένα πρότυπα, κάνουν χρήση των λεγόμενων Integrated Management Systems. Σε αυτά τα συστήματα διαχείρισης, επιδιώκεται μέσω έξυπνων μοντέλων οργάνωσης, η συνένωση όλων των απαιτήσεων και διαδικασιών κάθε προτύπου, σε ένα εύχρηστο εγχειρίδιο.

Επανερχόμενοι στο θέμα των εσωτερικών ελέγχων, οι εταιρείες μέσω των συστημάτων που αναλύθηκαν παραπάνω, εκδίδουν ακόμη πολιτικές και δημιουργούν διαδικασίες, έτσι ώστε κάθε πλοίο να ελέγχεται (πέραν των επιθεωρήσεων “από τρίτους”, 5^ο κεφάλαιο) με ίδιους πόρους και μέσα, σε όλα τα επίπεδα. Τα κυριότερα ‘εργαλεία’ του εσωτερικού ελέγχου μια ναυτιλιακής εταιρείας όσον αφορά στον έλεγχο των πλοίων τους είναι:

- Τα Internal Audits (ISM / ISPS / ISO κ.λ.π.)
- Οι επιθεωρήσεις - επισκέψεις των ανθρώπων γραφείου επί των πλοίων / Superintendent Inspections - Attendances.
- Οι τακτές επιθεωρήσεις επί των πλοίων από τον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς του. Navigational audits / Inspections on Board
- Τα Masters Reviews και τα Management Reviews

Internal Audits

Ο κώδικας του ISM, στην παράγραφο 12.1, αναφέρει ότι η εταιρεία πρέπει να πραγματοποιεί Internal Safety Audits, έτσι ώστε να επιβεβαιώνει το κατά πόσο ακολουθούνται αυτά που ορίζονται στο Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (SMS) σχετικά με θέματα που αφορούν το Safety και την αποφυγή της μόλυνσης. Άλλα διαχειριστικά μοντέλα / πρότυπα, όπως το ISPS, ISO κλπ, περιγράφουν κάτι αντίστοιχο. Η συχνότητα των Internal Audits, καθορίζεται από την ίδια την εταιρεία, αλλά δεν μπορούν να είναι λιγότερα από ένα ανά χρόνο. Πραγματοποιούνται από εντεταλμένους επιθεωρητές που ορίζει η ίδια η εταιρεία, οι οποίοι μπορούν να είναι είτε υπάλληλοι της εταιρείας ή και εξωτερικοί συνεργάτες (όπως για παράδειγμα νηογνώμονες). Καλύπτουν ένα ευρύτατο κομμάτι των απαιτήσεων, ενώ επικεντρώνονται περισσότερο σε διαδικαστικά ζητήματα (διαδικασίες, πιστοποιητικά, training, ασφαλείς πρακτικές, document control και record keeping κλπ.) παρά σε τεχνικά. Συνήθως οι επιθεωρητές υποβοηθούνται με check lists, τα οποία είναι σχεδιασμένα κατά τέτοιο τρόπο ώστε ο έλεγχος τους να είναι όσο το δυνατόν περισσότερο ενδελεχής και σε βάθος.

Superintendents Inspections - Attendances

Οι επιθεωρήσεις αυτές πραγματοποιούνται από τους αρχιπλοίαρχους και αρχιμηχανικούς των εταιρειών και επικεντρώνονται περισσότερο σε τεχνικά ζητήματα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι αποκλείεται ο κάθε είδους έλεγχος. Συνήθως οι εταιρείες ορίζουν τα πλοία να επιθεωρούνται κατ' ελάχιστο δύο φορές ανά έτος.

Inspections on Board

Όπως εξηγήθηκε, κάθε εταιρεία συμπεριλαμβάνει στα συστήματα διαχείρισης της, διαδικασίες σχετικές με τον έλεγχο επί των πλοίων. Ο σχεδιασμός των διαδικασιών αυτών, είναι τέτοιος έτσι ώστε να περιλαμβάνει τον τακτικό έλεγχο κάθε σημείου από εξειδικευμένο αξιωματικό και τον πλοίαρχο. Για παράδειγμα, κάθε χώρος φορτίου επιθεωρείται ενδελεχώς από τον υποπλοίαρχο πριν από κάθε φόρτωση, οι χώροι ενδιαίτησης επιθεωρούνται ανά τακτά χρονικά διαστήματα από τον μάγειρα και επιτροπή αξιωματικών, οι χώροι του μηχανοστασίου επιθεωρούνται τακτικά από τον 1^ο μηχανικό, τα μέσα πυρόσβεσης και τα safety items επιθεωρούνται μηνιαίως από τον Safety Officer, κ.ο.κ.

Master και Management Reviews

Τα Master Reviews περιγράφονται από τον ISM Code στο κεφάλαιο 5, που αφορά στην ευθύνη και την δικαιοδοσία του πλοίαρχου. Αντίστοιχες διατάξεις έχουν όλα τα πρότυπα. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις των προτύπων, ο πλοίαρχος οφείλει να ελέγχει και να αξιολογεί τα διαχειριστικά συστήματα και να αναγνωρίζει και να αναφέρει τυχόν ελλείψεις και παρεκκλίσεις. Η εταιρεία, συλλέγει όλα τα αποτελέσματα, συμπεριλαμβανόμενων και των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων, και μέσω των

Management Reviews και με την εφαρμογή των ανάλογων διαδικασιών, προχωράει στις διορθωτικές κινήσεις και αναθεωρήσεις.

6.2 Ο εσωτερικός έλεγχος στα πλοία προχωρημένης ηλικίας

Ως επί το πλείστον, οι διαδικασίες του εσωτερικού έλεγχου δεν διαφέρουν για τα πλοία της Old Tonnage ναυτιλίας. Παρόλα αυτά, όπως αναλύθηκε εκτενέστερα στην 1^η θεματική ενότητα, υπάρχουν μέτρα τα οποία μπορούν λάβουν οι πλοιοκτήτες έτσι ώστε να περιορίσουν τα προβλήματα που προκύπτουν λόγω της ιδιαιτερότητας που παρουσιάζουν τα πλοία προχωρημένης ηλικίας. Στην περίπτωση των εσωτερικών επιθεωρήσεων, τα βασικότερα μέτρα στο οποία μπορούν να προβούν οι πλοιοκτήτες είναι:

- Η εντατικοποίηση των Internal Audits και των Superintendent Inspections και η παράταση της παραμονής των επιθεωρητών επί των πλοίων μέχρις ότου να επιτευχθεί το επιθυμητό αποτέλεσμα.
- Η χρησιμοποίηση έμπειρων και αξιόλογων εσωτερικών επιθεωρητών και Superintendents, οι οποίοι θα έχουν σχετική εμπειρία στις ιδιαιτερότητες των πλοίων μεγάλης ηλικίας.
- Να γίνεται τέτοιος προγραμματισμός έτσι ώστε οι εσωτερικοί έλεγχοι να γίνονται σε κομβικά σημεία όπως για παράδειγμα πριν από μια δύσκολη εξωτερική επιθεώρηση (για παράδειγμα ένα Vetting Inspection ή ένα αυστηρό Port State Control).
- Το πλοίο να περνά τις “δύσκολες” επιθεωρήσεις παρουσία απεσταλμένου του γραφείου.
- Η λεπτομερέστατη καταγραφή των διαδικασιών ελέγχου επί των πλοίων και η έκδοση βοηθημάτων για κάθε είδος ελέγχου στην γλώσσα των αρμόδιων αξιωματικών (χρησιμοποίηση check lists και εγχειριδίων “τσέπης”).
- Η έκδοση και η χρήση λεπτομερέστατων και ακριβέστατων βοηθημάτων και οδηγιών για κάθε είδους εσωτερικό έλεγχο και επιθεώρηση.

- Η εντατικοποίηση του training επί των πλοίων.
- Η λεπτομερέστατη και ουσιαστική διαχείριση των αποτελεσμάτων και η αποτελεσματική χρήση των “Best Practices”.

Πολλά από αυτά που αναφέρθηκαν, προϋποθέτουν την χρησιμοποίηση μεγαλύτερων κονδυλίων και ανθρώπινου δυναμικού. Αναλογιζόμενοι όμως το χαμηλό κόστος αρχικής επένδυσης και τους κινδύνους που απορρέουν από την διαχείριση των πλοίων προχωρημένης ηλικίας, το επιπρόσθετο αυτό κόστος, αφενός δεν είναι αποθαρυντικό, αφετέρου επιβάλλεται η ανάληψη του.

6.3 Ανάλυση αποτελεσμάτων / Πραγματικό παράδειγμα

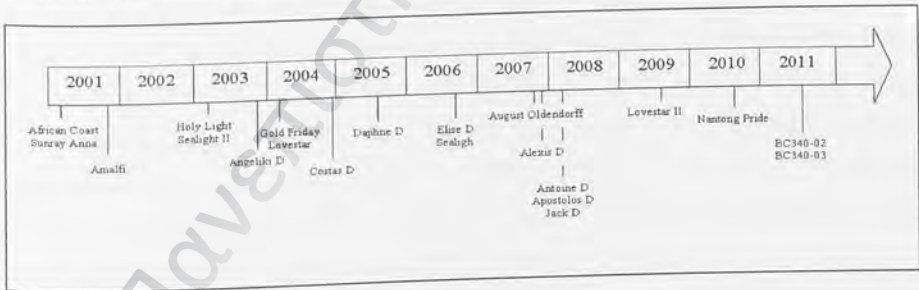
Σημαντικό κομμάτι του εσωτερικού ελέγχου, είναι η ανάλυση και η διαχείριση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων. Στα κεφάλαια που προηγήθηκαν, εξετάστηκε η διαχείριση των πλοίων προχωρημένης ηλικίας, αναλύθηκαν οι ιδιαιτερότητες της Old Tonnage αγοράς, περιγράφηκε ο χώρος των κανονισμών και των απαιτήσεων, το δίκτυο της λήψης των αποφάσεων καθώς και η σύνδεση τους με τις επιθεωρήσεις. Εξετάστηκαν ακόμη οι φορείς που πραγματοποιούν τις επιθεωρήσεις, τα σημεία όπου επικεντρώνεται ο κάθε ένας, η αλληλεπίδραση που έχουν μεταξύ τους, ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίζονται τα πλοία προχωρημένης ηλικίας και με ποιο τρόπο επιτυγχάνεται ο εσωτερικός έλεγχος. Για την εξαγωγή ασφαλέστερων συμπερασμάτων, θα επιχειρηθεί, η ανάλυση των στοιχείων που προκύπτουν από τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων (3rd party Inspections) σε πλοία που ανήκουν στην Old Tonnage αγορά. Τα στοιχεία που θα χρησιμοποιηθούν στο παραδείγματα είναι πραγματικά, έχουν συλλεχθεί και αναλυθεί από τον συγγραφέα και αφορούν μια ναυτιλιακή εταιρεία η οποία παραδοσιακά ασχολείται με την διαχείριση πλοίων προχωρημένης ηλικίας.

6.3.1 Η εταιρεία

Για να λόγους μεγαλύτερης εξοικείωσης και έτσι ώστε να γίνουν περισσότερο κατανοητά τα αποτελέσματα του παραδείγματος ακολουθεί μια σύντομη περιγραφή της εταιρείας.

Η ναυτιλιακή εταιρεία του παραδείγματος είναι η DND Management Inc., η οποία ιδρύθηκε το 2000 ενώ η βάση των επιχειρήσεων της είναι η Ελλάδα. Σήμερα αριθμεί 30 + εργαζομένους στην ξηρά και κατά προσέγγιση 200 ναυτικούς στα πλοία της. Η εμπορική και η τεχνική διαχείριση λαμβάνει χώρα εντός της εταιρείας (in house) και ο στρατηγικός της προσανατολισμός είναι η διαχείριση πλοίων προχωρημένης ηλικίας. Σήμερα διαχειρίζεται έξι πλοία τύπου Bulk Carrier, ενώ ακολουθώντας το ρεύμα της εποχής, έχει σε παραγγελία τέσσερα ακόμη double hull bulk carriers, τα οποία είναι προγραμματισμένο να παραλάβει σταδιακά μέχρι το 2013. Από ίδρύσεως της, έχει διαχειριστεί 18 πλοία στην πλειονότητα του μεγάλης ηλικίας.

Διάγραμμα 21: Ο στόλος της DND Management Inc. Ιστορικά.



Πηγή: DND Management Inc.

Η εταιρεία αποτελεί ιδανικό παράδειγμα για τα Ελληνικά δεδομένα καθότι όπως προκύπτει και από τον κάτωθι πίνακα, προσεγγίζει σε αρκετά μεγάλο βαθμό την μέση Ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία.

Πίνακας 12: Η θέση της DND Management Inc. στο Ελληνικό στερέωμα

2009	Έλληνες πλοιοκτήτες		DND Management Inc.
	Συνολικά	Χύδην ξηρού φορτίου	
Στόλος ανά πλοίο	7	5	6
Στόλος ανά DWT	72,152	66,630	61,990
Μέση ηλικία	14,2	15,6	25,4

Πηγή: DND Management Inc. – Petrofin research, Greek Fleet stats 2009.

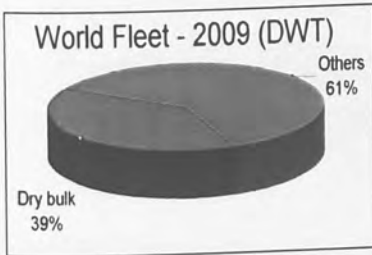
Η εταιρεία κατέχει το 0.342% επί του Ελληνόκτητου στόλου ξηρού φορτίου, ενώ σε παγκόσμιο επίπεδο κατέχει το 0.085% επί του παγκόσμιου στόλου ξηρού φορτίου και το 0.033% επί του παγκόσμιου τονάζ, όπως προκύπτει και από το παρακάτω διάγραμμα.

Η εταιρεία, παρά την προχωρημένη ηλικία των πλοίων της, συνεργάζεται με σημαντικούς και καταξιωμένους νηογνώμονες όπως οι Lloyds Register of Shipping, Det Norske Veritas, Bureau Veritas και Russian Registry, όλοι τους μέλη του IACS. Τα νηολόγια στα οποία είναι καταγεγραμμένα τα πλοία της, είναι της Liberia, Bahamas, Marshal Islands και του Panama. Όλα πλην του Panama, καταχωρημένα στο white list των Paris MOU και Tokyo MOU και εκτός της black list του USCG (Shipping Industry flag state performance table, BIMCO – 2009 Update). Τα πλοία της είναι όλα ασφαλισμένα στο London Steamship Owners' Mutual Insurance Association, το οποίο αποτελεί μέλος του International Group of P & I Clubs.

Η εταιρεία συνεργάζεται σχεδόν αποκλειστικά με ναυλωτές 1st Class.

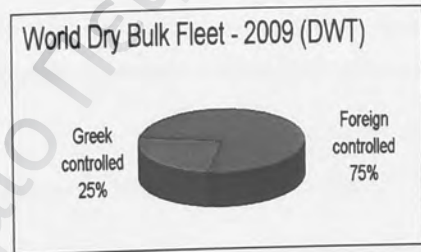
Συνεπώς, όπως προκύπτει, η επιλογή καταξιωμένων και έμπειρων συνεργατών, αποτελεί προϋπόθεση και αποτέλεσμα στρατηγικού σχεδιασμού.

Διάγραμμα 22: Το μερίδιο της DND Management Inc. στην Ελληνική αγορά

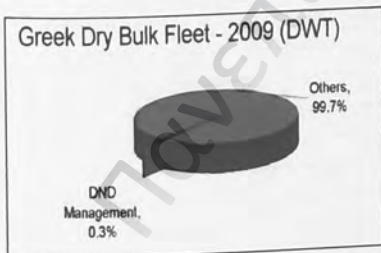


1. Από το σύνολο των πλοίων της παγκόσμιας αγοράς, το 39% αντιπροσωπεύει η αγορά Dry Bulk.

2. Από αυτό το 39% το 25% ελέγχεται από Έλληνες πλοιοκτήτες

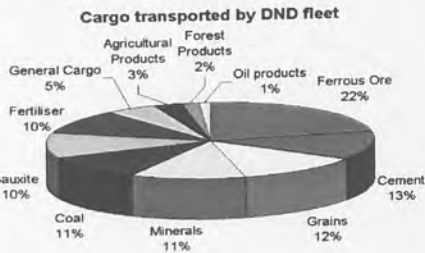


3. Από το 25%, μόλις 0,3% είναι το μερίδιο που κατέχει στην Ελληνική αγορά σε terms Deadweight.



Πηγή: DND Management Inc. – UNCTAD, Petrofin Research, Clarcsons Dry Bulk Trade Outlook

Διάγραμμα 23: Τα φορτία που έχουν μεταφερθεί από την DND Management Inc.



Πηγή: DND Management Inc.

Συνοπτικά, το διάγραμμα 23 παρουσιάζει τα φορτία τα οποία έχουν μεταφερθεί από πλοία του στόλου της υπό εξέταση εταιρείας. Όπως φαίνεται, τα φορτία ποικίλουν.

Τα στοιχεία που θα χρησιμοποιηθούν είναι πραγματικά και αφορούν την περίοδο 2007 – 2008. Κατά την προαναφερθείσα περίοδο, η εταιρεία διαχειριζόταν επτά πλοία Bulk Carriers και 1 πλοίο τύπου OBO.

Πίνακας 13: Τα πλοία υπό διαχείριση της DND Management Inc. κατά την περίοδο 2007 - 2008

A/A	Όνομα	Τύπος πλοίου	Χωρητικότητα DWT	Ηλικία σε έτη (Δεκ 2008)
1	MV Jack D.	OBO	98,358	22
2	MV Apostolos D.	Bulk Carrier	77,078	24
3	MV Antoine D.	Bulk Carrier ex OBO	78,394	25
4	MV Augusta	Bulk Carrier ex OBO	78,531	26
5	MV Alexis D.	Bulk Carrier	34,291	30
6	MV Holy Light	Bulk Carrier	37,680	31
7	MV Lovestar	Bulk Carrier	40,404	32
8	MV Sealight	Bulk Carrier	41,093	24
	M.O.		60,729	26,75
	Σύνολο		485,829	

Πηγή: DND Management Inc.

Η ανάλυση για τα πλοία: MV Holy Light, MV Lovestar, MV Sealight και MV Augusta θα γίνει για όλο το χρονικό διάστημα 01.01.2008 – 31.12.2008. Για τα υπόλοιπα πλοία, θα ισχύσουν τα ακόλουθα:

- MV Antoine D.: 10.01.08 (Αγορά) – 31.12.08
- MV Apostolos D.: 15.02.08 (Αγορά) – 31.12.08
- MV Jack D.: 27.03.08 (Αγορά) – 31.12.08
- MV Alexis D.: 01.01.2008 – 23.12.08 (Πώληση)

Όπως φαίνεται, η ημερομηνίες αγοράς και πώλησης των πλοίων δεν επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την μελέτη, έτσι θα θεωρήσουμε ότι για όλα τα πλοία ισχύει η ίδια χρονική περίοδος 01.01.2008 έως 31.12.2008.

6.3.2 PSC – Port State Controls

Από τα στοιχεία που προκύπτουν από τον πίνακα 14, κατά το διάστημα 01.01.2008 έως 31.12.2008, τα πλοία της εταιρείας επιθεωρήθηκαν από το Port State Control σε διάφορα λιμάνια ανά τον κόσμο. Παρατηρείται ότι σε σύνολο 26 επιθεωρήσεων, μόλις ένα detention καταγράφεται προκύπτοντας έτσι ένα ιδιαίτερα χαμηλό detention rate της τάξεως του 0,04%, ενώ σε χαμηλά ποσοστά κινείται ακόμα και το deficiency rate το οποίο είναι της τάξεως των 3,6 deficiencies ανά επιθεώρηση.

Αξίζει να επισημανθεί όμως το γεγονός ότι από τις 26 συνολικά επιθεωρήσεις, μόλις δέκα αφορούσαν τα κατεξοχήν αυστηρότερα μνημόνια. Τέσσερις αφορούσαν το μνημόνιο του Παρισιού, πέντε το μνημόνιο του Τόκιο και μόλις ένα το USCG. Τα υπόλοιπα αφορούσαν άλλα μνημόνια κατά γενική ομολογία λιγότερο αυστηρά. Εδώ φαίνεται και πρακτικά, η στρατηγική απόφαση του management στην επιλογή του γεωγραφικού χώρου δραστηριότητας των πλοίων. Χωρίς επί της ουσίας να αποκλείεται

καμία περιοχή, η Αμερική και η Ευρώπη επιλέγονται ως προορισμοί μόνο όταν κατά το risk / benefit analysis προκύψουν αρκετά υψηλά νούμερα.

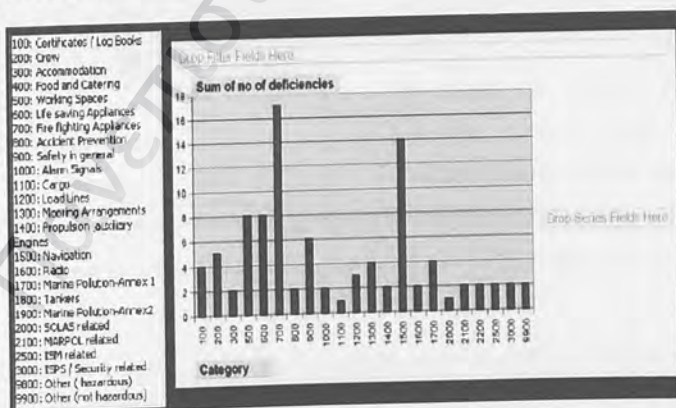
Πίνακας 14: Αποτελέσματα επιθεωρήσεων των πλοίων της DND από το PSC

Σύνολο Επιθεωρήσεων	26		
Σύνολο Deficiencies	95	Μνημόνια	Κρίσιμος αριθμός επιθεωρήσεων
Deficiency Rate	3,6	Other	16
Επιθεωρήσεις με Deficiencies %	53,8	Paris MOU	4
Επιθεωρήσεις χωρίς Deficiencies %	46,2	Tokyo MOU	5
Σύνολο Detentions	1	USCG	1
Detention Rate	0,04		

Πηγή: DND Management Inc.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί, αναλύονται τα deficiencies τα οποία επιβλήθηκαν στα πλοία κατά την υπό ανάλυση περίοδο. Η ανάλυση έχει γίνει με βάση την κωδικοποίηση που ακολουθεί το μνημόνιο του Παρισιού.

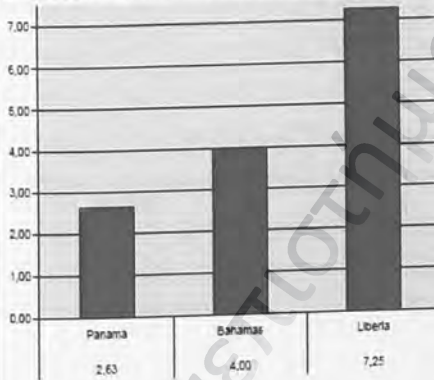
Διάγραμμα 24: Ανάλυση των deficiencies που προέκυψαν από PSC Inspections



Πηγή: DND Management Inc.

Ενώ θα περίμενε κανείς να παρουσιάζονται αυξημένα ποσοστά σε κατηγορίες που επηρεάζονται περισσότερο από την ηλικία ενός πλοίου, παρατηρούμε ότι την μεγαλύτερη πλειοψηφία κατέχουν τα deficiencies που αφορούν στα συστήματα καταπολέμησης των πυρκαγιών, και εκείνα που αφορούν στην ναυσιπλοΐα. Και οι δύο κατηγορίες συσχετίζονται με το Safety. Η πολιτική της εταιρείας σε θέματα Safety είναι αυστηρότατη. Συνεπώς, προκύπτει κάποια αδυναμία του συστήματος που ακολουθεί η εταιρεία στο να παρακολουθεί σωστά την κατάσταση και την συντήρηση των εν λόγω θεμάτων καθώς και ενδεχόμενη αδυναμία των πληρωμάτων να διατηρούν υπό έλεγχο αυτά τα αντικείμενα. Η εταιρεία μετά την ανάλυση των αποτελεσμάτων, αποφάσισε να εντείνει τις εσωτερικές επιθεωρήσεις της και επέστησε την προσοχή των εσωτερικών της επιθεωρητών σε αυτά τα θέματα.

Διάγραμμα 25: Deficiency rate ανά σημαία πλοίων της DND



Πηγή: DND Management Inc.

Το διάγραμμα 25, παρουσιάζει τα deficiency rates ανά σημαία του κάθε πλοίου. Παρατηρούμε ότι δεν εμφανίζονται τα Marshal Islands καθότι κανένα deficiency δεν καταχωρήθηκε στο πλοίο Sealight που φέρει την σημαία τους. Παρατηρούμε επίσης ότι η σημαία του Panama, παρά το γεγονός ότι αποτελεί κατά κοινή ομολογία την σημαία με τα δυσχερέστερα records, παρουσιάζει το

χαμηλότερο ποσοστό, πράγμα που αποδεικνύει πόσο σημαντική είναι η επιλογή περιοχής δραστηριότητας για το κάθε πλοίο, ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες του.

Σε αυτό το σημείο, αξίζει να αναφερθεί ότι στα νηολόγια του Panama, ήταν καταχωρημένα τα γηραιότερα πλοία του στόλου, MV Lovestar, MV Holy Light και MV Alexis D., ηλικίας τριάντα δύο, τριανταένα και τριάντα ετών αντίστοιχα. Ο λόγος

επιλογής της συγκεκριμένης σημαίας για αυτά τα πλοία αποτελεί αποτέλεσμα στρατηγικού σχεδιασμού καθότι η σημαία του Panama ήταν καλύτερη επιλογή από τις σημαίες που δεχόντουσαν στα νηολόγια τους πλοία αυτής της ηλικίας. Παρά το γεγονός ότι τα πλοία αυτά ήταν τα γηραιότερα του στόλου και έφεραν την χαμηλότερης φήμης σημαία, παρουσίασαν εξαιρετικά αποτελέσματα κατά τις επιθεωρήσεις των Port State Control που έλαβαν χώρα κατά την υπό εξέταση χρονιά.

6.3.3 Flag Inspections

Κατά την διάρκεια της περιόδου που εξετάστηκε, τα πλοία επιθεωρήθηκαν, όπως επιβάλλεται από τις σημαίες τους. Σε σύνολο οκτώ επιθεωρήσεων, παρατηρήθηκαν μόλις τρεις αποκλίσεις (deficiencies), όλες συγκεντρωμένες στο πλοίο Sealight από το Administration των Marshal Islands. Σε αντίθεση με κάθε άλλου τύπου επιθεωρήσεων, παρατηρούμε ότι οι επιθεωρήσεις από τις σημαίες, παράγουν εμφανώς λιγότερες σε αριθμό παρατηρήσεις από ότι οι επιθεωρήσεις άλλων φορέων. Αυτό αποδεικνύει σε ένα βαθμό ότι είναι λιγότερο ενδελεχείς ενώ θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν έως και επιφανειακές όπως επεξηγήθηκε και στην αντίστοιχη παράγραφο του 5^{ου} κεφαλαίου.

6.3.4 P&I Inspections

Ο πίνακας που ακολουθεί, παρουσιάζει τις επιθεωρήσεις που υπεβλήθησαν τα πλοία της υπό ανάλυση εταιρείας κατά το ορισθέν χρονικό διάστημα. Δύο από αυτές έλαβαν χώρα κατά τα τέλη του 2007, αλλά αυτό δεν επηρεάζει τον σκοπό της ανάλυσης.

Παρατηρούμε ότι από όλες τις επιθεωρήσεις πλην μίας, προέκυψαν αποκλίσεις (deficiencies), σε αντίθεση με τις επιθεωρήσεις της σημαίας που όπως είδαμε συνέβη ακριβώς το αντίθετο. Όπως αναφέρθηκε και κατά την ανάλυση της θεωρίας και του

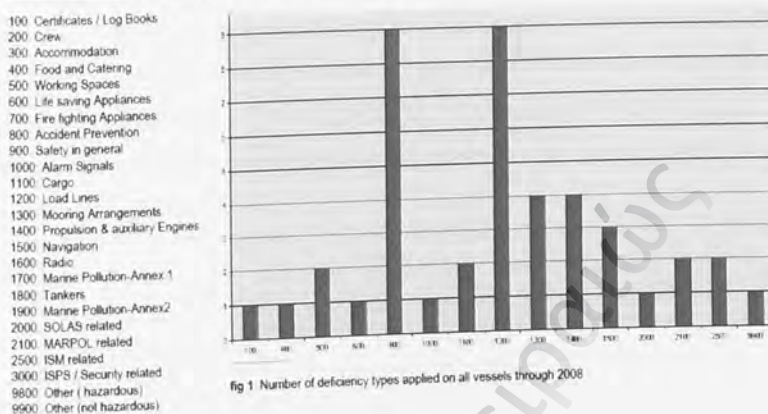
σκοπού των P&I Inspections, κυριότερος σκοπός τους είναι να εξετάσουν κατά κύριο λόγο τα θέματα εκείνα τα οποία αφορούν τις ασφαλιστικές τους καλύψεις.

Πίνακας 15: P&I Inspections των πλοίων της DND Management Inc.

Vessel Name	P and I Organization	Last Inspection	Next Inspection Due	Place	Inspector	Deficiencies
Alexis D	A. Bilbrough & Co. Ltd.	31/01/2008	30/01/2009	Pohang	C. H. Han	<input checked="" type="checkbox"/>
Antoine D	A. Bilbrough & Co. Ltd.	04/06/2008	04/06/2009	Lianyungang	Jiang Shang Jun	<input checked="" type="checkbox"/>
Apostolos D	A. Bilbrough & Co. Ltd.	19/05/2008	19/05/2009	Mawan	J. D. Singh	<input checked="" type="checkbox"/>
Augusta	A. Bilbrough & Co. Ltd.	18/12/2007	17/12/2008	Zhanjiang	Clayton Dias	<input checked="" type="checkbox"/>
Holy Light	A. Bilbrough & Co. Ltd.	20/06/2008	20/06/2009	Abu Dhabi	T. D. East	<input checked="" type="checkbox"/>
Jack D	A. Bilbrough & Co. Ltd.	22/05/2008	22/05/2009	Beilun	Chen Hai Tao	<input checked="" type="checkbox"/>
Lovestar	A. Bilbrough & Co. Ltd.	13/09/2007	12/09/2008	Bahrain	John Warren	<input checked="" type="checkbox"/>
Sealight	A. Bilbrough & Co. Ltd.	16/09/2008	16/09/2009	Fujairah	John Warren	<input type="checkbox"/>

Πηγή: DND Management Inc.

Αυτό αποδεικνύεται και από το είδος των παρατηρήσεων που προέκυψαν από αυτές τις επιθεωρήσεις όπως εκείνες περιγράφονται στο διάγραμμα 26. Είναι εμφανές ότι οι παρατηρήσεις με κωδικό 900 (Safety in General) και εκείνες με κωδικό 1200 (Load Lines) είναι μακράν οι συνηθέστερες. Φυσιολογικό, αν αναλογιστεί κανείς ότι αυτά αποτελούν και το κυριότερο μέλημα τους.

Διάγραμμα 26: Αποτελέσματα επιθεωρήσεων Ρ&Ι

Πηγή: DND Management Inc.

6.3.5 Vetting Inspections

Η φιλοσοφία και η λογική των Vetting Inspections, παρουσιάστηκε στην εταιρεία το 2008. Σύμφωνα με τις επιταγές της αγοράς, όλα τα πλοία τύπου Panamax, προσχώρησαν σε πρόγραμμα Vetting Inspection, συγκεκριμένα του οργανισμού Rightship, ο οποίος όπως αναλύθηκε αποτελεί τον κύριο φορέα αυτών των προγραμμάτων για τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου. Τα πλοία που μπήκαν σε αυτό το πρόγραμμα ήταν το MV Jack D., MV Apostolos D. και το MV Antoine D. Το MV Augusta, το οποίο είχε αγοραστεί από την εταιρεία το προηγούμενο έτος (2007) ήταν ήδη στο πρόγραμμα από πρωτοβουλία των προηγούμενων πλοιοκτητών. Τα αποτελέσματα αυτών των επιθεωρήσεων παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 16: Αποτελέσματα των Vetting Inspections

A/A	Vessel	Date of Inspection	Place of Inspection	Name of Inspector	Nr. of Defc. / Recomndtns	Status	Approval valid until
1	MV Apostolos D.	06.04.08	Guaiba	M. Cavina	9 / 4	Cleared	06.04.09
2	MV Antoine D.	26.07.08	Kaohsiung	R. Mc. Neil	1 / 2	Cleared	26.07.09
3	MV Jack D.	15.10.08	Constanta	K. Kyritsis	4 / 3	Cleared	15.10.09

Πηγή: DND Management Inc.

Βλέπουμε ότι παρά την προχωρημένη ηλικία των πλοίων, τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων κρίθηκαν ως ικανοποιητικά με αποτέλεσμα τα πλοία να διοχετεύονται στην αγορά με το σημαντικότερο αυτό προτέρημα του να είναι προτεινόμενα από αυτόν τον οργανισμό. Πράγμα που πρακτικά σημαίνει ότι όποιες αναστολές είχαν οι 1st Class ναυλωτές στο να ναυλώσουν αυτά τα πλοία λόγω της προχωρημένης ηλικίας του, αυτές έχουν πλέον αμβλυνθεί.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

1.1 Ανάλυση και συζήτηση κυρίων ευρημάτων

Τα συμπεράσματα που προέκυψαν κατά την εκπόνηση της Εργασίας, ακολουθούν διατεταγμένα κατά σειρά ανάπτυξης της θεματολογίας της.

1.1.1 Μακροοικονομική ανάλυση της Old Tonnage αγοράς

Αναλύοντας την πολυπλοκότητα της ναυτιλιακής αγοράς και των ναυτιλιακών κύκλων, αναγνωρίστηκε η θέση που καταλαμβάνει η Old Tonnage αγορά στον ευρύτερο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών. Από την ανάλυση, προέκυψε ότι ο κλάδος των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, κατέχει σήμερα τον σημαντικότερο αριθμό πλοίων προχωρημένης ηλικίας, σε ποσοστό 25% επί του συνολικού τονάζ των Bulk Carriers. Έγινε σαφές ότι το ποσοστό των πλοίων προχωρημένης ηλικίας ανάμεσα στον στόλο των Bulk Carriers διαφοροποιείται, ανάλογα με τον τύπο του πλοίου (Handysize, Supramax, Panamax, Capesize) και ότι οι κατηγορίες των πλοίων μικρότερης μεταφορικής ικανότητας παρουσιάζουν μεγαλύτερο μέσο όρο ηλικίας (το 57% των handy size πλοίων είναι μεγαλύτερα των 20 ετών όταν ο αντίστοιχος μέσος όρος των Capesizes είναι μόλις 16%).

Παρουσιάστηκε ο αντίκτυπος που έχει η διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση στην ναυτιλιακή αγορά και ειδικότερα στον χώρο της Old Tonnage. Είδαμε το πώς και το γιατί η προσφορά tonnage στον χώρο των Bulk Carriers αυξήθηκε, από 371,6 εκατομμύρια DWT τον Απρίλιο του 2007 σε 445,0 εκατομμύρια DWT τον Οκτώβριο του 2009, ενώ το ποσοστό των πλοίων μεγάλης ηλικίας μειώθηκε από 29% στο 25%.

Ακόμη, αναγνωρίστηκαν οι τρεις εθνικοί στόλοι με σημαντική συγκέντρωση ηλικιωμένων πλοίων και επισημάνθηκε ο Ελληνικός ανάμεσα σε αυτούς.

1.1.2 Managing Old Tonnage – Η μικροοικονομική πλευρά της διαχείρισης “ηλικιωμένων” πλοίων

Στο σημείο αυτό, παρατηρήσαμε πώς η δομική ανάλυση του κόστους κεφαλαίου, του λειτουργικού κόστους και του κόστους ταξιδιού, και ο συσχετισμός τους με την ηλικία ενός πλοίου, οδηγεί στην επιλογή της ‘ιδανικής’ ηλικίας, η οποία συμβαδίζει με την επίτευξη της ελαχιστοποίησης του συνολικού κόστους.

Είδαμε πόσο διαφέρουν οι τιμές κτήσης των Bulk Carriers ανάλογα με την ηλικία τους και αναγνωρίσαμε της ουσιαστικότερες τεχνικές δυσκολίες και εμπόδια που προκύπτουν κατά την διαχείριση των πλοίων προχωρημένης ηλικίας καθώς και το πώς ανταπεξέρχονται σε αυτές οι πλοιοκτήτες.

Αναγνωρίστηκε το γεγονός ότι οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην διαχείριση ηλικιωμένου Tonnage, αναλογίζονται κατά κύριο λόγο του τρεις σημαντικούς παράγοντες της γνώσης, της εμπειρίας και των κατάλληλων επαφών έτσι ώστε να εξασφαλίσουν ένα επιτυχημένο τεχνικό αποτέλεσμα.

Παρατηρήθηκε ο τρόπος με τον οποίο διοχετεύεται στρατηγικά το ‘ηλικιωμένο τανάζ’ στην αγορά και το πόσο σημαντική αποτελεί η επιλογή της κατάλληλης περιοχής δραστηριότητας, των σωστών και εξειδικευμένων συνεργατών, των έμπειρων και καταξιωμένων ναυλωτών καθώς και της κατάλληλης σημαίας.

Αναγνωρίστηκαν και εξετάστηκαν επίσης οι δυσκολίες που προκύπτουν κατά την αποτίμηση των οικονομικών αποτελεσμάτων, ενώ με την βοήθεια πραγματικών πρακτικών παραδειγμάτων, είδαμε πως ένα πλοίο μεγάλης ηλικίας μπορεί με την κατάλληλη διαχείριση να αποτελέσει μια ιδιαίτερα κερδοφόρα επένδυση για τον πλοιοκτήτη και μια εξαιρετικά αποδοτική επιλογή για τον ναυλωτή.

1.1.3 Ιστορικά στοιχεία και ρυθμιστές του διεθνούς ναυτιλιακού νομικού πλαισίου

Αναπτύσσοντας το θέμα αυτό, έγινε μια σύντομη ιστορική αναδρομή στον χώρο των ναυτιλιακών κανονισμών και περιγράφηκε πως από τον Κώδικα του Χαμουραμί, οδηγηθήκαμε στην UNCLOS και τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ). Αναγνωρίστηκαν οι κυριότερες συμβάσεις που διέπουν σήμερα τον ναυτιλιακό χώρο, ενώ παρουσιάστηκαν οι ρυθμιστές του σύγχρονου διεθνούς ναυτιλιακού νομικού πλαισίου. Ακόμη είδαμε ότι ενώ ο ΙΜΟ αποτελεί τον βασικότερο υπεύθυνο για τον σχεδιασμό και της προώθηση των ναυτιλιακών κανονισμών, δεν αποτελεί ο ίδιος ελεγκτικό φορέα. Συνεπώς, δεν δύναται ο ίδιος να επιβεβαιώσει την εφαρμογή όλων όσων ορίζει. Με αυτόν τον τρόπο, προλογίστηκε η ανάγκη του ελέγχου από άλλους φορείς που εξετάστηκε κατά την ανάλυση της τρίτης θεματικής ενότητας.

1.1.4 Ενσωματώνοντας τις απαιτήσεις – Από τον νομοθέτη στον ναυτικό

Συνεχίζοντας την ανάλυση του χώρου των κανονισμών και των απαιτήσεων περάσαμε στην ανάλυση του μηχανισμού και της λειτουργία του νομοθετικού πλαισίου. Είδαμε πώς για να επικυρωθεί μια σύμβαση από ένα κράτος θα πρέπει αυτό να ενσωματώσει τις διατάξεις της προκείμενης σύμβασης στα όρια της εθνικής του νομοθεσίας καθώς και το τι συμβαίνει στην Ελληνική πραγματικότητα. Αναλύθηκαν οι γραμμές επικοινωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και είδαμε τον ρυθμιστικό ρόλο του κάθε έναν από αυτούς στην διαδικασία της λήψης των αποφάσεων.

Παρατηρήσαμε πώς μια απαίτηση καταλήγει από τον νομοθέτη στον ναυτικό και πώς μια εργασιακή πρακτική μπορεί αντίστοιχα από απλή πρακτική, να γίνει νομοθέτημα. Αναγνωρίστηκαν οι ‘άριστες πρακτικές’ – Best Practices, ως ευρύτερες απαιτήσεις και επισημάνθηκε η αναγκαιότητα του να αντιμετωπίζονται από τους ενδιαφερόμενους σαν να ήταν νομοθετημένες διατάξεις.

Παράλληλα, είδαμε πως έχει επηρεαστεί ο ευρύτερος χώρος των κανονισμών από την ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας, αναγνωρίσαμε τον ρόλο του πλοιοκτήτη ενώ παρατηρώντας τον τρόπο με τον οποίο καταλήγουν οι απαιτήσεις στον τελικό τους αποδέκτη, βιώσαμε το ταξίδι της πληροφορίας.

1.1.5 Η αναγκαιότητα του ελέγχου “από τρίτους” - 3rd Party Control

Όπως έχει ήδη γίνει ήδη σαφές κατά την ανάλυση της δεύτερης θεματικής ενότητας, η συμμετοχή ‘τρίτων’ στην διαδικασία του ελέγχου της συμμόρφωσης ήταν επιβεβλημένη. Αρχικά, παρατηρήσαμε τον τρόπο με τον οποίο θεσμοθετήθηκε το 3rd Party Control και είδαμε ότι οι κύριοι ελεγκτικοί φορείς, πέραν του ίδιου το πλοιοκτήτη από τον οποίο ξεκινάει και στον οποίο καταλήγει η ευθύνη της συμμόρφωσης, χωρίζονται σε δύο κατηγορίες. Τους νομοθετημένους (statutory), που αποτελούνται από τις σημαίες – κράτη (Flag States), τους νηογνώμονες (Classification Societies) και τις κατά τόπους λιμενικές αρχές (Port State Controls), και τους ιδιωτικούς (private) οι οποίοι αποτελούνται από τους ασφαλιστές, τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς (P&I), και τους οργανισμούς Vetting.

Αναγνωρίσαμε και αναλύσαμε την σπουδαιότητα της κάθε επιθεώρησης, το σκοπό τους, την αλληλεπίδραση που έχουν μεταξύ τους και τα προβλήματα και τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζονται κατά την επιθεώρηση των πλοίων προχωρημένης ηλικίας.

Συμπερασματικά, είδαμε ότι τα πλοία προχωρημένης ηλικίας αντιμετωπίζονται από τους ελεγκτικούς φορείς διστακτικά και πολλές φορές με προκατάληψη. Είδαμε ότι τα πλοία αυτά, επιθεωρούνται συνολικά μέσα σε ένα έτος περισσότερες φορές από τα νεότερα τους από της λιμενικές αρχές και αναλύσαμε τα κριτήρια με βάση τα οποία πολλές φορές μπαίνουν στο ‘στόχαστρο’ των επιθεωρητών. Είδαμε ακόμα, το πως ένα πλοίο ανστηρά και μόνο επειδή είναι μεγαλύτερης ηλικίας μπορεί να τύχει αυστηρότερης και επιμελέστερης επιθεώρησης ενώ μπορεί ακόμη και να ‘τιμωρηθεί’ ευκολότερα από

κάποιο νεότερο του (να του επιβληθεί detention), εξαιτίας του χαμηλού γνωστικού επιπέδου ορισμένων επιθεωρητών και για να ικανοποιήσει τις στατιστικές επιδιώξεις ορισμένων λιμενικών αρχών.

1.1.6 Εσωτερικός έλεγχος και ανάλυση αποτελεσμάτων

Εδώ επικεντρώθηκα σε θέματα εσωτερικού ελέγχου και οργάνωσης. Αναλύθηκε ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίζονται οι επιθεωρήσεις από τις εταιρείες, αλλά και το πως οι ίδιες επιθεωρούν και ελέγχουν τα πλοία τους. Παρουσιάστηκαν οι ιδιαιτερότητες καθώς και τα επιπρόσθετα μέτρα που οφείλουν να λαμβάνονται κατά τον εσωτερικός έλεγχο των πλοίων προχωρημένης ηλικίας, ενώ αναγνωρίστηκε η θετική συνεισφορά των συστημάτων διαχείρισης και της ανάλυσης των αποτελεσμάτων.

Εξοικειωθήκαμε με την οργάνωση μιας υπαρκτής ναυτιλιακής εταιρείας διαχείρισης 'ηλικιωμένων' πλοίων ενώ παράλληλα, αναλύοντας στοιχεία και αποτελέσματα που προέκυψαν από πραγματικές επιθεωρήσεις οκτώ πλοίων μέσου όρου ηλικίας 26,75 ετών, αναγνωρίσαμε ότι μέσω μιας σωστής οργάνωσης και εκμεταλλεζόμενοι σωστά τις 'βέλτιστες' πρακτικές διαχείρισης ηλικιωμένου τονάζ, μπορούν ακόμα και τα πλοία προχωρημένης ηλικίας να ανταπεξέρχονται στις απαιτήσεις κάθε επιθεώρησης με ικανοποιητικά αποτελέσματα.

1.2 Αντικειμενικές δυσκολίες

Κατά την εκπόνηση της εργασίας, αντιμετωπίστηκαν διάφορων ειδών προβλήματα, βασικότερα των οποίων υπηρξαν:

- i. Η δυσκολία πρόσβασης σε συγχρονα στοιχεία. Καθότι η εργασία ολοκληρώθηκε κατά την αρχή του έτους, πολλοί οργανισμοί δεν είχαν ολοκληρώσει τις αναφορές τους (reports), με αποτέλεσμα ορισμένα από τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν να είναι παρελθόντων ετών.

- ii. Ένα κομμάτι της εργασίας αφιερώθηκε στην επίπτωση που έχει η διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση. Το γεγονός ότι ακόμη βρισκόμαστε στην δίνη της, δεν έχει επιτρέψει να έχουν ακόμη εξαχθεί απολύτως σαφή συμπεράσματα, συνεπώς η ανάλυση αυτού του κομματιού βασίστηκε περισσότερο σε γενικά στοιχεία, ενώ ενδέχεται να μην εισχωρεί σε ιδιαίτερο βάθος.
- iii. Το θεωρητικό κομμάτι της ανάλυσης του πέμπτου κεφαλαίου αναφορικά με το 3rd Party Control και την μελέτη των ελεγκτικών φορέων, στηρήχθηκε περισσότερο σε στοιχεία τα οποία είναι δημοσιευμένα και διαθέσιμα στο ευρύ κοινό. Παρόλα αυτά, ορισμένοι οργανισμοί, κατά κύριο λόγο ιδιωτικοί, ενδέχεται να λαμβάνουν υπ' όψιν τους επιπρόσθετα κριτήρια τα οποία δεν δημοσιοποιούνται. Κατά συνέπεια, θα ήταν χρήσιμο, το κομμάτι αυτό να αναλυθεί σε βάθος από μελετητές που έχουν εργαστεί σε ιδιωτικούς ελεγκτικούς φορείς και έχουν την απαραίτητη σχετική εμπειρία.
- iv. Οι επιθεωρήσεις στηρίζονται σε μεγάλο βαθμό στον ανθρώπινο παράγοντα. Από την μία πλευρά, είδαμε πως τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων (Port State Control) μπορούν να αποτελέσουν 'στατιστικές' επιδειώξεις ορισμένων λιμενικών αρχών, ενώ δεν αποτελεί μυστικό ότι ιδιαίτερα στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες, υπάρχουν ακόμα επιθεωρητές που χρηματίζονται. Από την άλλη πλευρά, όπως είναι ευρέως γνωστό, πέραν του γνωστικού επιπέδου, ακόμα και η ψυχολογία του επιθεωρητή όταν επισκέπτεται ένα πλοίο μπορεί να επηρεάσει σε πολύ σημαντικό βαθμό την έκβαση και το αποτέλεσμα τις επιθεώρησης. Κατά συνέπεια, ότι μπορεί να αναλύεται θεωρητικά για τις επιθεωρήσεις, τις τεχνικές και τις πρακτικές που ακολουθούνται κλπ. μπορεί να καταρεύσει αυτήν και μόνο λόγο αυτού του στοιχείου. Αυτός είναι και ο λόγος που κατά την ανάπτυξη του θέματος, το αντικείμενο αυτό αντιμετωπίστηκε γενικευμένα.
- v. Τέλος, αντικειμενικό πρόβλημα αποτέλεσε η γλώσσα της ανάπτυξης. Η γλώσσα που χρησιμοποιείται σε όλες τις εκφάνσεις της ναυτιλίας, είναι η Αγγλική. Συνεπώς,

υπήρξε ιδιαίτερα δύσκολο να αποδωθούν κάποιες έννοιες στην Ελληνική γλώσσα ενώ δεν απευύχθει η χρησιμοποίηση της Αγγλικής, όπου κρινόταν ότι η Ελληνική απόδοση αποδυνάμωνε τον σκοπό. Το γεγονός αυτό συναντάται και στον τίτλο της Εργασίας, όπου η γενικευμένη έννοια της Old Tonnage αγοράς είναι δύσκολο να αποτυπωθεί σαφώς στα Ελληνικά.

1.3 Κατευθύνσεις για μελλοντική έρευνα

Η Εργασία, επικεντρώθηκε στην ανάλυση της αγοράς των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου. Εξαιρετικό ενδιαφέρον θα παρουσιάσει το να επεκταθεί η ανάλυση και σε άλλους τύπους πλοίων. Αρχή της ανάλυσης, θα μπορούσαν να αποτελέσουν τα δεξαμενόπλοια προχωρημένης ηλικίας, και ο αντίκτυπος που είχε η νομοθετημένη σταδιακή απόσυρση των single hull πλοίων.

Αναφέρθηκε ήδη η ανάγκη του να αναληφθεί το θεωρητικό κομμάτι της ανάλυσης των επιθεωρήσεων και η ανάλυση του σε βάθος από μελετητές που έχουν εργαστεί σε ιδιωτικούς ελεγκτικούς φορείς και έχουν την απαραίτητη σχετική εμπειρία.

Πέραν αυτών, η παρούσα μελέτη θα μπορούσε να επεκταθεί:

- σε άλλους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας των πλοίων προχωρημένης ηλικίας όπως για παράδειγμα της χρηματοδότησης (financing),
- σε περισσότερες από μία εταιρείες διαχείρισης ηλικιωμένου τονάζ και σε περισσότερα από τα οκτώ πλοία που αναλύθηκαν στην παρούσα Εργασία,
- σε άλλους χώρους και τομείς της ναυτιλιακής δραστηριότητας, όπως για παράδειγμα στα λιμάνια όπου ορισμένα επιβάλλουν περιορισμούς ηλικίας (βλ. ιδιωτικά terminal της BHP Billiton),
- και να επικεντρωθεί περισσότερο στον χώρο των επιπρόσθετων κανονισμών που επιβάλλονται στα πλοία προχωρημένης ηλικίας (όπως για παράδειγμα η σταδιακή

απόσυρση των single hull δεξαμενόπλοιων), σε αντίθεση με την παρούσα μελέτη που επικεντρώθηκε στον τομέα των επιθεωρήσεων.

Επίσης, θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμο, να συνεχιστεί η μελέτη αυτή όταν πλέον τα αποτελέσματα της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης θα είναι περισσότερο συγκεκριμένα και η επίπτωση της στην αγορά των Bulk Carriers πιο ξεκάθαρη.

Εξ' ορισμού, η διαχείριση των πλοίων προχωρημένης ηλικίας βασίζεται στην χαμηλή αρχική επένδυση, ενώ είναι σαφώς προσανατολισμένη προς την κατεύθυνση της ελαχιστοποίησης του συνολικού κόστους. Η ευημερία της δε, όπως και η επιβίωση της, εξαρτάται από την επίτευξη της υψηλότερης δυνατής σχέσης απόδοσης / κόστους.

Κατά την εκπόνηση όμως της μελέτης, προέκυψε ότι προκειμένου ένας πλοιοκτήτης ηλικιωμένου τονάζ να μπορέσει να καθιερωθεί στον χώρο των θαλάσσιων μεταφορών και να ανταγωνιστεί επί ίσοις όροις τους επιχειρηματικούς κολοσσούς που έχουν δεσμεύσει υπέρογκα ποσά σε επενδύσεις σύγχρονων πλοίων υψηλών προδιαγραφών, θα πρέπει να επενδύσει περισσότερους πόρους (οικονομικούς και ανθρώπινου δυναμικού) σε στρατηγικούς τομείς, όπως για παράδειγμα στο δίκτυο της τεχνικής εξειδίκευσης, όπως αυτό ορίστηκε, και στην κατάλληλη και εξειδικευμένη οργάνωση.

Γεγονός είναι ότι τα πλοία προχωρημένης ηλικίας αντιμετωπίζουν σημαντικές δυσκολίες κατά την δραστηριοποίησή τους. Οι συνεχώς αυξανόμενες εμπορικές απαιτήσεις, και εκείνες που προκύπτουν από το συχνά μεταβαλλόμενο διεθνές νομικό πλαίσιο μεγεθύνουν την πρόκληση. Παρόλα αυτά, με την κατάλληλη οργάνωση και διαχείριση, μπορεί ένα πλοίο μεγάλης ηλικίας να επιβιώσει και να αποτελέσει μια ιδιαίτερα κερδοφόρα επένδυση για τον πλοιοκτήτη και μια εξαιρετικά αποδοτική επιλογή για τον ναυλωτή.

Βιβλιογραφία

- Βιβλίο (1^η Έκδοση) Γκιζιάκης Κ., (2002) *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.
- Βιβλίο (1^η Έκδοση) Σαμπράκος Ε., (2002) *Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.
- Βιβλίο (1^η Έκδοση) Chauvel A - M, (1997) *Managing Safety and Quality in Shipping*, England: The Nautical Institute
- Βιβλίο (1^η Έκδοση) Churchill R R, Lowe A V, (1999) *The Law of the Sea*, Manchester, UK: Manchester University Press
- Βιβλίο (8^η Έκδοση) Gaskell NJJ, C Debatista and RJ Swatton, (1988) *Shipping Law*, London: Pitman Publishing.
- Βιβλίο (2^η Έκδοση) Ready, N.P, (1994) *Ship Registration* London: Lloyd's of London Press Ltd.
- Βιβλίο (3^η Έκδοση) Smith, J.R.G., (1988) *IACS and IMO: The essential Relationship*, London: IACS Ltd.
- Βιβλίο (2^η Έκδοση) Stopford M., (1997) *Maritime Economics*, Abigdon, Oxon: Routledge
- Άρθρο σε περιοδικό Everard M., (2003) *The question of Safety*, Maritime Policy and Management
- Άρθρο σε περιοδικό Petropoulos T., (2006) *Strength to Strength*, Lloyds Shipping Economist
- Άρθρο σε περιοδικό Rasmussen J., Svedung I., (2002) *Graphic representation of accident scenarios: Mapping system structure and the causation of accidents* Safety Science
- Thesis Mejia M., (2005) *Evaluating the ISM Code Using Port State Control Statistics*, Sweden: Lund University
- Μελέτη Panagiotatos D., (2004), *IMO Relationship with Flag States and Class Societies*, Southampton Institute

Seminar Handout	(2009) <i>Port State Control Workshop</i> , Piraeus: Lloyd's Register – Marine Training Services
Seminar Handout	(2008) <i>ISM Internal Auditor</i> , Piraeus: Det Norske Veritas Training & Qualification Support
Seminar Handout	(2008) <i>Vetting Process and Inspections</i> , Piraeus: ABS Academy
Seminar Handout	(2004) <i>Classification and Statutory Surveys</i> , Piraeus: Lloyd's Register – Marine Training Services
Reports	Athenian Shipbrokers (2009) <i>December Monthly Report</i>
Reports	Baltic Exchange (2007) <i>A history of the Baltic Indices</i>
Reports	Baltic Exchange (2004) <i>Manual for panelists</i>
Report	BIMCO (2009) <i>Shipping Industry Flag State Performance Table 2009 Update</i> , www.bimco.org
Reports	Clarkson Research Services Limited (2009) <i>Dry bulk Trade Outlook</i>
Reports	Clarkson Research Services Limited (2007) <i>Dry bulk Trade Outlook</i>
Reports	Clarkson Research Services Limited (2007) <i>Shipping Intelligence Weekly</i>
Reports	DND Management Inc. (2009) <i>Management Review</i>
Reports	Drewry Shipping Consultants (2007) <i>Shipping Insight</i> , Drewry: London.
Reports	Drewry Shipping Consultants. (2002) <i>Ship operating Costs Annual Review and Forecast 2002</i>
Reports	Fearnleys (2007) <i>Fearnleys Monthly Report</i> , Fearnleys: Oslo
Reports	Institute of Shipping Economics and Logistics (2007) <i>Shipping Statistics and Market Review</i>
Reports	Institute of Shipping Economics and Logistics (2006) <i>Shipping Statistics Yearbook 2006</i>
Reports	Legacy Shipbroking S.A. (2010) <i>Market Report</i>
Report	LISCR (2005) <i>Safety Inspections of Liberian Ships (Inspection Questionnaire)</i> www.liscr.com
Reports	Petrofin Research (2009) <i>Greek Fleet Stats</i>

Reports	UNCTAD (2008) <i>Handbook of Statistics</i>
IMO Resolution	IMO (1995) <i>Procedures for Port State Control</i> , IMO Resolution A.787 (19)
IMO MSC Circular	IMO (2004) <i>Revised list of certificates and documents required to be carried on board ships</i> , IMO MSC Circular 1151
Φυλλάδιο	IMO World Maritime Day (2003)
World Wide Web	Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (NEE) - www.nee.gr
World Wide Web	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (YEN) - www.yen.gr
World Wide Web	Bahamas Maritime Authority - www.bahamasmaritime.com
World Wide Web	Baltic Exchange - www.balticexchange.com
World Wide Web	Det Norske Veritas - www.dnv.com
World Wide Web	Equasis - www.equasis.org
World Wide Web	International Association of Classification Societies Ltd. (IACS) - www.iacs.org.uk
World Wide We	Paris MOU - www.parismou.org
World Wide Web	Platts - www.platts.com
World Wide Web	Rightship - http://site.rightship.com
World Wide Web	The London P&I Club - www.lsso.com
World Wide Web	Tokyo MOU - www.tokyo-mou.or
World Wide Web	UK P&I Club - www.ukpandi.com
World Wide Web	UNCLOS - www.un.org
World Wide Web	United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) - www.unctad.org
World Wide Web	United States Coast Guard (USCG) - www.uscg.mil
World Wide Web	Wikipedia - http://en.wikipedia.org

Λίστα Παραρτημάτων

Παράρτημα Α:	Baltic Exchange – Standard vessels description.
Παράρτημα Β:	IMO MSC Circular 1151 – List of certificates and documents required to be carried on board ships.
Παράρτημα Γ:	Liberian Flag Inspection questionnaire.
Παράρτημα Δ:	Class Surveys a. Annual / Intermediate / Docking Survey Checklist, b. Ship type specific Structural Examination requirements for Annual and Intermediate surveys, c. Ballast tank examination requirements at Annual, Intermediate and Special Surveys, d. Enhanced Annual & Intermediate Survey Requirements for ESP Ships. (Lloyd's Register)
Παράρτημα Ε:	Vetting Inspection questionnaire. (Rightship)
Παράρτημα ΣΤ:	P&I Club inspection questionnaire. (London Steamship Owners' Mutual Insurance Association)
Παράρτημα Ζ:	Shipping Industry Performance table – 2009 update
Παράρτημα Η:	Paris MOU – USCG Target Factors

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

**Baltic Exchange – Standard vessels
description**

Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου

APPENDIX 1: Routes descriptions

Table 9: Baltic Exchange Capesize Index Composition

Route	Shipment size	Cargo	Route description	Duration (days)	Weightings
C2	160,000	Iron ore	Tubarao to Rotterdam		10%
C3	150,000	Iron ore	Tubarao to Beilun-Baoshan		15%
C4	150,000	Coal	Richard's Bay to Rotterdam		5%
C5	150,000	Iron ore	West Australia to Beilun-Baoshan		15%
C7	150,000	Coal	Bolivar to Rotterdam		5%
C8	N/A	T/C	Transatlantic round voyage. Delivery: Gibraltar-Hamburg	30-45	10%
C9	N/A	T/C	Delivery: ARA or passing Passero, Redelivery: China-Japan	About 65	5%
C10	N/A	T/C	Transpacific round voyage. Delivery China-Japan,	30-40	20%
C11	N/A	T/C	Delivery: China-Japan, Redelivery: ARA or passing Passero.	About 65	5%
C12	150,000	Coal	Gladstone to Rotterdam		10%

Source: Baltic Exchange and Clarkson Securities Ltd, 2007.

The major elements of the time-charter description of the Baltic Capesize are as follows:

- "built in first class competitive yard"
- 172,000 mt dwt on draft 17.75 m
- max. loa 289 m, max beam 45m,
- 190,000 cbm grain,
- 14.5L /15.0B on 56 mts fuel oil, no diesel at sea;
- Non coated.
- Not ice classed.
- Special survey passed.
- Maximum age - 10 years.
- 2% total commission.
- Laycan 5/15 days in advance.

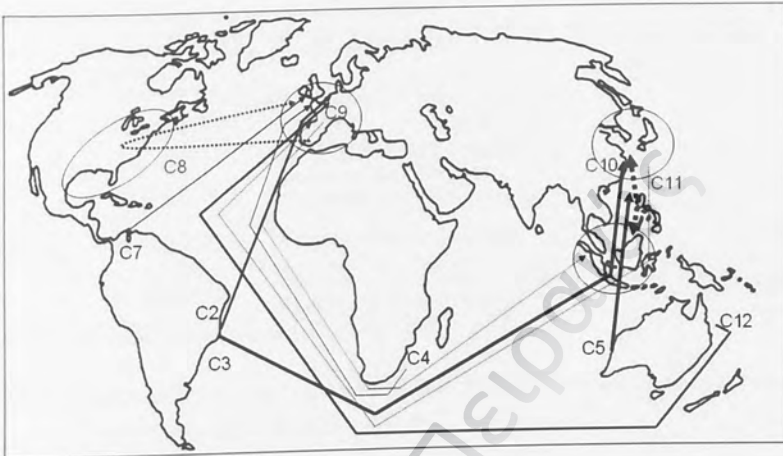


Figure 22: Mapping of BCI routes

Source: Author.

Note:

- The width of each represents its weighting within the BCI.
- Pointed routes are time-charter routes.
- Circle area corresponds to a range of ports.

Table 10: Baltic Exchange Panamax Index Composition

Route	Ship size (DWT)	Cargo	Route description	Duration (days)	Weightings
P1A	74,000	T/C	Transatlantic round voyage. Delivery: Skaw-Gibraltar. Redelivery: Skaw-Gibraltar.	50-60	25%
P2A	74,000	T/C	Delivery: Skaw-Gibraltar. Redelivery: Taiwan-Japan.	60-65	25%
P3A	74,000	T/C	Transpacific round voyage.	35-50	25%
P4	74,000	T/C	Delivery: Japan-Korea. Redelivery: Skaw-Gibraltar.	50-60	25%

Source: Baltic Exchange and Clarkson Securities Ltd, 2007.

The major elements of the time charter description of the Baltic Panamax are as follows:

- "built in first class competitive yard"
- 74,000 mt dwt on draft 13.95 m,
- 89,000 cbm grain,
- max. loa 225 m,
- 14.0 knots on 32L/28B fuel oil and no diesel at sea.
- Non coated.
- Not ice classed.
- Special survey passed.
- Maximum age - 7 years.
- 2% total commission.
- Cargo basis grain, ore, coal, or similar.
- Laycan 15/25 days in advance.

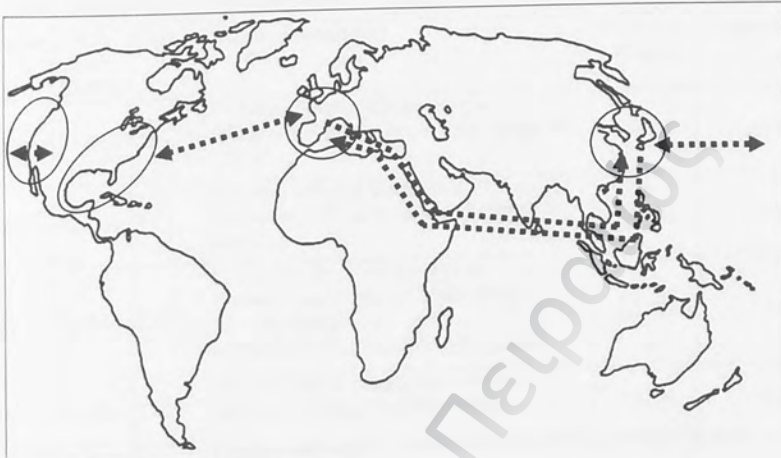


Figure 23: Mapping of BPI routes

Source: Author.

Note:

- The width of each represents its weighting with the BPI.
- Circle area corresponds to a range of ports.

Table 11: Baltic Exchange Supramax Index composition

Route	Ship Size (DWT)	Cargo	Route description	Duration (days)	Weightings
S1A	52,454	T/C	Delivery: Antwerp/Skaw range Redelivery: Singapore/Japan range incl. China	60-65	12.5%
S1B	52,454	T/C	Delivery passing Canakkale Redelivery Singapore/Japan range incl. China	50-55	12.5%
S2	52,454	T/C	Trans Pacific round voyage or Delivery South Korea/Japan range for 1 Australian port Redelivery South Korea/Japan range.	35-40	25%
S3	52,454	T/C	Delivery South Korea/Japan range Redelivery Gibraltar/Skaw range.	60-65	25%
S4A	52,454	T/C	Delivery US Gulf Redelivery Skaw-Passero range.	30	12.5%
S4B	52,454	T/C	Delivery Skaw – Passero range Redelivery US Gulf.	30	12.5%

Source: Baltic Exchange and Clarkson Securities Ltd, 2007.

The major elements of the time charter description of the Baltic Supramax are as follows:

- Standard "Tess 52" type vessel with grabs as follows:
- 52,454 mt dwt self trimming single deck bulkcarrier on 12.02 m ssw
- 189.99 m LOA 32.26 m Beam
- 5 holds / 5 hatches
- 67,756 cum.grain 65,600 cum.bale
- 14L /14.5B on 30mt (380 est) no mdo at sea
- Cr 4 x 30 mt with 12 cum grabs
- Maximum age - 10 years
- 5% commission total
- Laycan 5/10 days in advance.



Figure 24: Mapping of BSI routes

Source: Author.

Note:

- The width of each represents its weighting with the BPI.
- Circle area corresponds to a range of ports.

Table 12: Baltic Exchange Handysize Index composition

Route	Ship Size (DWT)	Cargo	Route description	Duration (days)	Weightings
HS1	28,000	T/C	Delivery: Skaw – Passero range Redelivery: Recalada – Rio de Janeiro range.	35 - 45	12.5%
HS2	28,000	T/C	Delivery: Skaw - Passero range Redelivery: Boston – Galveston range.	35 - 45	12.5%
HS3	28,000	T/C	Delivery: Recalada – Rio de Janeiro range. Redelivery: Skaw – Passero range.	35-45	12.5%
HS4	28,000	T/C	Delivery: US Gulf Via US Gulf or NC South America, Redelivery: Skaw – Passero range.	35-45	12.5%
HS5	28,000	T/C	Delivery South East Asia. Via Australia. Redelivery: Singapore – Japan range including China.	25 - 30	25%
HS6	28,000	T/C	Delivery: South Korea – Japan range. Via North Pacific. Redelivery: Singapore-Japan range including China.	40 - 45	25%

Source: Baltic Exchange and Clarkson Securities Ltd.

The major elements of the time charter description of the Baltic Handysize are as follows:

- 28,000 mt dwt self trimming single deck bulkcarrier on 9.78m ssw
- 5holds/5 hatches.
- 37,523 c.um grain 35,762 c.um bale
- 4x 30 t cranes
- 69m loa 27 m beam.
- 14 knots on average laden/ballast on 22 mt ifo (380) no diesel at sea.
- Maximum age - 15 years
- 5% total commission
- Laycan 5/10 days in advance.



Figure 25: Mapping of BHSI routes

Source: Author.

Note:

- The width of each represents its weighting within the BCI.
- Circle area corresponds to a range of ports.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

**IMO MSC Circular 1151 – List of certificates
and documents required to be carried on
board ships**



IMO

E

Ref. T3/2.01

FAL.2/Circ.87
MEPC/Circ.426
MSC/Circ.1151
17 December 2004

REVISED LIST OF CERTIFICATES AND DOCUMENTS REQUIRED TO BE CARRIED ON BOARD SHIPS

1 The Facilitation Committee, at its nineteenth session, developed a list of certificates and documents required to be carried on board ships together with a brief description of the purpose of the certificates and other relevant documents. This work was carried out in connection with the provisions of section 2 of the annex to the FAL Convention concerning formalities required of shipowners by public authorities on the arrival, stay and departure of ships. The Facilitation Committee considered that these provisions should not be read as precluding a requirement for the presentation for inspection by the appropriate authorities of certificates and other documents carried by the ship pertaining to its registry, measurement, safety, manning, classification and other related matters.

2 The list, as approved by the Maritime Safety Committee, the Facilitation Committee and the Marine Environment Protection Committee, at their respective sessions, was circulated under symbol FAL.2/Circ.35-MEPC/Circ.207-MSC/Circ.593. The list was later revised and circulated under symbol FAL.2/Circ.42-MEPC/Circ.303-MSC/Circ.704, dated 21 September 1995 and FAL/Circ.90-MEPC/Circ.368-MSC/Circ.946, dated 3 July 2000.

3 Due to amendments to the 1974 SOLAS Convention, as amended, which entered into force on 1 January 2002, 1 July 2002, 1 January 2004 and 1 July 2004, respectively; and amendments to MARPOL 73/78, which entered into force on 1 September 2002, as well as the entry into force of Annex IV of that Convention on 27 September 2003, the list has been revised to take account of the relevant provisions of the aforementioned amendments. The revised list of certificates and documents required to be carried on board ships, approved by FAL 31 (19 to 23 July 2004), MEPC 52 (11 to 15 October 2004) and MSC 79 (1 to 10 December 2004), is set out at annex.

4 The certificates and documents this circular lists are only those required under IMO instruments and it does not include certificates or documents required by other international organizations or governmental authorities.

5 Member Governments are invited to note the information provided in the annex and take action as appropriate.

6 This circular supersedes FAL/Circ.90-MEPC/Circ.368-MSC/Circ.946.

ANNEX

**CERTIFICATES AND DOCUMENTS REQUIRED TO BE CARRIED
ON BOARD SHIPS**

(Note: All certificates to be carried on board must be originals)

1	All ships	Reference
	<p>International Tonnage Certificate (1969) An International Tonnage Certificate (1969) shall be issued to every ship, the gross and net tonnage of which have been determined in accordance with the Convention.</p>	<p>Tonnage Convention, article 7</p>
	<p>International Load Line Certificate An International Load Line Certificate shall be issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, to every ship which has been surveyed and marked in accordance with the Convention or the Convention as modified by the 1988 LL Protocol, as appropriate.</p>	<p>LL Convention, article 16; 1988 LL Protocol, article 18</p>
	<p>International Load Line Exemption Certificate An International Load Line Exemption Certificate shall be issued to any ship to which an exemption has been granted under and in accordance with article 6 of the Load Line Convention or the Convention as modified by the 1988 LL Protocol, as appropriate.</p>	<p>LL Convention, article 6; 1988 LL Protocol, article 18</p>
	<p>Intact stability booklet Every passenger ship regardless of size and every cargo ship of 24 metres and over shall be inclined on completion and the elements of their stability determined. The master shall be supplied with a Stability Booklet containing such information as is necessary to enable him, by rapid and simple procedures, to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under varying conditions of loading. For bulk carriers, the information required in a bulk carrier booklet may be contained in the stability booklet.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations II-1/22 and II-1/25-8; 1988 LL Protocol, regulation 10</p>
	<p>Damage control plans and booklets On passenger and cargo ships, there shall be permanently exhibited plans showing clearly for each deck and hold the boundaries of the watertight compartments, the openings therein with the means of closure and position of any controls thereof, and the arrangements for the correction of any list due to flooding. Booklets containing the aforementioned information shall be made available to the officers of the ship.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations II-1/23, 23-1, 25-8; MSC/Circ.919</p>

	<p>Minimum safe manning document Every ship to which chapter I of the Convention applies shall be provided with an appropriate safe manning document or equivalent issued by the Administration as evidence of the minimum safe manning.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation V/14.2</p>
	<p>Fire safety training manual A training manual shall be written in the working language of the ship and shall be provided in each crew mess room and recreation room or in each crew cabin. The manual shall contain the instructions and information required in regulation II-2/15.2.3.4. Part of such information may be provided in the form of audio-visual aids in lieu of the manual.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation II-2/15.2.3</p>
	<p>Fire Control plan/booklet General arrangement plans shall be permanently exhibited for the guidance of the ship's officers, showing clearly for each deck the control stations, the various fire sections together with particulars of the fire detection and fire alarm systems and the fire-extinguishing appliances etc. Alternatively, at the discretion of the Administration, the aforementioned details may be set out in a booklet, a copy of which shall be supplied to each officer, and one copy shall at all times be available on board in an accessible position. Plans and booklets shall be kept up to date; any alterations shall be recorded as soon as practicable. A duplicate set of fire control plans or a booklet containing such plans shall be permanently stored in a prominently marked weathertight enclosure outside the deckhouse for the assistance of shore-side fire-fighting personnel.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation II-2/15.2.4</p>
	<p>On board training and drills record Fire drills shall be conducted and recorded in accordance with the provisions of regulations III/19.3 and III/19.5.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation II-2/15.2.2.5</p>
	<p>Fire safety operational booklet The fire safety operational booklet shall contain the necessary information and instructions for the safe operation of the ship and cargo handling operations in relation to fire safety. The booklet shall be written in the working language of the ship and be provided in each crew mess room and recreation room or in each crew cabin. The booklet may be combined with the fire safety training manuals required in regulation II-2/15.2.3.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation II-2/16.2</p>

<p>Certificates for masters, officers or ratings Certificates for masters, officers or ratings shall be issued to those candidates who, to the satisfaction of the Administration, meet the requirements for service, age, medical fitness, training, qualifications and examinations in accordance with the provisions of the STCW Code annexed to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. Formats of certificates are given in section A-1/2 of the STCW Code. Certificates must be kept available in their original form on board the ships on which the holder is serving.</p>	<p>STCW 1978, article VI, regulation 1/2; STCW Code, section A-1/2</p>
<p>International Oil Pollution Prevention Certificate An international Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after survey in accordance with regulation 4 of Annex I of MARPOL 73/78, to any oil tanker of 150 gross tonnage and above and any other ship of 400 gross tonnage and above which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to MARPOL 73/78. The certificate is supplemented with a Record of Construction and Equipment for Ships other than Oil Tankers (Form A) or a Record of Construction and Equipment for Oil Tankers (Form B), as appropriate.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 5</p>
<p>Oil Record Book Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book, Part I (Machinery space operations). Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall also be provided with an Oil Record Book, Part II (Cargo/ballast operations).</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 20</p>
<p>Shipboard Oil Pollution Emergency Plan Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 gross tonnage and above shall carry on board a Shipboard Oil Pollution Emergency Plan approved by the Administration.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 26</p>
<p>International Sewage Pollution Prevention Certificate An International Sewage Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 4 of Annex IV of MARPOL 73/78, to any ship which is required to comply with the provisions of that Annex and is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex IV, regulation 5; MEPC/Circ.408</p>

	<p>Garbage Management Plan Every ship of 400 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 persons or more shall carry a garbage management plan which the crew shall follow.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex V, regulation 9</p>
	<p>Garbage Record Book Every ship of 400 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 persons or more engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention and every fixed and floating platform engaged in exploration and exploitation of the sea-bed shall be provided with a Garbage Record Book.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex V, regulation 9</p>
	<p>Voyage data recorder system-certificate of compliance The voyage data recorder system, including all sensors, shall be subjected to an annual performance test. The test shall be conducted by an approved testing or servicing facility to verify the accuracy, duration and recoverability of the recorded data. In addition, tests and inspections shall be conducted to determine the serviceability of all protective enclosures and devices fitted to aid location. A copy of the certificate of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards, shall be retained on board the ship.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation V/18.8</p>
	<p>Cargo Securing Manual All cargoes, other than solid and liquid bulk cargoes, cargo units and cargo transport units, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. In ships with ro-ro spaces, as defined in regulation II-2/3.41, all securing of such cargoes, cargo units and cargo transport units, in accordance with the Cargo Securing Manual, shall be completed before the ship leaves the berth. The Cargo Securing Manual is required on all types of ships engaged in the carriage of all cargoes other than solid and liquid bulk cargoes, which shall be drawn up to a standard at least equivalent to the guidelines developed by the Organization.</p>	<p>SOLAS 1974 (2002 amendments), regulations VI/5.6 and VII/5; MSC/Circ.745</p>
	<p>Document of Compliance A document of compliance shall be issued to every company which complies with the requirements of the ISM Code. A copy of the document shall be kept on board.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation IX/4; ISM Code, paragraph 13</p>

<p>Safety Management Certificate A Safety Management Certificate shall be issued to every ship by the Administration or an organization recognized by the Administration. The Administration or an organization recognized by it shall, before issuing the Safety Management Certificate, verify that the company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation IX/4; ISM Code, paragraph 13</p>
<p>International Ship Security Certificate (ISSC) or Interim International Ship Security Certificate An International Ship Security Certificate (ISSC) shall be issued to every ship by the Administration or an organization recognized by it to verify that the ship complies with the maritime security provisions of SOLAS chapter XI-2 and part A of the ISPS Code. An interim ISSC may be issued under the ISPS Code part A, section 19.4.</p>	<p>SOLAS 1974 (2002 amendments), regulation XI-2/9.1.1; ISPS Code part A, section 19 and appendices.</p>
<p>Ship Security Plan and associated records Each ship shall carry on board a ship security plan approved by the Administration. The plan shall make provisions for the three security levels as defined in part A of the ISPS Code. Records of the following activities addressed in the ship security plan shall be kept on board for at least the minimum period specified by the Administration:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 training, drills and exercises; .2 security threats and security incidents; .3 breaches of security; .4 changes in security level; .5 communications relating to the direct security of the ship such as specific threats to the ship or to port facilities the ship is, or has been, in; .6 internal audits and reviews of security activities; .7 periodic review of the ship security assessment; .8 periodic review of the ship security plan; .9 implementation of any amendments to the plan; and .10 maintenance, calibration and testing of any security equipment provided on board, including testing of the ship security alert system. 	<p>SOLAS 1974 (2002 amendments), regulation XI-2/9; ISPS Code part A, sections 9 and 10</p>

	<p>Continuous Synopsis Record (CSR) Every ship to which chapter I of the Convention applies shall be issued with a Continuous Synopsis Record. The Continuous Synopsis Record provides an on-board record of the history of the ship with respect to the information recorded therein.</p>	<p>SOLAS 1974 (2002 amendments), regulation XI-1/5</p>
2	<p>In addition to the certificates listed in section 1 above, passenger ships shall carry:</p>	
	<p>Passenger Ship Safety Certificate¹ A certificate called a Passenger Ship Safety Certificate shall be issued after inspection and survey to a passenger ship which complies with the requirements of chapters II-1, II-2, III and IV and any other relevant requirements of SOLAS 1974. A Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P) shall be permanently attached.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12, (2000 amendments), appendix</p>
	<p>Exemption Certificate² When an exemption is granted to a ship under and in accordance with the provisions of SOLAS 1974, a certificate called an Exemption Certificate shall be issued in addition to the certificates listed above.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation I/12; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12</p>
	<p>Special Trade Passenger Ship Safety Certificate, Special Trade Passenger Ship Space Certificate A Special Trade Passenger Ship Safety Certificate issued under the provisions of the Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971. A certificate called a Special Trade Passenger Ship Space Certificate shall be issued under the provisions of the Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973.</p>	<p>STP 71, rule 5 SSTP 73, rule 5</p>
	<p>Search and rescue co-operation plan Passenger ships to which chapter I of the Convention applies shall have on board a plan for co-operation with appropriate search and rescue services in event of an emergency.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation V/7.3</p>

¹ The form of the Certificate and its Record of Equipment may be found in the GMDSS amendments to SOLAS 1974.

² SLS.14/Circ.115 and Add.1 refers to the issue of exemption certificates.
 I:\CIRC\FAL\02\87.doc

	<p>List of operational limitations Passenger ships to which chapter I of the Convention applies shall keep on board a list of all limitations on the operation of the ship, including exemptions from any of the SOLAS, regulations, restrictions in operating areas, weather restrictions, sea state restrictions, restrictions in permissible loads, trim, speed and any other limitations, whether imposed by the Administration or established during the design or the building stages.</p>	<p>SOLAS 1974 2000 amendments), regulation V/30</p>
	<p>Decision support system for masters In all passenger ships, a decision support system for emergency management shall be provided on the navigation bridge.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation III/29</p>
3	<p>In addition to the certificates listed in section 1 above, cargo ships shall carry:</p>	
	<p>Cargo Ship Safety Construction Certificate³ A certificate called a Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be issued after survey to a cargo ship of 500 gross tonnage and over which satisfies the requirements for cargo ships on survey, set out in regulation I/10 of SOLAS 1974, and complies with the applicable requirements of chapters II-1 and II-2, other than those relating to fire-extinguishing appliances and fire control plans.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12</p>
	<p>Cargo Ship Safety Equipment Certificate⁴ A certificate called a Cargo Ship Safety Equipment Certificate shall be issued after survey to a cargo ship of 500 gross tonnage and over which complies with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 and III and any other relevant requirements of SOLAS 1974. A Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E) shall be permanently attached.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12 (2000 amendments), appendix</p>

³ The form of the Certificate may be found in the GMDSS amendments to SOLAS 1974.

⁴ The form of the Certificate and its Record of Equipment may be found in the GMDSS amendments to SOLAS 1974.

	<p>Cargo Ship Safety Radio Certificate⁵ A certificate called a Cargo Ship Safety Radio Certificate shall be issued after survey to a cargo ship of 300 gross tonnage and over, fitted with a radio installation, including those used in life-saving appliances, which complies with the requirements of chapters III and IV and any other relevant requirements of SOLAS 1974. A Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Radio Certificate (Form R) shall be permanently attached.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12</p>
	<p>Cargo Ship Safety Certificate A certificate called a Cargo Ship Safety Certificate may be issued after survey to a cargo ship which complies with the relevant requirements of chapters II-1, II-2, III, IV and V and other relevant requirements of SOLAS 1974 as modified by the 1988 SOLAS Protocol, as an alternative to the above cargo ship safety certificates. A Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C) shall be permanently attached.</p>	<p>1988 SOLAS Protocol, regulation I/12 (2000 amendments), appendix</p>
	<p>Exemption Certificate⁶ When an exemption is granted to a ship under and in accordance with the provisions of SOLAS 1974, a certificate called an Exemption Certificate shall be issued in addition to the certificates listed above.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation I/12 ; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12</p>
	<p>Document of authorization for the carriage of grain A document of authorization shall be issued for every ship loaded in accordance with the regulations of the International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk either by the Administration or an organization recognized by it or by a Contracting Government on behalf of the Administration. The document shall accompany or be incorporated into the grain loading manual provided to enable the master to meet the stability requirements of the Code.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation VI/9; International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk, section 3</p>

⁵ The form of the Certificate and its Record of Equipment may be found in the GMDSS amendments to SOLAS 1974.

⁶ SLS.14/Circ.115 and Add.1 refers to the issue of exemption certificates.

	<p>Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage A certificate attesting that insurance or other financial security is in force shall be issued to each ship carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo. It shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of article VII, paragraph 1, of the CLC Convention have been complied with.</p>	<p>CLC 1969, article VII</p>
	<p>Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of the 1992 CLC Convention shall be issued to each ship carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of article VII, paragraph 1, of the Convention have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State, such certificate shall be issued by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State, it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State.</p>	<p>CLC 1992, article VII</p>
	<p>Enhanced survey report file Bulk carriers and oil tankers shall have a survey report file and supporting documents complying with paragraphs 6.2 and 6.3 of annex A and annex B of resolution A.744 (18) – Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers.</p>	<p>SOLAS 1974 (2002 amendments), regulation XI-1/2; resolution A.744(18)</p>
	<p>Record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage Subject to provisions of paragraphs (4), (5), (6) and (7) of regulation 15 of Annex I of MARPOL 73/78, every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be fitted with an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration. The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 15(3)(a)</p>

	<p>Cargo Information The shipper shall provide the master or his representative with appropriate information, confirmed in writing, on the cargo, in advance of loading. In bulk carriers, the density of the cargo shall be provided in the above information.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations VI/2 and XII/10; MSC/Circ.663</p>
	<p>Bulk Carrier Booklet To enable the master to prevent excessive stress in the ship's structure, the ship loading and unloading solid bulk cargoes shall be provided with a booklet referred to in SOLAS regulation VI/7.2. The booklet shall be endorsed by the Administration or on its behalf to indicate that SOLAS regulations XII/4, 5, 6 and 7, as appropriate, are complied with. As an alternative to a separate booklet, the required information may be contained in the intact stability booklet.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations VI/7 and XII/8; Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers (BLU Code)</p>
	<p>Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of regulation 13(10) of Annex I of MARPOL 73/78 shall be provided with a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph 2 of regulation 13A of Annex I of MARPOL 73/78.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 13A</p>
	<p>Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual (COW Manual) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the specifications referred to in paragraph 2 of regulation 13B of Annex I of MARPOL 73/78.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 13B</p>

<p>Condition Assessment Scheme (CAS) Statement of Compliance, CAS Final Report and Review Record A Statement of Compliance shall be issued by the Administration to every oil tanker which has been surveyed in accordance with the requirements of the Condition Assessment Scheme (CAS) (resolution MEPC.94(46), as amended) and found to be in compliance with these requirements. In addition, a copy of the CAS Final Report which was reviewed by the Administration for the issue of the Statement of Compliance and a copy of the relevant Review Record shall be placed on board to accompany the Statement of Compliance.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I (2001 amendments (resolution MEPC.95(46)), regulation 13G; resolution MEPC.94(46)</p>
<p>Hydrostatically Balanced Loading (HBL) Operational Manual Every oil tanker which, in compliance with regulation 13G(6)(b), operates with Hydrostatically Balanced Loading shall be provided with an operational manual in accordance with resolution MEPC.64(36).</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I (2001 amendments (resolution MEPC.95(46)), regulation 13G</p>
<p>Oil Discharge Monitoring and Control (ODMC) Operational Manual Every oil tanker fitted with an Oil Discharge Monitoring and Control system shall be provided with instructions as to the operation of the system in accordance with an operational manual approved by the Administration.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 15(3)(c)</p>
<p>Subdivision and stability information Every oil tanker to which regulation 25 of Annex I of MARPOL 73/78 applies shall be provided in an approved form with information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this regulation and data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this regulation.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 25</p>

4	<p>In addition to the certificates listed in sections 1 and 3 above, where appropriate, any ship carrying noxious liquid chemical substances in bulk shall carry:</p>	
	<p>International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS Certificate) An international pollution prevention certificate for the carriage of noxious liquid substances in bulk (NLS certificate) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of regulation 10 of Annex II of MARPOL 73/78, to any ship carrying noxious liquid substances in bulk and which is engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other Parties to MARPOL 73/78. In respect of chemical tankers, the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk and the International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, issued under the provisions of the Bulk Chemical Code and International Bulk Chemical Code, respectively, shall have the same force and receive the same recognition as the NLS certificate.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex II, regulations 11 and 12A</p>
	<p>Cargo record book Every ship to which Annex II of MARPOL 73/78 applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in appendix IV to the Annex.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex II, regulation 9</p>
	<p>Procedures and Arrangements Manual (P & A Manual) Every ship certified to carry noxious liquid substances in bulk shall have on board a Procedures and Arrangements Manual approved by the Administration.</p>	<p>Resolution MEPC.18(22), chapter 2; MARPOL 73/78, Annex II, regulations 5, 5A and 8</p>
	<p>Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances Every ship of 150 gross tonnage and above certified to carry noxious liquid substances in bulk shall carry on board a shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances approved by the Administration.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex II, regulation 16</p>

5	<p>In addition to the certificates listed in sections 1 and 3 above, where applicable, any chemical tanker shall carry:</p>	
	<p>Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk A certificate called a Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, the model form of which is set out in the appendix to the Bulk Chemical Code, should be issued after an initial or periodical survey to a chemical tanker engaged in international voyages which complies with the relevant requirements of the Code.</p> <p>Note: The Code is mandatory under Annex II of MARPOL 73/78 for chemical tankers constructed before 1 July 1986.</p> <p>or</p>	<p>BCH Code, section 1.6; BCH Code as modified by resolution MSC.18(58), section 1.6</p>
	<p>International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk A certificate called an International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, the model form of which is set out in the appendix to the International Bulk Chemical Code, should be issued after an initial or periodical survey to a chemical tanker engaged in international voyages which complies with the relevant requirements of the Code.</p> <p>Note: The Code is mandatory under both chapter VII of SOLAS 1974 and Annex II of MARPOL 73/78 for chemical tankers constructed on or after 1 July 1986.</p>	<p>IBC Code, section 1.5; IBC Code as modified by resolutions MSC.16(58) and MEPC.40(29), section 1.5</p>
6	<p>In addition to the certificates listed in sections 1 and 3 above, where applicable, any gas carrier shall carry:</p>	
	<p>Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk A certificate called a Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, the model form of which is set out in the appendix to the Gas Carrier Code, should be issued after an initial or periodical survey to a gas carrier which complies with the relevant requirements of the Code.</p>	<p>GC Code, section 1.6</p>

	<p>International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk A certificate called an International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, the model form of which is set out in the appendix to the International Gas Carrier Code, should be issued after an initial or periodical survey to a gas carrier which complies with the relevant requirements of the Code.</p> <p>Note: The Code is mandatory under chapter VII of SOLAS 1974 for gas carriers constructed on or after 1 July 1986.</p>	<p>IGC Code, section 1.5; IGC Code as modified by resolution MSC.17(58), section 1.5</p>
7	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any high-speed craft shall carry:</p>	
	<p>High-Speed Craft Safety Certificate A certificate called a High-Speed Craft Safety Certificate shall be issued after completion of an initial or renewal survey to a craft which complies with the requirements of the 1994 HSC Code or the 2000 HSC Code, as appropriate.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation X/3; 1994 HSC Code, section 1.8; 2000 HSC Code, section 1.8</p>
	<p>Permit to Operate High-Speed Craft A certificate called a Permit to Operate High-Speed Craft shall be issued to a craft which complies with the requirements set out in paragraphs 1.2.2 to 1.2.7 of the 1994 HSC Code or the 2000 HSC Code, as appropriate.</p>	<p>1994 HSC Code, section 1.9; 2000 HSC Code, section 1.9</p>
8	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any ship carrying dangerous goods shall carry:</p>	
	<p>Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods The Administration shall provide the ship with an appropriate document as evidence of compliance of construction and equipment with the requirements of regulation II-2/19 of SOLAS 1974. Certification for dangerous goods, except solid dangerous goods in bulk, is not required for those cargoes specified as class 6.2 and 7 and dangerous goods in limited quantities.</p>	<p>SOLAS 1974, (2000 amendments), regulation II-2/19.4</p>

9	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any ship carrying dangerous goods in packaged form shall carry:</p>	
	<p>Dangerous goods manifest or stowage plan Each ship carrying dangerous goods in packaged form shall have a special list or manifest setting forth, in accordance with the classification set out in the IMDG Code, the dangerous goods on board and the location thereof. Each ship carrying dangerous goods in solid form in bulk shall have a list or manifest setting forth the dangerous goods on board and the location thereof. A detailed stowage plan, which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board, may be used in place of such a special list or manifest. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.</p>	<p>SOLAS 1974, (2002 amendments), regulations VII/4.5 and VII/7-2; MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4</p>
10	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any ship carrying INF cargo shall carry:</p>	
	<p>International Certificate of Fitness for the Carriage of INF Cargo A ship carrying INF cargo shall comply with the requirements of the International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships (INF Code) in addition to any other applicable requirements of the SOLAS regulations and shall be surveyed and be provided with the International Certificate of Fitness for the Carriage of INF Cargo.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation VII/16; INF Code (resolution MSC.88(71)), paragraph 1.3</p>
11	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any Nuclear Ship shall carry:</p>	
	<p>A Nuclear Cargo Ship Safety Certificate or Nuclear Passenger Ship Safety Certificate, in place of the Cargo Ship Safety Certificate or Passenger Ship Safety Certificate, as appropriate. Every Nuclear powered ship shall be issued with the certificate required by SOLAS chapter VIII.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation VIII/10</p>

Other certificates and documents which are not mandatory	
Special purpose ships	
<p>Special Purpose Ship Safety Certificate In addition to SOLAS certificates as specified in paragraph 7 of the Preamble of the Code of Safety for Special Purpose Ships, a Special Purpose Ship Safety Certificate should be issued after survey in accordance with the provisions of paragraph 1.6 of the Code for Special Purpose Ships. The duration and validity of the certificate should be governed by the respective provisions for cargo ships in SOLAS 1974. If a certificate is issued for a special purpose ship of less than 500 gross tonnage, this certificate should indicate to what extent relaxations in accordance with 1.2 were accepted.</p>	Resolution A.534(13) as amended by MSC/Circ.739; SOLAS 1974, regulation 1/12; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12
Offshore support vessels	
<p>Certificate of Fitness for Offshore Support Vessels When carrying such cargoes, offshore support vessels should carry a Certificate of Fitness issued under the "Guidelines for the Transport and Handling of Limited Amounts of Hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk on Offshore Support Vessels". If an offshore support vessel carries only noxious liquid substances, a suitably endorsed International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk may be issued instead of the above Certificate of Fitness.</p>	Resolution A.673(16); MARPOL 73/78, Annex II, regulation 13(4)
Diving systems	
<p>Diving System Safety Certificate A certificate should be issued either by the Administration or any person or organization duly authorized by it after survey or inspection to a diving system which complies with the requirements of the Code of Safety for Diving Systems. In every case, the Administration should assume full responsibility for the certificate.</p>	Resolution A.536(13), section 1.6
Dynamically supported craft	
<p>Dynamically Supported Craft Construction and Equipment Certificate To be issued after survey carried out in accordance with paragraph 1.5.1(a) of the Code of Safety for Dynamically Supported Craft.</p>	Resolution A.373(X), section 1.6


	Mobile offshore drilling units	
	Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate To be issued after survey carried out in accordance with the provisions of the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 1979, or, for units constructed on or after 1 May 1991, the Code for the Construction and Equipment of Drilling Units, 1989.	Resolution A.414(XI), section 1.6; Resolution A.649(16) section 1.6; Resolution A.649(16) as modified by resolution MSC.38(63), section 1.6
	Wing-In-Ground (WIG) Craft	
	Wing-in-ground Craft Safety Certificate A certificate called a WIG Craft Safety Certificate should be issued after completion of an initial or renewal survey to a craft, which complies with the provisions of the Interim Guidelines for WIG craft.	MSC/Circ.1054, section 9
	Permit to Operate WIG Craft A permit to operate should be issued by the Administration to certify compliance with the provisions of the Interim Guidelines for WIG craft.	MSC/Circ.1054, section 10
	Noise levels	
	Noise Survey Report A noise survey report should be made for each ship in accordance with the Code on Noise Levels on Board Ships.	Resolution A.468(XII), section 4.3

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

Liberian Flag Inspection questionnaire

Πανεπιστήμιο Πατρών

ANNEX II

	MARITIME OPERATIONS DEPARTMENT	INSPECTION PORT _____	
	MARINE SAFETY DIVISION	DATE INSPECTED _____	
		<input type="checkbox"/> INITIAL	<input type="checkbox"/> QUARTERLY PASSENGER
		<input type="checkbox"/> ANNUAL	<input type="checkbox"/> SPECIAL

PART A. SHIP DOCUMENTS – STATUTORY CERTIFICATES				RECOGNIZED SECURITY ORGANIZATION: _____				
CLASS SOCIETY _____		RECOGNIZED ORGANIZATION _____						
NAME OF CERTIFICATE	ISSUE	EXPIRY DATE	NAME OF CERTIFICATE	ISSUE	EXPIRY DATE			
	MONTH/ YEAR	MONTH/ YEAR		MONTH/ YEAR	MONTH/ YEAR	MONTH/ YEAR	MONTH/ YEAR	
1. Passenger Ship Safety Certificate			8. International Ship Security Certificate					
2. Cargo Ship Safety Equipment Certificate			9. Civil Liability Convention (CLC)					
3. Cargo Ship Safety Radio Certificate			10. Radio Station License-(or TA)					
4. Cargo Ship Safety Construction Certificate			11. Fitness for Carriage of Chemicals in bulk					
5. Load Line Certificate			12. Fitness for Carriage of Liquefied Gas in bulk					
6. International Oil Pollution Prevention			13. DOC Authorization for the Carriage of Grain					
7. SMC Certificate			14. International Air Pollution Prevention Certificate					
15. For bulkers and oil tankers, is the Hull Survey Report file maintained on board (See IMO Res A.744(18))?							<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
COMMENTS:								

PART B. PUBLICATIONS (Indicate if on board)							
NAME OF PUBLICATION	Y	N	EDITION YEAR	NAME OF PUBLICATION	Y	N	EDITION YEAR
1. Combined Publication Folder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		10. IMO Code of Safe Practice for Timber Deck Cargos, 1991 Edition	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2. Articles of Agreement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		11. Int. Code of Signals – Current Edition	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3. Int. Safety Guide for Oil Tankers & Terminals	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		12. ICS Tanker Safety Guide (Gas) - 1995 Edition	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4. ICS Tanker Safety Guide (Chemicals)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		13. SOPEP or SMPEP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5. Cargo Record Book for Chemical Carriers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		14. Cargo Securing Manual (CSM)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6. Oil Record Book	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		15. Garbage Mgt Plan and Record Book	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7. IMO International Maritime Dangerous Goods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		16. SOLAS Consolidated 2004 edition	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8. MARPOL 1973/78	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		17. Ballast Water Management Plans	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9. Vol III of IAMSAR Manual	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		18. Ship Security Plan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Comments:							

PART C – ISM		<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
1. Does the Master understand and perform his safety management system responsibilities:		<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
2. SMS manual on board?		<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
3. Are there records of internal audits?		<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
4. Are there records of external audits?		<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
Record any outstanding nonconformities:			

PART D – ISPS		<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
1. Does the Master understand and perform his security responsibilities:		<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
2. Did the crew check your ID when boarding?		<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
3. Are the restricted areas identified?		<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
4. Are the restricted areas they controlled?		<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
Record any observations:			

PART E. MANNING - Minimum Safe Manning Certificates in Vessel's Present Name: Yes No Application Submitted

SHIP'S COMPLEMENT

OFFICERS	Manning Requirements	Actual Number
Deck		
Engine		
Others		
CREW		
Deck		
Engine		
Others		

Comments:

PART F. Officer's List	NAME	Liberian Number	List Nat. Lic. when Liberian not available	Grade	Issue Date
MASTER					
CHIEF MATE					
CHIEF ENGINEER					

Note: List only the information for the Master, Chief Mate and Chief Engineer and for any other officer whose license has expired or who does not have a Liberian license.

GMDSS - One GMDSS Radio Electronic Operator or two (2) deck/navigation officers with GMDSS General Operator certificates required.

GMDSS - Valid Certificates sighted? Yes No

Security Officer Designated in writing (Required by July 2004)? Yes No

Comments:

PART G. SEAFARER'S IDENTIFICATION AND RECORD BOOK

- Are all crew members holding valid Seafarer's Identification Books? Yes No
Identify crew members without Liberian Seaman's books on crew list, and attach crew list to this report
- Are there on board the minimum number of persons holding valid Liberian Special Qualifications as required by the Minimum Safe Manning Certificate and type of vessel? Yes No
- Crew received security training on board? Yes No

CHECK BELOW

ABLE SEAMAN	SURVIVAL CRAFT CREWMAN/RESCUE BOAT	TANKERMAN OIL PERSON IN CHARGE	TANKERMAN CHEMICALS PERSON IN CHARGE	TANKERMAN LIQUID GAS PERSON IN CHARGE
ORDINARY SEAMAN	OILER/MOTORMAN	TANKERMAN OIL ASSISTANT	TANKERMAN LIQUID CHEMICALS ASSISTANT	TANKERMAN LIQUID GAS ASSISTANT
GP-1	DESIGNATED MEDICAL CARE PROVIDER	TANKERMAN OIL CRUDE OIL WASHING INERT GAS (COW)		

Comments:

PART H. LOG BOOKS – Bridge and Engine Room Log Book/Logs and Records

1. Language _____
2. Date lifeboats last lowered into water _____
3. Security Drills conducted quarterly? YES NO
Date of last drill: _____
4. Boat and Fire Drills attended by crew monthly? YES NO
Date of last drill: _____
5. Safety Training held weekly? YES NO
Last 3 sessions: _____

Comments: _____

PART I. NAVIGATION, CHARTS, PUBLICATIONS AND RECORDS

- | | | | |
|----|---|-----------------|-------|
| 1. | Electronic Charts (Specify) _____ | Last Update | _____ |
| 2. | Chart List or Catalog (Specify Publisher) _____ | Year of Issue | _____ |
| 3. | Navigational Charts _____ | Last Correction | _____ |
| 4. | Pilot Books/Sailing Directions _____ | Date | _____ |
| 5. | Notices to Mariners _____ | Latest Issues | _____ |
| 6. | List of Lights/Radio Aids _____ | Last Correction | _____ |
| 7. | Tide Tables _____ | Year of Issue | _____ |
| 8. | Nautical Almanac _____ | Year of Issue | _____ |
| 9. | Voyage or Passage Planning regularly used? <input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO | | |

Comments: _____

PART J. NAVIGATIONAL AIDS/EMERGENCY COMMUNICATIONS

					SART	<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
					EPIRB	<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
	ONBOARD		OPERABLE		VHF/PORTABLES	<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
	Y	N	Y	N	NAVTEX	<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
1. Radar No. 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
2. Radar No. 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
3. ARPA/Radar Plotting Facilities	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
4. AIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
5. Magnetic compass/Error Book	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Last Adjustment		Last Entry
6. Gyro Compass Master, Repeaters	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
7. Echo Sounding Device	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
8. Suitable electronic navigation system.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
9. Course Recorder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
10. VDR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
11. Rate of Turn Indicator	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
12. Speed and Distance Indicator	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
13. Steering Gear Test (Arrival/Departure)					Date last tested		
14. Emergency Steering Drills (Qrtly)					Date last drill		

Comments:

PART K GENERAL SAFETY – It is recommended Nautical Inspectors follow instructions in Guide to Nautical Inspectors

1. Pilot boarding arrangements. Satisfactory Unsatisfactory
 YES NO
2. Boat and Fire Drills carried out by Inspector
Was performance of crew during drills satisfactory? YES NO
3. Are lifesaving and firefighting equipment maintenance manuals and instructions available to the crew?

Comment on need for further training with respect to Fire and Boat Drills:

4. Inflatable life rafts comments Give date of last servicing of rafts and hydrostatic releases:

5. Check condition of Lifesaving Equipment, including:
Satisfactory?

- | Yes | No | |
|--------------------------|--------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Life boat/Rescue boat davits-foundations |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Lifeboat/Rescue boat- structural |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Properly outfitted - equipment serviceable |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Lifejackets/TPA's/immersion suits - |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Lights/whistles/retro material - serviceable |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Pyrotechnics |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Line throwing equipment |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Man overboard signals - |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Muster List and Emergency Instructions checked |

Comments:

5. Check condition of Fire Fighting Equipment, including:
Satisfactory?

- | Yes | No | |
|--------------------------|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Fixed and portable extinguishers - servicing annual |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Emergency Fire Pump |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Foam analysis |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Vent closures |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Emergency escapes |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Emergency generator |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EEBDs |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Fireman's Outfits |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | International Connection |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Fire control Plan checked |

Comments:

PART L. MEDICINE CHEST AND MEDICAL PUBLICATIONS

1. Fully stocked with instructions
2. Medical Guide up-to-date
3. Medical Log book
4. Emergency Response Supplement to International Maritime Dangerous Goods Code – or equivalent
5. Accident Prevention Guide

PART M. CREW ACCOMMODATIONS - Visual observation in accordance with ILO Conventions

Satisfactory?

Yes No

- 1. Interior finishing or decoration
- 2. Ventilation (efficiency-obstructions)
- 3. Lighting efficiency
- 4. Access and emergency escape markings
- 5. Sanitary Conditions (check toilets, crew common areas and food storage preparation areas)
- 6. Drinking Water (supply & arrangements) Volume on board _____, Volume supplied by evaporator _____.
- 7. Galley (cleanliness/grease traps/range hoods)
- 8. Crew Spaces clear of ship's stores or equipment

Comments:

PART N. GENERAL; General remarks on overall condition of vessel, including condition of engine room spaces/bilges:

1. Check condition of decks and superstructure:
Satisfactory?
Yes No
- Weather Deck including forecastle
 - Cargo gear /cargo manifold
 - Line handling equipment
 - Anchors and anchor windlass -
 - Electrical fixtures, alarms and lighting
 - Deck openings; hatches, doors, pipe penetrations, vents
 - Tank gauging equipment
 - Upper decks including bridge
 - Pump room or Cargo room if applicable

Comments :

2. Check condition of Engineerroom, and steering gear space:
Satisfactory?
Yes No
- Lighting
 - Ventilation
 - Alarms
 - Guards -
 - Main engine & Auxiliaries
 - Pumps
 - Sea chest
 - Oil Water Separator, alarms, and monitor
 - Steering Gear Room

Comments:

Additional Comments:

IMPORTANT NOTICE

THIS INSPECTION REPORT DOES NOT CONSTITUTE CERTIFICATION, WARRANTY OR OTHER REPRESENTATION AS TO THE SEAWORTHINESS OF THE VESSEL DESCRIBED HEREIN, NOR DOES IT RELIEVE ANY PERSON OR ORGANIZATION FROM THEIR RESPECTIVE RESPONSIBILITIES AND OBLIGATIONS TO ENSURE THAT THE VESSEL IS MAINTAINED IN A SEAWORTHY CONDITION.

Sincerely,

INSPECTOR

MASTER (OR REPRESENTATIVE)

NOTICE TO MASTER: Masters must review all entries in this Report before acknowledging it. It is recommended that they discuss with nautical Inspector any findings, which do not agree with actual conditions prevailing on board at the time of inspection.

NOTICE TO COMPANY: If you disagree with the inspector's comments or recommendations please contact the Administration.

LIST OF DEFFICIENCIES and/ or RECOMMENDATIONS REGARDING OPERATIONAL SAFETY INSPECTION

Page () of ()

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ

- Class Surveys –

- a. Annual / Intermediate / Docking Survey Checklist,
- b. Ship type specific Structural Examination requirements for Annual and Intermediate surveys,
- c. Ballast tank examination requirements at Annual, Intermediate and Special Surveys,
- d. Enhanced Annual & Intermediate Survey Requirements for ESP Ships. (Lloyd's Register)

Παράρτημα Δα)

Annual / Intermediate / Docking Survey Checklist

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Survey Checklist

Report no:

Annual surveys/Intermediate surveys/Docking surveys

In accordance with the classification regulations.
Survey requirements for all ships including oil tankers and bulk carriers.
(See additional check lists for chemical tankers and gas carriers.)

Page 1 of 12

Name of ship	LR number	Surveyor's signature	Date
--------------	-----------	----------------------	------

For annual or intermediate survey mark 'X' to indicate 'yes' and 'O' to indicate an outstanding action in appropriate block for each item. If an item is not applicable mark 'N/A' in appropriate block. All required dates should be recorded at these surveys.

For docking survey complete section 7 only.

Annual survey:	to be held within 3 months before or after the anniversary date
Intermediate survey:	together with the 2 nd or 3 rd annual survey (including full requirements of the Annual Survey)
Docking survey:	to be held as required by regs. pt.1 ch. 2, sec. 3.5.3
In-water survey:	in lieu of the drydocking between special surveys

1. General (Annual and Intermediate Surveys)

1.1	Confirm no modifications have been made to the ship or equipment which would affect the class (any modifications are to be reported).	—
1.2	Confirm that all periodical surveys required for boilers and other pressure vessels are up to date.	—
1.3	Confirm the CSM and CSH cycles are up to date in accordance with the current survey status.	—
1.4	Confirm that the Periodical Survey of the automation and/or remote controls for the main propulsion plant are not overdue. (see also section 4)	—
1.5	Confirm that the Periodical Survey of the inert gas system is not overdue. (see also section 6)	—
1.6	Confirm the Classification Certificate now endorsed for Annual Survey	—
1.7	Confirm the Classification Certificate now endorsed for Intermediate Survey	—

2. Documentation (Annual and Intermediate Surveys)

2.1	List the following:	Expiry date	A.S. or I.S. endorsement date	Certificate issued by
(a)	*Cargo Ship Safety Construction Certificate			
(b)	*Cargo Ship Safety Equipment Certificate			
(c)	*Cargo Ship Safety Radio Certificate			
(d)	*International Load Line Certificate			
(e)	*International Oil Pollution Prevention Certificate			
(f)	*International Safety Management Certification			
(g)	*Cargo Ship Safety Certificate (where applicable)			
2.2	The log entries record that the following have been checked or tested and found satisfactory within twelve (12) hours before departure from any port.			
(a)	Steering gear (The tests included, where applicable, the operation of the main steering gear, the auxiliary steering gear, remote control systems, bridge steering position, emergency power supply, rudder angle indicators, steering gear system power unit)			—
(b)	Communications system bridge to steering gear compartment			—
(c)	Full movement of the rudder			—
(d)	Visual inspection of steering linkage			—
2.3	The log entries record that emergency steering drills have been carried out every three (3) months.			
2.4	The change-over procedure diagrams of steering gear are posted.			
2.5	All officers are reportedly familiar with steering gear change-over procedures.			
2.6	The approved stability/loading information is on board.			
2.7	For ships assigned timber loadlines the approved timber deck cargo loading and lashing plan is on board.			
2.8	The required documentation for oil tankers (including combination carriers) and dry bulk cargo ships (bulk carriers) is on board.			

*See notes Section 10

Name of ship	LR number	Surveyor's signature	Date
--------------	-----------	----------------------	------

3. Hull Survey (Annual and Intermediate Surveys)			
3.1	The condition of the hull and its closing appliances is satisfactory as far as could be seen. The following items should be included as applicable (see also Appendix 1 for shell doors):		
3.1.1	Hatchways; weather decks, casings, fiddley openings, skylights, flush deck scuttles, deckhouses and companionways; superstructures, windows; side scuttles; and deadlights; chutes and other openings; scuppers; sanitary discharges and valves; guard rails and bulwarks; freeing ports, gangways and lifelines; and permanent fittings for timber deck cargoes.		—
3.1.2	Vents and air pipes. Where appropriate vents and air pipe condition should be verified (Annual and Intermediate Surveys)		—
3.2	The condition of the anchoring and mooring equipment is satisfactory, as far as could be seen.		—
3.3	The watertight doors in the watertight bulkheads have been examined, operationally tested (remotely and locally) and found satisfactory.		—
3.4	The condition of the watertight bulkhead penetrations is satisfactory, as far as could be seen.		—
3.5*	The structural fire protection arrangements remain unchanged (Alterations are to be reported).		—
3.6*	The manual and/or automatic fire doors have been operationally tested and found satisfactory.		—
3.7	The operation of the loading instrument has been verified.		—
3.8	The freeboard marks have been verified.		—
3.9	Hatch covers, coamings and gaskets have been checked and mechanically operated hatch covers tested and found weathertight.		—
3.10	Salt water ballast tanks The tanks where protective coating was not applied at construction or has been reported in POOR condition and not repaired have been examined and found satisfactory. (report tanks) Note: Those tanks which may require to be internally examined at annual survey are indicated in the Survey Status.		—
3.11	Dry bulk cargo ships (bulk carriers)		—
(a)	(1) Close-up survey of cargo hold steel hatch covers, coamings and stiffeners.		—
(b)	For ships less than 10 years old		—
(1)	An overall survey of the forward cargo hold and an aft cargo hold (annual only)		—
(c)	For ships between 10 and 15 years old		—
(1)	Overall survey of all cargo holds (annual and intermediate)		—
(2)	Close-up survey of at least 25% of the cargo hold side shell frames, their lower end attachments and adjacent shell plating in a forward cargo hold (annual only)		—
(d)	For ships greater than 15 years old†		—
(1)	Overall survey of all cargo holds (annual only)		—
(2)	Close-up survey of at least 25% of the cargo hold side shell frames, their lower end attachments and adjacent shell plating in a forward cargo hold and one other selected cargo hold (annual only)		—
(e)	The close-up survey has been extended to include all other cargo holds because of the need for remedial action (details to be reported). Any necessary thickness measurement is to be reported.		—
3.12	Oil tankers including combination carriers, dry bulk cargo ships (bulk carriers) and chemical tankers		—
(a)	Close-up survey and thickness measurement of areas of substantial corrosion identified in the Survey Status or the Executive Summary carried out satisfactorily (report area(s) and thicknesses)		—
(b)	All ballast tanks adjacent to a cargo tank with any means of heating have been examined and found satisfactory. Any necessary thickness measurement is to be reported.		—
3.13	All ships assigned the special features notation "certified container securing arrangements". The condition of the securing arrangements is satisfactory as far as could be seen.		—
3.14	General dry cargo ships (see note 5 section 10)		—
(a)	(1) Close-up survey of cargo hold steel hatch covers, coaming and stiffeners.		—
(b)	For ships between 10 and 15 years old†		—
(1)	Overall survey of one forward and one after cargo hold and their associated tween deck spaces (annual only)		—
(c)	For ships greater than 15 years old†		—
(1)	Overall survey of all cargo holds and tween deck spaces (annual only).		—
(2)	Close-up survey of at least 25% of all shell frames, including their end attachments and adjacent shell plating in a forward lower cargo hold and one other selected lower cargo hold (annual only).		—
(d)	The close up survey has been extended to include all other cargo holds because of the need for remedial action (details to be reported). Any necessary thickness measurement is to be reported.		—

*See notes Section 10

† For Intermediate Surveys see section 8

Name of ship	LR number	Surveyor's signature	Date
--------------	-----------	----------------------	------

4. Machinery and Electrical Installation Survey (Annual and Intermediate Surveys)

4.1	The machinery and boiler spaces and essential machinery have been generally examined and found satisfactory.	—
4.2	The emergency escape routes from the machinery and boiler spaces are free of obstruction.	—
4.3	The machinery and boiler spaces are free of all visible fire and explosion hazards.	—
4.3.1	Piping systems containing fuel oil, lubricating oil or other flammable oils where fitted have been examined and operated as far as practicable, special attention being paid to tightness, fire precaution arrangements, flexible hoses and sounding arrangements and found satisfactory.	—
4.4	The main and auxiliary steering arrangements, including their associated equipment and control system, have been examined, operated and found satisfactory.	—
4.5	All the means of communication between navigating bridge, machinery control and alternative steering positions have been tested and found satisfactory.	—
4.6	The bilge pumping systems, including bilge wells, extended spindles, pumps and level alarms where fitted, have been examined and operated as far as practicable and all found satisfactory.	—
4.6.1	Non-metallic expansion joints in piping systems which penetrate the hull and are fitted below the deepest loaded waterline have been examined and found satisfactory.	—
4.7	An external examination of boilers, pressure vessels, including safety devices, foundations, controls, relieving gear, insulation, gauges and piping has been carried out as far as practicable, and found satisfactory.	—
4.8	The electrical equipment and cabling forming the main and emergency electrical installations have been generally examined under operating conditions as far as practicable. Bonding straps for the control of static electricity and earthing arrangements as fitted have also been examined.	—
4.9	The satisfactory operation of the main and emergency sources of power and electrical services essential for safety in an emergency mode have been verified. (Where the sources of power are automatically controlled they have been tested in the automatic mode.)	—
4.10	A general examination of the following, where applicable, has been carried out and operation considered satisfactory:	—
	(a) Automation equipment	—
	(b) UMS <input type="checkbox"/> CCS <input type="checkbox"/> ICC <input type="checkbox"/> or IP <input type="checkbox"/> system (indicate those appropriate with X)	—
	(c) DP () and PCR <input type="checkbox"/> (enter detail of notation and indicate with X if PCR is appropriate)	—
	The DP System is also to be tested under operating conditions to an approved test schedule	—
4.11	An examination of the electrical installation in areas which may contain flammable gas or vapour and/or combustible dust, it has verified that it is in good condition and has been properly maintained	—
4.12	Confirm that the Machinery Planned Maintenance audit has been completed as applicable, see check list 2100PMS	—
4.13	Confirm that the Screwshaft Condition Monitoring and Turbine Condition Monitoring audits have been completed as applicable	—

5. Statutory Survey Related Items (Annual and Intermediate Services)

5.1*	The fire control plan and duplicate have been examined and are properly posted.	—
5.2*	All fire and/or smoke detection and alarm systems have been examined and tested, as far as practicable, and found satisfactory.	—
5.3*	An operative test of the fire main system and each fire pump, including the emergency fire pump, has been carried out separately, to demonstrate that the two required jets of water could be provided simultaneously from different hydrants.	—
5.4*	All fire hoses, nozzles, applicators and spanners are situated at their respective stations and in satisfactory condition.	—
5.5*	The fixed fire fighting system controls, piping, instructions and markings are properly maintained and serviced.	—
	Date of last reported system test	—
5.6*	All semi-portable and portable extinguishers are fully charged, in their stowed position and with valid service dates.	—
5.7	The remote controls for stopping fans and machinery and shutting off fuel supplies in machinery spaces and where fitted, the remote controls for stopping fans in accommodation spaces and means of cutting off power to the galley are in working order.	—
5.8	The closing arrangements of ventilators, annular spaces, skylights, doorways and tunnel where applicable are satisfactory.	—

* See notes Section 10

Name of ship	LR number	Surveyor's signature	Date
--------------	-----------	----------------------	------

5: Statutory Survey Related Items (Annual and Intermediate Services) Continued		
5.9*	The fireman's outfits are complete and in satisfactory condition.	—
5.10	Where Lloyd's Register is authorised to carry out the Periodic Load Line Inspection, Load Line Annual Survey and/or SAFCON Annual or Intermediate ¹ Survey on behalf of the National Authority provided the AS/ITSS is satisfactorily completed as appropriate in accordance with the checklist requirements then the Load Line, SAFCON survey dates may be recommended and the certificates endorsed accordingly provided in the case of the SAFCON the following is also dealt with:	—
	a) manning requirements and certificates (SOLAS CH V - Reg 13)	—
	b) manoeuvring booklet with information displayed on bridge (SOLAS CH II - 1 Reg 28 Res A601 (15))	—
	c) damage control plans for ships built 1/2/92 and after (SOLAS CH II - 1 Reg 23.1)	—
5.11	Confirmation that the following is satisfactory:	—
	a) structural fire protection and fire doors including remote stopping of ventilation systems (SOLAS CH II - 2)	—
	b) ventilation of machinery spaces (SOLAS CH II -1 Reg 35)	—
	c) noise protection in machinery spaces (SOLAS CH II - 1 Reg 36)	—
	d) engineer's alarm is audible in the engineer's accommodation area (SOLAS CH II - 1 Reg 38)	—
	e) domestic gaseous fuel arrangements (SOLAS CH II - 2 Reg 51)	—
	f) first start arrangements (SOLAS CH II - 1 Reg 26)	—
	g) arrangements for escape from working spaces (SOLAS CH II - 2 Reg 45)	—

* See notes Section 10

Name of ship	LR number	Surveyor's signature	Date
--------------	-----------	----------------------	------

6. Oil Tankers, including Combination Carriers (Annual and Intermediate Surveys)- in addition to Sections 1,2,3,4,&5			
	Weather deck		
6.1	Cargo tank openings including gaskets, covers, coamings, P/V valves and flame screens are all satisfactory as far as could be seen.		—
6.1.1	A portable instrument for measuring flammable vapour concentrations with sufficient spares and means of calibration is satisfactory.		—
6.2	Flame screens on vents at all bunker, oily ballast and oily slop tanks and void spaces are satisfactory as far as could be seen.		—
6.3	An examination of cargo, crude oil washing, bunker, ballast and vent piping systems including vent masts and headers has been carried out and all found in satisfactory condition.		—
6.3.1	An examination of cargo tank venting arrangements and secondary means of venting or over/ under pressure alarms, if fitted, has been found operational and satisfactory.		—
6.4	The condition of electrical equipment in dangerous zones is satisfactory as far as could be ascertained.		—
	Cargo pump room		
6.5	Confirm that no potential sources of ignition (in or near the cargo pump room) such as loose gear, excessive product in bilges, excessive vapours, combustible materials, etc. have been observed and if found then eliminated.		—
6.6	The access ladders are in satisfactory condition.		—
6.7	All electrical equipment is in satisfactory condition as far as could be ascertained.		—
6.8	The pump room bulkheads are free of signs of oil leakage or fractures.		—
6.9	The sealing arrangements of bulkhead penetrations are satisfactory.		—
6.10	An external examination of piping systems has been carried out and all found in a satisfactory condition.		—
6.11	The cargo, bilge, ballast and stripping pumps examined as far as practicable and found satisfactory for:		—
	(a) excessive gland seal leakage.		—
	(b) operation of electrical and mechanical remote operating and shutdown devices.		—
	(c) integrity of pump room bilge system and pump foundations.		—
6.12	The pump room ventilation system is operational, and the ducting intact, the dampers are operable and the screens are clean.		—
6.13	As far as could be seen, the installed pressure gauges on cargo discharge lines and level indicator systems are operational.		—
	Inert gas systems (where fitted)		
6.14	From external examination, all components and piping found free of signs of corrosion or gas/effluent leakage.		—
6.15	Both inert gas blowers are operational.		—
6.16	The scrubber room ventilation system is operational.		—
6.17	The deck water seal filling and draining system is operational and without evidence of water carry-over.		—
6.18	The non-return valve is operational.		—
6.19	The operation of all remotely operated or automatically controlled valves, in particular the flue gas isolating valve(s) found satisfactory.		—
6.20	The interlocking feature of the soot blowers checked and found satisfactory.		—
6.21	The gas pressure regulating valve automatically closes when the inert gas blowers are secured		—

Name of ship	LR number	Surveyor's signature	Date
--------------	-----------	----------------------	------

6. Oil Tankers, including Combination Carriers, continued (Annual and Intermediate Surveys) (In addition to Sections 1, 2, 3, 4 & 5)

6.22	The following safety devices of the inert gas system have been checked, as far as practicable, using simulated conditions where necessary and found satisfactory:	—
	(a) high oxygen content of gas in the inert gas main	—
	(b) low gas pressure in the inert gas main.	—
	(c) low pressure in the supply to the deck water seal	—
	(d) high temperature of gas in the inert gas main	—
	(e) low water pressure to the scrubber	—
	(f) accuracy of portable and fixed oxygen measuring equipment by means of calibration gas	—
	(g) water level in the scrubber	—
	(h) failure of the inert gas blowers	—
	(i) failure of the power supply to the automatic control system for the gas regulating valve and to the instrumentation for continuous indication and permanent recording of pressure and oxygen content in the inert gas main	—
	(j) high gas pressure in the inert gas main	—
	Fire Extinguishing Arrangements	
6.23*	All isolating valves and piping of the cargo tank and cargo pump room fixed fire fighting system were externally examined as far as practicable and found satisfactory.	—
6.24*	The deck foam and deck sprinkler systems were found to be operable and in satisfactory condition	—
	Emergency Towing Arrangements	
6.25	Condition of emergency towing arrangements found satisfactory	—

7. Docking Surveys

7.1	A satisfactory examination of the shell including bottom, side and bow plating, sea inlet boxes, keel, stern, sternframe and rudder(s) was carried out.	—
	Notes: Where a ship is assigned an *IWS notation or where an in-water survey is proposed to be held in lieu of the Intermediate docking survey between Special Surveys details of the underwater high resistance paint system is to be reported.	
	(a) where an *IWS notation: The condition of the high resistant paint is found satisfactory.	—
	(b) where an IWS is held: The condition of the high resistant paint is found satisfactory	—
7.2	The clearances of rudder bearings are satisfactory. Report clearances:	—
7.3	The sea suction and overboard discharge valves and their connections to the hull were generally examined and all found satisfactory.	—
7.4	The propeller and fastenings, sternbush fastenings, and the gratings at the sea inlets were examined and found satisfactory.	—
7.5	The propeller shaft seal(s) were found satisfactory and tight and the propeller shaft(s) clearance(s) were satisfactory. Report clearance/poker gauge readings:	—
7.6	The anchoring and mooring equipment was examined as far as practicable, the anchors and cables partially raised and lowered using the windlass and found satisfactory	—
	Note: The examination of anchors, chain cables, chain lockers and the requirements for thickness measurement are to be dealt with at docking surveys held in connection with the special survey.	
7.7	Oil tankers (including combination carriers) 5 years old and over	
	(a) A satisfactory general examination of the electrical equipment and cables in dangerous zones such as cargo pump room and spaces adjacent to and zones above cargo tanks for defective and non-certified safe-type electrical equipment, improperly installed.	—
	(b) The insulation resistance of the circuits was satisfactorily tested or there is a recent record of insulation resistance testing, that is considered acceptable. (see Intermediate Survey).	—
7.8	Where the Administration has implemented the Harmonised System of Survey and Certification and where LR is authorised to issue the Cargo Ship Safety Construction or Cargo Ship Safety Certificate confirm certificate endorsed in respect to the date of inspection of the ships bottom. Enter date:-	—

Name of ship	LR number	Surveyor's signature	Date
--------------	-----------	----------------------	------

7. Docking Surveys, continued		
7.9	The condition of the paint system applied to the underwater portion of the hull is satisfactory	—
7.9.1	High Resistant Paint (H.R.P.)	—
(a)	Memorandum - Reported	—
	Any application including touch up details reported in the narrative	—
(b)	Memorandum - Missing but applicable	—
	Memorandum now added:-	—
	High Resistant Paint applied to the underwater portion of the hull	—
	Manufacturer:	—
	Dry Film Thickness: microns	—
7.9.2	Tin Free Anti-Fouling (TBT Free)	—
(a)	Memorandum - Reported	—
	Any application including touch up details reported in the narrative	—
(b)	Memorandum - Missing but applicable	—
	Memorandum now added:-	—
	Tin Free Anti-fouling applied to the underwater portion of the hull	—
	Manufacturer:	—
	Dry Film Thickness: microns	—

* See notes Section 10

Name of ship	LR number	Surveyor's signature	Date
--------------	-----------	----------------------	------

8. Additional Survey Requirements (Intermediate Surveys)

8.1	All ships	
	(a) The electrical generating sets have been examined under working conditions and found satisfactory.	—
	Ships of 5 years to 10 years old	
	(a) (1) Representative salt-water ballast tanks, including any protective coating, have been generally examined internally and found satisfactory. (Report tanks)	—
	Ships of 10 years old and over	
	(b) (1) All salt-water ballast tanks, including any protective coating, generally examined internally and found satisfactory. (Report tanks)	—
	(c) (1) The anchors have been partially raised and lowered satisfactorily using the windlass.	—
8.2	Dry cargo ships 15 years old and over (not general dry cargo ships, see 8.5)	
	(a) An overall survey of a forward and an after cargo hold has been carried out and found satisfactory. (Report holds)	—
8.3	Oil Tankers (including Combination Carriers)	
	(a) Cargo, crude oil washing, bunker, ballast, steam and vent piping on weather decks, also vent masts and headers examined and found satisfactory.	—
	(b) The insulation resistance of the circuits was satisfactorily tested or there is a recent record of insulation resistance testing that is considered acceptable. (see Docking Survey)	—
	(c) Oil tankers over 10 years and less than 15 years old, in addition to 8.3(a) and (b):	
	(1) An overall survey of combined salt-water ballast/cargo tanks, including any protective coating, has been carried out and found satisfactory. (Report tanks)	—
	(2) An overall survey of at least 2 representative cargo tanks, including any protective coating, has been carried out and found satisfactory. (Report tanks)	—
	(3) A close-up survey of all salt-water ballast tanks and 2 combined salt-water ballast/cargo tanks, including any protective coating, has been carried out and found satisfactory. (Report tanks)	—
	(4) Machinery and boiler spaces including tank tops, bilges and cofferdams, sea suction and overboards have been generally examined and found satisfactory.	—
	(d) For ships greater than 15 years old, Survey requirements are to be completed to the extent of the previous Special Survey with testing of cargo holds and ballast tanks as deemed necessary by the attending surveyor.	—
8.4	Dry bulk cargo ships (bulk carriers) 5 years old and over	
	(a) For ships between 5 and 10 years old	
	(1) Overall survey of all cargo holds.	—
	(2) Close-up survey to establish the condition of at least 25% of the cargo hold side shell frames including their upper and lower end attachments, adjacent shell plating and the transverse bulkheads in the forward cargo hold and one other selected cargo hold.	—
	(3) The close-up survey has been extended because of the need for remedial action (details to be reported). Any necessary thickness measurements is to be reported.	—
	(b) For ships greater than 10 years old, Survey requirements are to be completed to the extent of the previous Special Survey with testing of cargo holds and ballast tanks as deemed necessary by the attending surveyor.	—
8.5	General dry cargo ships (see note 5 sec. 10)	
	(a) For ships between 5 and 10 years old	
	(1) Overall survey of one forward and one aft cargo hold and their associated tween deck spaces.	—
	(2) The close-up survey has been extended because of the need for remedial action (details to be reported). Any necessary thickness measurements is to be reported.	—
	(b) For ships between 10 and 15 years old	
	(1) Overall survey of all cargo holds and tween deck spaces.	—
	(2) The close-up survey has been extended because of the need for remedial action (details to be reported). Any necessary thickness measurements is to be reported.	—
	(c) For ships greater than 15 years old, Survey requirements are to be completed to the extent of the previous Special Survey with testing of cargo holds and ballast tanks as deemed necessary by the attending surveyor.	—

Name of ship	LR number	Surveyor's signature	Date
--------------	-----------	----------------------	------

9. List Tanks Examined and Reported (Annual and Intermediate Surveys)		
	Structural condition	Protective coating condition
Forward and aft peak tanks		
Topside tanks		
Deep tank/ side tanks/centre tanks		
Water ballast tanks		
Independent double bottom tanks		
Other tanks		

Name of ship	LR number	Surveyor's signature	Date
--------------	-----------	----------------------	------

10. Notes/Comments

1	Sections 1-9 and Appendix 1 of the checklist are to be completed at classification surveys (i.e. AS, ITSS or DS) as applicable.														
2	Items marked thus* (i.e. Section 3 items 3.5 and 3.6, Section 5 items 5.1 - 5.6 and 5.9 and Section 6 items 6.23 and 6.24) are only required to be dealt with on ships to which Part 6, Chapter 4 of the Rules for Ships applies.														
3	At annual or intermediate survey where the periodical surveys referred to in 1.2, 1.3, 1.4 and 1.5 (see page 1) are due or overdue these are to be satisfactorily completed in order that the Certificate of Class can be endorsed. However where overdue periodical surveys cannot be completed at the time of annual/intermediate surveys as a result of extenuating circumstances then the following procedure may be adopted:														
3.1	During attendance for all classification surveys the surveyor should review the classification status and establish that all other due or overdue Periodical Surveys have been dealt with or have been postponed by agreement. Circumstances may exist when it is not practical for the owners to present items for survey (e.g. port authorities do not always allow immobilisation) and, under these or similar circumstances, surveyors should undertake a general examination and testing/review as required, after obtaining confirmation from the Master or Chief Engineer that the item remains efficient, and agree to a postponement of survey for a period not exceeding three months from the due date of survey.														
3.2	The items which may be postponed in these circumstances without reference to the committee are:														
	<table border="0"> <thead> <tr> <th data-bbox="106 716 547 743">Item</th> <th data-bbox="547 716 1003 743">Additional requirements</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="106 743 547 769">Main, auxiliary and domestic boilers</td> <td data-bbox="547 743 1003 769">Safety devices to be tested and safety valves to be adjusted</td> </tr> <tr> <td data-bbox="106 769 547 795">Steam generators</td> <td data-bbox="547 769 1003 795">Water treatment records to be reviewed</td> </tr> <tr> <td data-bbox="106 795 547 821">Exhaust gas economisers</td> <td data-bbox="547 795 1003 821">Safety valves to be adjusted by Chief Engineer and confirmatory statement received for record purposes</td> </tr> <tr> <td data-bbox="106 821 547 847">Hot water heaters</td> <td data-bbox="547 821 1003 847">_____</td> </tr> <tr> <td data-bbox="106 847 547 873">Thermal oil heaters, steam pipes</td> <td data-bbox="547 847 1003 873">_____</td> </tr> <tr> <td data-bbox="106 873 547 899">CSM and CSH items (other than cargo holds and SW ballast tanks)</td> <td data-bbox="547 873 1003 899">_____</td> </tr> </tbody> </table>	Item	Additional requirements	Main, auxiliary and domestic boilers	Safety devices to be tested and safety valves to be adjusted	Steam generators	Water treatment records to be reviewed	Exhaust gas economisers	Safety valves to be adjusted by Chief Engineer and confirmatory statement received for record purposes	Hot water heaters	_____	Thermal oil heaters, steam pipes	_____	CSM and CSH items (other than cargo holds and SW ballast tanks)	_____
Item	Additional requirements														
Main, auxiliary and domestic boilers	Safety devices to be tested and safety valves to be adjusted														
Steam generators	Water treatment records to be reviewed														
Exhaust gas economisers	Safety valves to be adjusted by Chief Engineer and confirmatory statement received for record purposes														
Hot water heaters	_____														
Thermal oil heaters, steam pipes	_____														
CSM and CSH items (other than cargo holds and SW ballast tanks)	_____														
	CSM and CSH items should not be postponed beyond the completion date of the cycle without reference to London Classification Section. When a postponement has been agreed the items should be included on the Interim Certificate under the heading 'Postponement of Survey' and listed with the report narrative. The period of postponement is to be stated.														
3.3	Owners request for postponement of surveys other than the above are to be referred to London Classification Services or Regional Devolved Classification Executive.														
4	The Regulations Part 1, Chapter 2, Section 1.1.9 require that the International Convention Certificates, listed in Section 2.1, are issued by Lloyd's Register, a National Administration or an IACS Member when so authorised. London Classification Services should be advised when this Regulation is not complied with.														
5	For the application of the requirements outlined in the Regulations Part 1, Chapter 3, sections 2, 3, 4 and 5, a general dry cargo ship is defined as a self propelled ship of 500 gross tonnes or above, constructed generally with a tween deck and intended to carry solid cargoes. This excludes bulk carriers, refrigerated cargo ships, roll on-roll off ships and ships dedicated for the carriage of containers, forest products (but not log or timber carriers), wood chips and cement.														

Name of ship	LR number	Surveyor's signature	Date
--------------	-----------	----------------------	------

Appendix 1 – Bow, Inner Bow, Side and Stern Doors		B	I	S	St
1 (a)	Approved Operating and Maintenance Manual confirmed on board and satisfactory maintenance maintained (passenger ro-ro ships only - for bow doors).	—	—		
1 (b)	Operations and maintenance schedule confirmed on board (ro-ro ships only - for sideshell and stern doors Note: approval not required)				—
2	Operation of doors and power units witnessed and found satisfactory.	—	—	—	—
3	Door structure and surrounding ship structure examined and found satisfactory.	—	—	—	—
4	The door sealing arrangements including gaskets and retaining bars found to be satisfactory.	—	—	—	—
5	The door cleating, locking and securing arrangements are complete, have been examined and operate satisfactorily.	—	—	—	—
6	The door hinging arrangements have been examined and found to be satisfactory.	—	—	—	—
7	The local and/or remote operation of securing devices/cleats found to be satisfactory.	—	—	—	—
8	All equipment associated with the opening, closing and securing of the doors, that is wire ropes, chains, sheaves, rollers, guides, shackles etc. examined and found to be satisfactory.	—	—	—	—
9	The tightness of the doors has been confirmed.	—	—	—	—
10*	The remote control panels and associated indicator lights, closed circuit television system, water leakage indicator lights and alarm systems have been examined and found to operate satisfactorily.	—	—	—	—
11*	The required notice boards are in place and the ships log entries confirmed.	—	—	—	—
12	(a) The power units used for the opening, closing and securing of the doors have been found to operate satisfactorily. (b) The hydraulic system including pipelines and fittings has been confirmed free of leaks. (c) The hydraulic system (or other power systems) has been tested to confirm that in the event of system failure the hydraulically operated securing devices remain locked. (d) All associated electrical equipment examined and found satisfactory.	—	—	—	—
13	It is confirmed that the Report C11 on board provides sufficient information regarding the door arrangements as fitted, including details of securing devices, remote control devices and associated indicator lights, CCTV system, water leakage indicators and bilge system.	—	—	—	—
14	Confirm the bilge system for the space between the inner and outer bow doors tested satisfactorily.				—
15	Confirm that the bilge system for vehicle deck(s) has been tested satisfactorily.				—
16	Has this ship a special feature class notation "LA" with respect to bow doors, stern doors or side doors used as cargo ramps for vehicle loading and discharging operations?				—
17	Has this ship an optional descriptive notation (CR) in column 6 of the Register of ships with respect to bow doors, stern doors or side doors used as cargo ramps for vehicle loading and discharging operations?				—
18	If yes for 16 or 17, are the surveys required by the Cargo Gear Register up to date?				—
*For all inward opening doors (without size restriction) and outward opening doors with a clear opening of 12m ² or more, this is a Rule requirement.					

B = Bow door

I = Inner bow door

S = Side doors

St = Stern door

Note: The above are intended to apply to doors on roll on-roll off ships but may be applied as necessary to other shell doors in 3.1

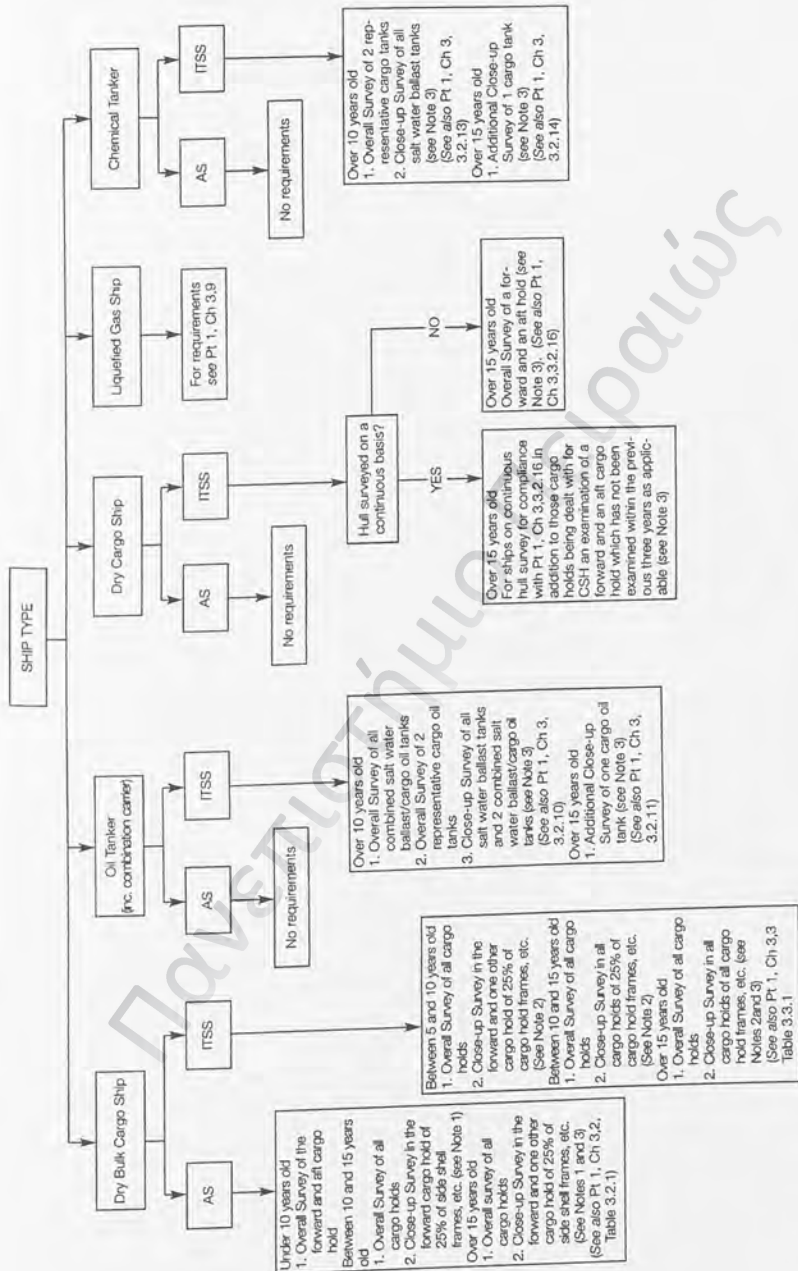
Name of ship	LR number	Surveyor's signature	Date
--------------	-----------	----------------------	------

Appendix 2 - Notes/Comments

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Παράρτημα Δb) **Ship Type Specific Structural Examination Requirements for AS and ITSS**

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



NOTES

1. Close-up Survey requires examination of the lower 1/3 of the cargo hold frames, lower end attachments and adjacent shell plating.
2. Close-up Survey requires examinations of cargo hold frames, upper and lower end attachments, adjacent shell plating and transverse bulkheads.
3. Where the Survey reveals the need for remedial measures then the Survey (e.g. Overall, Close-up, etc.) is to be extended as indicated in the Rules.
4. References are to the Rules for Ships.

Παράρτημα Δς)

Ballast Tank Examination Requirements at AS, ITSS and SS

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Παράρτημα Δδ)

**Enhanced Annual & Intermediate Survey Requirements for
ESP Ships**

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Dry Bulk Cargo Ships (ESP Ships)

Group 1

Table A(1) Additional requirements for Annual Surveys over the general requirements as detailed in Rules Part 1, Chapter 3, Sections 2.2.1 to 2.2.21

Ships between 5 and 10 years old	Ships between 10 and 15 years old	Ships greater than 15 years old
<p>1. Close-up examination of steel hatch covers, coamings and stiffeners.</p> <p>2. Close-up survey and thickness measurement of areas identified with substantial corrosion at the previous Special Survey.</p>	<p>(a) An overall survey of all cargo holds.</p> <p>(b) Close-up survey of at least 25% of the cargo hold side shell frames, their lower end attachments and adjacent shell plating in the forward cargo hold.</p>	<p>(a) An overall survey of all cargo holds.</p> <p>(b) Close-up survey of at least 25% of the cargo hold side shell frames, their lower end attachments and adjacent shell plating in the forward cargo hold and one other selected cargo hold.</p>
<p>(a) An overall survey of the forward cargo hold and an aft cargo hold.</p>	<p>Notes 2, 3, 4 & 5</p>	<p>Notes 2, 3, 4 & 5</p>
<p>Note 1</p>		

Oil Tankers and Combination Carriers (ESP Ships)

Group 2

Table A(2) Additional requirements for Annual Surveys over the general requirements as detailed in Rules Part 1, Chapter 3, Sections 2.2.1 to 2.2.21

Ships between 5 and 10 years old	Ships between 10 and 15 years old	Ships greater than 15 years old
<ol style="list-style-type: none"> 1. Close-up survey and thickness measurements of areas identified with substantial corrosion at the previous Special Survey. 2. Examination of details as per Rules Part 1, Chapter 3, Section 2.2.22 (a to o). 3. Examination of ballast tanks identified as a result of previous surveys (Intermediate or Special). 	<p>No specific requirements</p>	<p>(a) All ballast tanks adjacent (i.e. with a common boundary) to cargo tanks with any means of heating are to be examined internally.</p> <p>Notes 6 & 8</p>
<p>No specific requirements</p>	<p>No specific requirements</p>	<p>(a) All ballast tanks adjacent (i.e. with a common boundary) to cargo tanks with any means of heating are to be examined internally.</p> <p>Notes 6 & 8</p>

Chemical Tankers

Group 3

Table A(3) Additional requirements for Annual Surveys over the general requirements as detailed in Rules Part 1, Chapter 3, Sections 2.2.1 to 2.2.21

Ships between 5 and 10 years old	Ships between 10 and 15 years old	Ships greater than 15 years old
<ol style="list-style-type: none"> 1. Close-up survey and thickness measurement of areas identified with substantial corrosion at the previous Special Survey. 2. Examination of details as per Rules Part 1, Chapter 3, Section 2.2.23 (a to u). 3. Examination of ballast tanks identified as a result of previous surveys (Intermediate or Special). 	No specific requirements	(a) All ballast tanks adjacent (i.e. with a common boundary) to cargo tanks with any means of heating are to be examined internally.
No specific requirements	No specific requirements	Notes 7 & 8

Liquefied Gas Ships

Group 4

Table A(4) Additional requirements for Annual Surveys over the general requirements as detailed in Rules Part 1, Chapter 3, Sections 2.2.1 to 2.2.21

Ships 0 to 5 years old	Ships greater than 5 years old
<ol style="list-style-type: none"> 1. Close-up survey and thickness measurement of areas identified with substantial corrosion at the previous Special Survey. 2. Survey record details to be kept on board and signed by the Surveyor on each occasion surveys are held. 3. Basic requirements as detailed in Rules Part 1, Chapter 3, Sections 9.2.1 to 9.2.10 refer. 4. Refrigeration/refrigeration equipment. Survey requirements as detailed in Rules Part 1, Chapter 3, Section 9.3 refer if fitted. 5. Methane burning equipment and other equipment components. Survey requirements as detailed in Rules Part 1, Chapter 3, Section 9.4 refer if fitted. 6. Cargo containment systems. Survey requirements as detailed in Rules Part 1, Chapter 3, Section 9.5 refer. 	<p style="text-align: center;">No specific requirements</p>
<p>At first Annual Survey after initial commissioning, operating records of the primary gas detection systems are to be examined.</p>	

Dry Bulk Cargo Ships (ESP Ships)

Group 1

Table (1) Additional requirements for Intermediate Surveys over the general requirements as detailed in Rules Part 1, Chapter 3, Sections 3.2.1 to 3.2.8

Ships between 5 and 10 years old	Ships between 10 and 15 years old	Ships greater than 15 years old
<p>1. An Annual Survey commensurate with the age of the ship is to be held (Table A(1)).</p> <p>2. Close-up Survey and thickness measurement of areas identified with substantial corrosion at the previous Special Survey.</p> <p>3. Thickness measurement of those areas subject to Close-up Survey.</p> <p>4. For ore carriers, the requirements of the Rules Part 1, Chapter 3, Section 3.2.6 are extended to include examination of:</p> <p>(a) All web frame rings in one ballast tank.</p> <p>(b) One deck transverse in each remaining ballast tank.</p> <p>(c) Both transverse bulkheads in one ballast tank.</p> <p>(d) One transverse bulkhead in each remaining ballast tank.</p>	<p>(a) An overall survey of all cargo holds.</p> <p>(b) Close-up survey to establish the condition of at least 25% of the cargo hold side shell frames, including their upper and lower end attachments, adjacent shell plating and the transverse bulkheads of all cargo holds.</p>	<p>(a) A survey to the same extent as the previous Special Survey, including:</p> <p>(i) Hull girder thickness measurements.</p> <p>(ii) Overall survey, assessment of coatings, close-up survey and thickness measurement of all S.W. ballast tanks and cargo holds.</p> <p>(iii) Overall survey of all remaining spaces within the cargo hold length, including voids/duct keel/cofferdam spaces.</p> <p>(iv) Examination of all piping systems passing through all spaces within the cargo hold length.</p>
<p>Notes 1, 3 & 4</p>	<p>Notes 2, 3 & 4</p>	<p>Notes 3, 4 & 5</p>

Table I(2) Additional Requirements for Intermediate Survey over the general requirements as detailed in Rules Part 1, Chapter 3, Sections 3.2.1 to 3.2.8

Ships between 5 and 10 years old	Ships between 10 and 15 years old	Ships greater than 15 years old
<p>1. An Annual Survey commensurate with the age of the ship is to be held (Table A(2)).</p> <p>2. Examination of cargo, crude oil washing, bunker, ballast, steam and vent piping systems on the weather deck, including vent masts and headers. (Note 6)</p> <p>3. General examination of electrical equipment in areas designated as dangerous and insulation resistance testing. (Note 7)</p> <p>(a) An overall survey of representative salt water ballast tanks.</p>	<p>In addition to the requirements for 5 to 10 years old:</p> <p>(a) An overall survey of all salt water ballast tanks (including combined cargo/ballast tanks).</p> <p>(b) An overall survey of two representative cargo tanks.</p> <p>(c) Close-up survey of salt water ballast tanks to the same extent as the previous Special Survey and two combined cargo/ballast tanks.</p> <p>(d) General examination of machinery and boiler spaces, including tank tops, bilges and cofferdams.</p>	<p>In addition to the requirements for 5 to 10 and 10 to 15 years old:</p> <p>(a) A survey to the same extent as the previous Special Survey, including:</p> <p>(i) Hull girder thickness measurements.</p> <p>(ii) Overall survey, assessment of protective coatings, close-up survey and thickness measurements of all salt water ballast and cargo tanks.</p> <p>(iii) Overall survey of all remaining spaces within the cargo tank length, including the pumproom.</p> <p>(iv) Examination of ballast piping within cargo tanks.</p> <p>(v) Examination of all other piping systems within the remaining spaces within the cargo tank length, including the pumprooms.</p>
Notes 8 & 9	Note 9	Note 5

Chemical Tankers

Group 3

Table (3) Additional requirements for Intermediate Surveys over the general requirements as detailed in Rules Part 1, Chapter 3, Sections 3.2.1 to 3.2.8

Ships between 5 and 10 years old	Ships between 10 and 15 years old	Ships greater than 15 years old
<p>1. An Annual Survey commensurate with the age of the ship is to be held (Table A(3)).</p> <p>2. Examination of details as per Rules Part 1, Chapter 3, Section 3.2.12 (a to d).</p> <p>3. Examination of cargo, cargo washing, bunker, ballast, steam & vent piping systems on the weather deck, including vent masts and headers. (Note 6)</p> <p>4. General examination of electrical equipment in areas designated as dangerous and insulation resistance testing. Note 7</p>	<p>(a) In addition to the requirements for 5 to 10 years old:</p> <p>(b) An overall survey of all salt water ballast tanks (including combined cargo/ballast tanks).</p> <p>(c) An overall survey of two representative cargo tanks, including general examination of fittings (valves and instrumentation, etc.).</p> <p>(d) Close-up survey of salt water ballast tanks to the same extent as the previous Special Survey and two combined cargo/ballast tanks.</p> <p>(e) General examination of machinery and boiler spaces, including tank tops, pliges and collardams.</p>	<p>(a) In addition to the requirements for 5 to 10 and 10 to 15 years old:</p> <p>(i) A survey to the same extent as the previous Special Survey, including:</p> <p>(ii) Hull girder thickness measurements. Overall survey, assessment of protective coatings, close-up survey and thickness measurements of all salt water ballast and cargo tanks.</p> <p>(iii) Overall survey of all remaining spaces within the cargo tank length, including the pumproom.</p> <p>(iv) Examination of ballast piping within cargo tanks.</p> <p>(v) Examination of all other piping systems within the remaining spaces within the cargo tank length, including the pumprooms.</p>
<p>Note 8</p>	<p>Note 9</p>	<p>Note 5</p>

Liquefied Gas Ships

Group 4

Table 4(4) Additional requirements for Intermediate Surveys over the general requirements as detailed in Rules Part 1, Chapter 3, Sections 3.2.1 to 3.2.8

Ships 0 to 5 years old	Ships greater than 5 years old
<ol style="list-style-type: none">1. Annual Survey commensurate with the age of the ship is to be held (Table A(4)).2. Basic requirements as detailed in Rules Part 1, Chapter 3, Section 9.6 refer. <p>At the first Intermediate Survey after initial commissioning of the ship, the following examinations are to be carried out:</p> <ol style="list-style-type: none">(a) Cargo tanks, other than independent tanks Type C, are to be examined internally and (where possible) externally, and the insulation generally examined.(b) Particular attention is to be given to tower structures and other attachments within the tanks, tank supports and securing arrangements.	No specific requirements

Notes
Annual Surveys
(For Tables A(1), A(2), A(3) & A(4))

Table A(5)N

Note 1	Where the survey reveals the need for remedial measures, then the survey is to be extended to include all cargo holds.
Note 2	Close-up survey is required within the area of the lower one-third of the length of the cargo hold side shell frames.
Note 3	Where the survey reveals the need for remedial measures, the survey is to be extended to include a close-up survey of all the cargo hold side shell frames and adjacent shell plating of that cargo hold, as well as a close-up survey of sufficient extent of all remaining cargo holds.
Note 4	When considered necessary, thickness measurement is to be carried out. Where the results of thickness measurement indicate <i>substantial corrosion</i> , the extent of thickness measurement should be in accordance with Section 6, Tables 3.6.3, 3.6.4, 3.6.5 and 3.6.6 as applicable.
Note 5	Where protective coatings are found in good condition, as defined in 1.5, the extent of the close-up survey and thickness measurement may be specially considered. Prior to any coating or recoating of cargo holds, scallings are to be confirmed by thickness measurement with the Surveyor in attendance.
Note 6	When considered necessary, thickness measurements are to be carried out. Where the results of the thickness measurements indicate <i>substantial corrosion</i> , the extent of the thickness measurements should be taken in accordance with Part 1, Chapter 3, Section 7, Tables 3.7.6, 3.7.7, 3.7.8 and 3.7.9 of the Rules as applicable.
Note 7	When considered necessary, thickness measurement is to be carried out. Where the results of thickness measurement indicate <i>substantial corrosion</i> , the extent of thickness measurement should be in accordance with Part 1, Chapter 3, Section 7, Tables 3.8.4., 3.8.5., 3.8.6 and 3.8.7 of the Rules as applicable.
Note 8	If the protective coatings had been found in <i>GOOD</i> condition at the previous Intermediate or Special Survey, special consideration may be given by the attending Surveyor.

Notes
Intermediate Surveys
(For Tables (1), (2), (3) & (4))

Table (5)N

Note 1	Where considered necessary by the Surveyor as a result of the overall and close-up survey, the survey is to be extended to include a close-up survey of all the side shell frames and adjacent shell plating of that cargo hold, as well as a close-up survey of sufficient extent of all remaining cargo holds.
Note 2	Where considered necessary by the Surveyor as a result of the overall and close-up survey, the survey is to be extended to include a close-up survey of all the side shell frames and adjacent shell plating of all cargo holds.
Note 3	Thickness measurement is to be carried out of sufficient extent to determine the level of corrosion of those areas subject to close-up survey. Where the results of thickness measurement indicate substantial corrosion , the extent of thickness measurement should be in accordance with Section 6, Tables 3.6.3, 3.6.4, 3.6.5 and 3.6.6 as applicable.
Note 4	Where protective coatings are found to be in good condition, as defined in 1.5, the extent of close-up survey and thickness measurement may be specially considered. Prior to any coating or recoating of cargo holds, scallings are to be confirmed by thickness measurement with the Surveyor in attendance.
Note 5	Tasting of cargo holds and ballast tanks is not a requirement, but may be requested when deemed necessary by the attending Surveyor.
Note 6	Pressure testing and/or thickness measurements may be requested if considered necessary.
Note 7	If the ship is not in a gas free condition, the results of previous recorded insulation testing may be accepted.
Note 8	If no visible structural defects are noted, the examination may be limited to verification that the protective coatings remain efficient. If the protective coating is found to be POOR , or where no protective coating was applied, the examination is to be extended to other ballast tanks of the same type. If the protective coating is found to be POOR , or not applied and it is not renewed/applied, the tanks are required to be examined and thickness measurements carried out as considered necessary on an annual basis.
Note 9	When considered necessary, thickness measurements are to be carried out. Where the results of the thickness measurements indicate substantial corrosion , the extent of the thickness measurements should be taken in accordance with Part 1, Chapter 3, Section 7, Tables 3.7.6, 3.7.7, 3.7.8 and 3.7.9 of the Rules as applicable.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε

Vetting Inspection questionnaire. (Rightship)



Inspection and Assessment Report For Dry Cargo Ships (FOD06)

Name of Ship:

IMO Number:

Date of Inspection:

Place of Inspection:

Name of Lead Inspector:

Inspector's signature:

Date:

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Description of Revisions

Rev 02: Address on form amended

Rev 03: Change of logo and new address

Rev 04: Major Revisions to content

Rev 05: Redesigned format

Rev 06: Clarify Section 7 (ISM Implementation)

Rev 07: Add bookmarks and amend questions to read yes for positive response

F O D06 Inspection & Assessment Report for Dry Cargo Ships

Rev: 07 Date: 11/07/08.....Page: 1 of 16



SECTION 1: VESSEL PARTICULARS

- 1.1 GENERAL INFORMATION
- 1.2 PRINCIPAL DIMENSIONS
- 1.3 REGISTRATION, CLASS & INSURERS
- 1.4 SHIP CONSTRUCTION
- 1.5 ADDITIONAL COMMENTS OR OBSERVATIONS ON VESSEL PARTICULARS SECTION.

SECTION 2: DOCUMENTATION

- 2.1 STATUTORY AND CLASS STATUS AND RECORDS
- 2.2 TECHNICAL
- 2.3 INSPECTIONS
- 2.4 OPERATIONAL
- 2.5 MANNING
- 2.6 ADDITIONAL COMMENTS OR OBSERVATIONS ON THE DOCUMENTATION SECTION.

SECTION 3: EFFECTIVENESS OF ISM SYSTEM

- 3.1 INSPECTION & REVIEW
- 3.2 FEEDBACK
- 3.3 SAFETY MANAGEMENT
- 3.4 SAFE CARRIAGE OF COAL
- 3.5 SAFETY EQUIPMENT TESTS
- 3.6 SAFETY CULTURE

SECTION 4: SAFETY, SECURITY & ENVIRONMENTAL MANAGEMENT

- 4.1 CERTIFICATION
- 4.2 SAFETY DOCUMENTATION
- 4.3 SAFETY PUBLICATIONS [IN ADDITION TO STATUTORY REQUIREMENTS]
- 4.4 SAFETY PLANS & DRAWINGS
- 4.5 SECURITY MATTERS
- 4.6 ENVIRONMENTAL PLANS AND RECORDS

SECTION 5: STRUCTURAL CONDITION

- 5.1 HOLDS
- 5.2 HATCH COVERS AND ASSOCIATED AREAS
- 5.3 BALLAST TANKS
- 5.4 SHELL AND DECK PLATING, FITTINGS & EQUIPMENT
- 5.5 ADDITIONAL COMMENTS OR OBSERVATIONS ON THE STRUCTURAL CONDITION SECTION.

SECTION 6: MACHINERY MANAGEMENT

- 6.1 RECORDS AND MANUALS
- 6.2 OBSERVATION OF CONDITIONS IN MACHINERY SPACES
- 6.3 SAFETY AND ENVIRONMENT
- 6.4 BALLAST SYSTEMS
- 6.5 ADDITIONAL COMMENTS OR OBSERVATIONS ON THE MACHINERY MANAGEMENT SECTION.

SECTION 7: BRIDGE MANAGEMENT

- 7.1 BRIDGE EQUIPMENT
- 7.2 NAVIGATIONAL PRACTICES
- 7.3 ADDITIONAL COMMENTS OR OBSERVATIONS ON THE BRIDGE MANAGEMENT SECTION.

SECTION 8: HOLDS - VENTILATION, LIGHTING SECURING

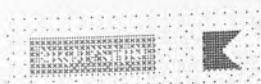
- 8.1 EQUIPMENT

SECTION 9: CONDITION OF CRANES

- 9.1 ADDITIONAL COMMENTS OR OBSERVATIONS ON THE CARGO CRANES SECTION

SECTION 10: INSPECTION SUMMARY

- 10.1 GENERAL
- 10.2 PHYSICAL INSPECTION SUMMARY
- 10.3 MANAGEMENT SUMMARY
- 10.4 ADDITIONAL COMMENTS OR OBSERVATIONS ON THE SUMMARY SECTION.



SECTION 1: VESSEL PARTICULARS

1.1 General Information

- 1.1.1 Year of build [mm/yy]:
- 1.1.2 Place built:
- 1.1.3 Name of Owner from Certificate of Registry:
- 1.1.4 Name of Company on ISM Document of Compliance:
Glyfada, Athens, Greece

1.2 Principal Dimensions

- 1.2.1 Summer Deadweight [tonnes]:
- 1.2.2 Summer Draft [metres]: *14.45y*

1.3 Registration, Class & Insurers

- 1.3.1 Flag:
- 1.3.2 Class & Notation:
- 1.3.3 P&I Club:

1.4 Ship Construction

- 1.4.1 Ship Type:..
- 1.4.2 Double/Single skin:
- 1.4.3 High Tensile Steel:
- 1.4.4 Hatch cover type:
- 1.4.5 Suitable for heavy cargoes of 1.780 t/m³ and above:
- 1.4.6 Is the vessel restricted by SOLAS XII/14:
- 1.4.7 Are cargo holds used for ballast?
[If Yes]: At Sea Nos: In Port Nos:

1.5 Additional Comments or Observations on Vessel Particulars section.

SECTION 2: DOCUMENTATION

2.1 Statutory and Class Status and Records

- 2.1.1 The vessel's certification as required under statutory and class requirements is complete and valid:



2.2 Technical

- 2.2.1 Was the vessel free of Conditions of Class at the time of inspection?
[If No, provide details and due date] : *Several memoranda regarding indentations on side and bottom plating, and deletion of notation for oil tanker.*
- 2.2.2 Are the CSM survey items up to date?
- 2.2.3 Have records of ultrasonic tests been maintained on board?
[If yes, period for which records are available] :
- 2.2.4 Does the vessel have an Enhanced Survey Programme [ESP] report file?
[If No, reasons for same] :
- 2.2.5 Are the results of the ultrasonic tests considered satisfactory.
- 2.2.6 Is vessel history free of major repairs?
[If No, reasons for same] :
- 2.2.7 Is the vessel free of any extensive steel renewal [>25 tons]?
[If No, reasons for same] :
- 2.2.8 Date of last Special Survey:
- 2.2.9 Date of last dry-dock:

2.3 Inspections

- 2.3.1 Is the vessel free of PSCI deficiencies in the last 6 months
[If No, provide details] :
- 2.3.2 Have all findings been cleared
[If No, provide details] :
- 2.3.3 is the vessel free of Flag State inspection deficiencies in the last 6 months?
[If No, provide details] :
- 2.3.4 Have all findings been cleared:
[If No, provide details] :

2.4 Operational

- 2.4.1 Are cargo operations planned and recorded in accordance with the BLU Code
[If No, provide details] :
- 2.4.2 Are the Loading Instrument operational and test records available
[If No, provide details] :
- 2.4.3 Is a Ballast Operations Log maintained

2.5 Manning

- 2.5.1 The number of nationalities represented on board are:



[Specify nationalities] :

2.5.2 The working language(s) understood on board is.

2.6 Additional Comments or Observations on the Documentation Section.

SECTION 3: EFFECTIVENESS OF ISM SYSTEM

3.1 Inspection & Review

- 3.1.1 Has Master's review of SMS been completed in last 12 months
- 3.1.2 Is it effective?

3.2 Feedback

- 3.2.1 Has there been feedback from the shore management
- 3.2.2 Comments:
- 3.2.3 Are findings from RightShip Inspections correlated and whole Fleet informed?
- 3.2.4 Comments:
- 3.2.5 Has emergency drill involving Shore Management been conducted in last 12 months?
- 3.2.6 Comments:
- 3.2.7 Is there a program for drills and exercises
- 3.2.8 Is it followed and documented?
- 3.2.9 Comments:
- 3.2.10 Are Senior Officers aware of MSC/Circ. 1143 (Guide lines on early assessment of hull damage and possible need for abandonment of bulk carrier)
- 3.2.11 Has any training been completed?

3.3 Safety Management

- 3.3.1 Is induction/familiarization for new crew members conducted
- 3.3.2 Are records kept?
- 3.3.3 Comments:
- 3.3.4 Are all crew members able to understand the language of their documented responsibilities and duties?



3.3.5 Comments:

3.3.6 Is there a culture of continuous improvement – do they learn from past lapses/deficiencies

3.3.6.1 At ship level

3.3.6.2 Comments:

3.3.6.3 At Company level?

3.3.7 Comments:

3.4 Safe Carriage Of Coal

3.4.1 The vessel can be considered suitable for the carriage of coal cargoes as per IMO regulations. [Check all procedures, records, condition of monitoring equipment, sensing devices etc]

[If No, reasons for same] :

3.5 Safety Equipment Tests

Specify which items of safety equipment, if any, were tested by the inspector:

[NB Due to multiple fatalities that have been associated with lifeboat drills, special note to be taken with regard to the posting of instructions on the safe operation and maintenance of lifeboats and associated equipment]

3.6 Safety Culture

3.6.1 What level of safety consciousness and practice is apparent onboard [including where applicable, legible display of relevant plans, safety notices, use of protective clothing etc.]

3.6.2 Additional Comments or Observations on the Safety, Security and Environmental Section.



SECTION 4: SAFETY, SECURITY & ENVIRONMENTAL MANAGEMENT

4.1 Certification

- 4.1.1 State issuing Authority for the Document of Compliance.
- 4.1.2 State date on which the Document of Compliance was issued.
- 4.1.3 State date on which the Document of Compliance was last endorsed.
- 4.1.4 State date on which the Safety Management Certificate was issued.
- 4.1.5 Date of last internal audit.
- 4.1.6 Date of last external audit.
- 4.1.7 Other general comments on safety certification:

4.2 Safety Documentation

- 4.2.1 Are Safety Committee Meetings undertaken on a regular basis and with acceptable frequency?
- 4.2.2 Are minutes available for last two meetings?
- 4.2.3 The following are reported, investigated and analyzed:
 - 4.2.3.1 Non-conformities
 - 4.2.3.2 Accidents
 - 4.2.3.3 Hazardous occurrences [near-misses]
- 4.2.4 Corrective actions recorded for items in 4.2.3
- 4.2.5 Corrective actions and close-out recorded for internal audits?
- 4.2.6 Corrective actions and close-out recorded for external audits?
- 4.2.7 Other general comments on safety documentation:

4.3 Safety Publications [In addition to statutory requirements]

- 4.3.1 Accident prevention on board ship at sea and in port [LO]
- 4.3.2 Guidelines on early assessment of hull damage and possible need for Abandonment of Bulk Carriers [MSC/Circ.1143]
- 4.3.3 Guidelines for the mitigation and management of fatigue. [MSC/Circ.1014]
- 4.3.4 Other general comments on safety publications:



4.4 Safety Plans & Drawings

- 4.4.1 Muster lists.
- 4.4.2 Fire Control Plans in accommodation and at gangways.
- 4.4.3 SOPEP kept with piping diagrams and other key plans.
- 4.4.4 Contingency plans for emergency response
- 4.4.5 The SOPEP was filed together with piping diagrams and other key plans, contact list was up to date.
- 4.4.6 IMO signs were displayed
- 4.4.7 Escape routes were marked
- 4.4.8 Safety plans were displayed
- 4.4.9 Safety notices were displayed
- 4.4.10 Permits to work were issued
- 4.4.11 Other general comments on safety plans & drawings:

4.5 Security Matters

- 4.5.1 Security was at level
- 4.5.2 Appropriate security system was being implemented
- 4.5.3 Vessel has a valid Continuous Synopsis Record
- 4.5.4 Other general comments on security matters:

4.6 Environmental Plans and Records

- 4.6.1 Bunkering Plan
- 4.6.2 Garbage Management Plan
- 4.6.3 Ballast Management Plan
- 4.6.4 Oil Record Book
- 4.6.5 Other general comments on environmental plans and records:

SECTION 5: STRUCTURAL CONDITION

[Guidance Note: Any structural item fitted with a doubler should be marked as unsatisfactory and clarification entered in the appropriate comments field.]

5.1 Holds

- 5.1.1 Bulkheads
- 5.1.2 Shell plating Frames, Brackets, Bracket connections
- 5.1.3 Hopper and Stool sloping plating
- 5.1.4 Tank top plating



- 5.1.5 Topside tank plating - as seen from hold spaces.
- 5.1.6 Bilges, Suction boxes, Extended spindles etc.
- 5.1.7 Water ingress sensors
- 5.1.8 Air vents, Sounding pipes Manhole covers
- 5.1.9 Hold ladders - rungs, stanchions, platforms
- 5.1.10 Protective coatings
- 5.1.11 Hold ventilation, Fire dampers, Access spaces
- 5.1.12 Other general comments on hold condition:

5.2 Hatch Covers And Associated Areas

- 5.2.1 Hatch covers tops and sides
- 5.2.2 Hatch covers internal stays and/or stiffeners
- 5.2.3 Sealing rubber, channels
- 5.2.4 Compression bars and weight bearing pads
- 5.2.5 Securing cleats
- 5.2.6 Track-ways and rollers
- 5.2.7 Hydraulic system - jacks, pipes & securing cleats
- 5.2.8 Drains and non-return valves
- 5.2.9 Hatch coaming plates [fwd, aft, port & starboard]
- 5.2.10 Hatch coaming stays [vertical and horizontal].
- 5.2.11 Hatch coaming connections to deck plates
- 5.2.12 Other general comments on hatch cover condition [Include any evidence of leakage etc.]

5.3 Ballast Tanks

- 5.3.1 Bulkheads in tank spaces.
- 5.3.2 Side shell plating
- 5.3.3 Frames, Brackets, Side & Longitudinal Stiffeners
- 5.3.4 Tank sloping plating
- 5.3.5 Dump valves and filling valves for topside tanks
- 5.3.6 Suction and Filling valves, Extended spindles, Markings
- 5.3.7 Air vents, Sounding pipes
- 5.3.8 Manhole covers.



- 5.3.9 Protective Coatings
- 5.3.10 Cathodic protection - anodes or others
- 5.3.11 Access spaces to tanks, ladders etc
- 5.3.12 Sludge, scale and other deposits
- 5.3.13 Other general comments on ballast tank condition:

5.4 Shell and Deck Plating, Fittings & Equipment

- 5.4.1 Shell plating (P&S)
- 5.4.2 Deck plating including forecastle and poop
- 5.4.3 Deck plating between hatches
- 5.4.4 Deck pipes and valves [fire main, bunker and hydraulic]
- 5.4.5 Air vents and Sounding pipes
- 5.4.6 Watertight openings, access hatches, manholes
- 5.4.7 Ventilators, Mushroom heads [including fire flaps]
- 5.4.8 Railings, bulwarks and ramps
- 5.4.9 Gangway, accommodation, deck and pilot ladders
- 5.4.10 Non-slip paint, if applied
- 5.4.11 Windlass, winches
 - 5.4.11.1 Brake-bands & linings
 - 5.4.11.2 Clutches, gears & controls
 - 5.4.11.3 Foundations
 - 5.4.11.4 Spurling pipes, covers, cockspurs and guards.
 - 5.4.11.5 Have the windlass/winch brakes been tested
[Inspector to issue a recommendation if No.]
[If Yes date of last test]
 - 5.4.11.6 Are brake tests a part of the PMS
[Inspector to issue a recommendation if No.]
- 5.4.12 Bollards, rollers & fairleads
- 5.4.13 Mooring ropes, wires, anchors & cables
- 5.4.14 Bunkering connections, manifolds, save alls
- 5.4.15 Other deck machinery inc. storing and bunkering cranes
- 5.4.16 Deck lighting
- 5.4.17 Other general comments on plating and deck fittings:



5.5 Additional Comments or Observations on the Structural Condition Section.

SECTION 6: MACHINERY MANAGEMENT

6.1 Records and Manuals

- 6.1.1 Examination of machinery records [logbooks etc.] suggest all machinery items and systems are functional and in good order.
- 6.1.2 A complete set of all machinery manuals in a language understood by the senior engineers available on board

6.2 Observation Of Conditions In Machinery Spaces

- 6.2.1 Cleanliness in the engine room in way of scavenge spaces and crank case doors is good.
- 6.2.2 Tank tops and bilge spaces in a good clean condition.
- 6.2.3 Purifier room free of leaks and accumulation of oil
- 6.2.4 Drip trays in way of machinery items and fuel tanks dry
- 6.2.5 Steering spaces clean, free of obstructions and oil leaks and readily accessible
- 6.2.6 Engine room floor plates in place and free of obstructions
- 6.2.7 Spare parts and other gear or equipment firmly secured and stored appropriately
- 6.2.8 Safety instructions appropriate to the space displayed.
- 6.2.9 Engine control room clean with chairs secured, no loose mats and garbage placed in proper bins
- 6.2.10 Machinery guards in place
- 6.2.11 Monitoring and indicating devices fitted to relevant machinery items and in working and safe condition
- 6.2.12 Are gauges and instruments functional?
- 6.2.13 Auto-closing devices on sounding pipes being used properly.
- 6.2.14 Lube oil samples are taken regularly
- 6.2.15 Oil sample report free of adverse comments.
[If Yes, provide details]:
- 6.2.16 Other general comments on machinery space condition:

6.3 Safety and Environment

- 6.3.1 It is evident that only safe and pollution-free practices are being followed in the machinery spaces [Compliance with MARPOL].
- 6.3.2 Oily Water separator maintenance records in order
- 6.3.3 Oil content meter last calibration date.



- 6.3.4 What type of planned maintenance system is in place for all machinery, including Steering Gear?
- 6.3.5 Critical Equipment and Systems have been identified by the Company and methods to promote reliability have been put in place.
- 6.3.6 Standby arrangements have been identified by the Company and regular testing of such equipment is conducted.
- 6.3.7 Gantry crane in ER last tested on.
- 6.3.8 Other general comments on safety and environmental issues:

6.4 Ballast Systems

- 6.4.1 No of ballast pumps & rating.
- 6.4.2 Stripping system ..
- 6.4.3 De-ballasting time required excluding ballast hold
- 6.4.4 De-ballasting time required including ballast hold
- 6.4.5 Other general comments on ballast systems:

6.5 Additional Comments or Observations on the Machinery Management Section.

SECTION 7: BRIDGE MANAGEMENT

7.1 Bridge Equipment

- 7.1.1 Bridge and Radio Equipment is provided as per relevant regulations .
- 7.1.2 All Bridge and Radio Equipment is in good working order.
- 7.1.3 Operating manuals for Bridge equipment are available on board in a language understood by the ship's staff.
- 7.1.4 Other general comments on bridge equipment:

7.2 Navigational Practices

- 7.2.1 Navigation records are available and maintained in a satisfactory state.
- 7.2.2 Relevant and up-to-date navigational publications to aid vessel operations are available.
- 7.2.3 Up-to-date [corrected] charts for the intended voyage(s) have been prepared.
- 7.2.4 Relevant and up to date marine notices for the trading patterns for the ship have been provided.



- 7.2.5 There is a defined practice for the collection, dissemination and monitoring of all latest navigation warning information.
- 7.2.6 Operating procedures and instructions for Bridge functions are clearly specified, displayed and staff are aware of the same
- 7.2.7 There are Owners/Managers policy and procedures, which require the testing of all bridge and engine room equipment and instruments, critical to the safe navigation of the vessel, at relevant stages of the voyage.
- 7.2.8 Records are maintained of testing bridge and engine room equipment and instruments :
- 7.2.9 Other general comments on navigation practices:

7.3 Additional Comments or Observations on the Bridge Management Section.

SECTION 8: HOLDS - VENTILATION, LIGHTING SECURING

8.1 Equipment

- 8.1.1 Hold ventilation is of the 'forced [mechanical]' type.
- 8.1.2 Where applicable, container shoes on tank tops are flush and tight.
[If No, describe observations] :
- 8.1.3 There are arrangements provided onboard for monitoring the status of hold lights?
[If No, describe observations] :



- 10.1.2.2 Commenced inspection:
- 10.1.2.3 Finished inspection:
- 10.1.2.4 Returned to home base:
- 10.1.3 Was the ship's gangway correctly rigged giving safe access:
[If no, explain] :..
- 10.1.4 The owners representative was on board during the inspection.
[If yes, who] :
- 10.1.5 The Master had been apprised of the RightShip inspection.
[If NO give reasons] :
- 10.1.6 A member of the ship's staff [or Superintendent] accompanied the Inspector

[If Never give reasons] :
- 10.1.7 The inspector discussed outcomes with the Master and/or Superintendent.
[If NO give reasons] :
- 10.1.8 A copy of the Inspectors List of Deficiencies and Recommendations has been left
with Master.
[If NO give reasons] :
- 10.1.9 Vessel status at time of inspection:

10.2 Physical Inspection Summary

- 10.2.1 Accommodation structure:
- 10.2.2 Accommodation interior:..
- 10.2.3 Wheelhouse:
- 10.2.4 Engine Room/Machinery Spaces:
- 10.2.5 External shell plate
- 10.2.6 Main/Weather Deck & Fittings:
- 10.2.7 Cargo holds:
- 10.2.8 Ballast tanks:
- 10.2.9 Other spaces - stores etc:..

10.3 Management Summary

Comment in general about the apparent standard and quality of onboard management.

10.4 Additional Comments or Observations on the Summary Section.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ
P&O Club Inspection of Shipboard Safety
Seafarer Ownership of Shipboard Safety
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ

**P&I Club inspection questionnaire. (London
Steamship Owners' Mutual Insurance
Association)**



SHIP INSPECTION REPORT

THE LONDON CLUB

CONTENTS

SECTION		Questions
cover	INSPECTION DATA	
1.1	CERTIFICATION	1101-1134
1.2	DOCUMENTATION	1201-1224
1.3	PUBLICATIONS	1301-1323
2.1	CREW MANAGEMENT	2101-2121
2.2	HEALTH & HYGIENE	2201-2225
3	SAFETY MANAGEMENT	3101-3152
4.1	SAFETY FIRE FIGHTING EQUIPMENT	4100-4124
4.2	SAFETY LIFE SAVING APPLIANCES	4201-4225
5.1	SAFE NAVIGATION	5101-5142
5.2	COMMUNICATIONS	5201-5209
6	MACHINERY SPACE OPERATIONS	6101-6142
7	ENVIRONMENTAL PROTECTION	7101-7121
8	MOORING	8101-8107
9	STRUCTURAL CONDITION	9101-9212
10	CARGO WORTHINESS,	10001-10028



SHIP INSPECTION REPORT

THE LONDON CLUB

CERTIFICATION

		NA	NI	F	X
1101	Are Certificates well filed, indexed and due dates easily obtainable?				
1102	Is a Class Quarterly Listing available; is the ship free from Conditions of Class etc?				
1103	Is there a separate file of equipt. certificates (Liferafts, CABA, Fire extinguishers etc)?				
1104	Is there a file of wire test certificates (cranes/derricks, gangway, lifeboats, mooring)?				
1105	Certificate of Registry				
1106	Passenger Ship Safety Certificate				
1107	Cargo Ship Safety Equipment Certificate + Form E				
1108	Cargo Ship Safety Radio Certificate				
1109	Cargo Ship Safety Construction Certificate				
1110	International Safety Management Certificate				
1111	Exemption Certificate				
1112	Document of Compliance (ISM) copy				
1113	International Ship Security Certificate				
1114	Continuous Synopsis Record				
1115	International Tonnage Certificate				
1116	International Loadline Certificate				
1117	International Oil Pollution Prevention Certificate				
1118	International Air Pollution Prevention Certificate				
1119	International Sewage Pollution Prevention Certificate				
1120	International Pollution Prevention Certificate NLS (bulk)				
1121	International Anti-Fouling System Certificate.				
1122	International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk				
1123	International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk				
1124	Document of Compliance for the Carriage of Dangerous Goods				
1125	Document of Authorisation for the carriage of grain				
1126	Document of Compliance for the Carriage of Solid Bulk Cargoes.				
1127	Civil Liability Convention Certificate				
1128	Radio Station Licence				
1129	Minimum Safe Manning Certificate				
1130	Class (Hull).				
1131	Class (Machinery)				
1132	Class (refrigeration)				
1133	P & I Certificate of Entry				
1134	International Ship Sanitation Certificate				



SHIP INSPECTION REPORT

THE LONDON CLUB

DOCUMENTATION

		NA	NI	F	X
1201	Flag State Regulations				
1202	SOPEP				
1203	SMPEP				
1204	Oil Record Book part I				
1205	Oil Record Book part II				
1206	Record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage				
1207	Garbage Management Plan				
1208	Garbage Record Book				
1209	Intact Stability Booklet				
1210	Damage Control Booklet (plans)				
1211	Bulk carrier booklet				
1212	Ballast Water Management Plan				
1214	Cargo Securing Manual				
1215	Certificate of Test and Thorough Examination of Lifting Appliances (annuals?)				
1216	Dangerous Goods manifest				
1217	Enhanced Survey report File				
1218	SOLAS Training Manual (in language crew can understand)				
1219	Safety Management manuals				
1220	Official Log Book				
1221	Deck Log Book				
1222	Engine Room Log Book				
1223	GMDSS Log Book				
1224	Medical Log				

PUBLICATIONS

		NA	NI	F	X
1301	Bridge Procedures Guide (ICS/IMO)				
1302	Are relevant IMO publications onboard (SOLAS, MARPOL, STCW, etc)				
1303	SOLAS & Amendments				
1304	MARPOL				
1305	STCW 95				
1306	IMDG Code				
1307	Code of safe Practice for ships carrying Timber cargoes (IMO)				
1308	Code of safe Practice for Solid Bulk Cargoes (IMO BC Code)				
1309	IMO Grain Rules				
1310	International Bulk Chemicals Code				
1311	International Code of Signals				
1312	International Regulations for the Prevention of Collisions at Sea.				
1313	International Safety Management Code				
1314	Loadline Regulations				
1315	IAMSAR Manual Vol II				
1316	Clean Seas Guide for Oil Tankers (ICS/OCIMF)				
1317	ISGOTT				
1318	ICS Tanker safety Guide (Chemicals)				
1319	ICS Tanker safety Guide (Liquefied Gas)				
1320	Medical Guide (repeated in 2223)				
1321	Code of Safe Working Practices				
1322	Ship to Ship transfer Guide				
1323	Standard marine Vocabulary				



SHIP INSPECTION REPORT

THE LONDON CLUB

CREW MANAGEMENT

		NA	NI	F	X
2101	Is the ship manned according to the Flag State Minimum Safe Manning Certificate?				
2102	Is the ship sufficiently manned for its current trade?				
2103	Are officers in possession of National Licences and Flag State endorsements?				
2104	Do all crew members hold Seafarer's ID books?				
2105	Do at least 2 officers hold GMDSS General Operator Certificates?				
2106	Has a qualified officer been designated in charge of Medical Care?				
2107	Has a qualified crewmember been designated as Medical First Aid provider?				
2108	Are crew in possession of valid medical examination certificates?				
2109	Have crew received familiarisation training and are records kept?				
2110	Are records of hours of rest and work according to STCW maintained?				
2111	Are working hours and watch schedules posted up?				
2112	Has a Working Language been established?.....SOLAS V. Reg 14.3				
2113	Is the Working Language recorded in the ship's log book?				
2114	Can (at least bridge) officers communicate in English?				
2115	Are officers familiar with this type and size of ship?				
2116	Are "first trip" in consecutive ranks avoided?				
2117	Is there a Drug and Alcohol policy in place?				
2118	Is onboard testing and sampling equipment available. (USCG)?				
2119	Do Masters/Chief Engineers receive office briefing/de-briefing?				
2120	Are Company senior officer seminars held?				
2121	Is there objective evidence of ongoing crew training?				

HEALTH & HYGIENE

		NA	NI	F	X
2201	Is the accommodation well lit?				
2202	Is accommodation clean and habitable?				
2203	Is ventilation, heating and air conditioning adequate?				
2204	Are sanitary facilities adequate (sinks, toilets and showers clean etc.)?				
2205	Is adequate food provided?				
2206	Are food storage facilities in good condition and adequate?				
2207	Are provision rooms maintained at the correct temperature?				
2208	Are all food items stowed at least 15 cms off the deck?				
2209	Are alarms provided in the cold stores and do they work?				
2211	Are the galley and food preparation areas clean, tidy and free from vermin?				
2212	Are galley extractors and grease traps clean?				
2213	Are safety notices posted throughout?				
2214	Are recreational facilities provided?				
2215	Are shipboard working arrangements posted?				
2216	Is a hospital provided?				
2217	Is it ready to receive patients and not used as additional accommodation?				
2218	Is the hospital and bathroom clean?				
2219	Is the medical locker well stocked against a Flag State or WHO standard?				
2220	Is a medical chest certificate provided?				
2221	Is medical oxygen provided?				
2222	Are first aid kits available at key locations?				
2223	Is a medical guide provided?				
2224	Are means to receive FW from ashore including purification satisfactory?				
2225	Does Master /CE confirm means to produce FW are satisfactory?				



SHIP INSPECTION REPORT

THE LONDON CLUB

SAFETY MANAGEMENT

		NA	NI	F	X
3101	Are SMS Manuals and documents written in a language understood by the crew?				
3102	Are the name, function and contact details of the DPA well known?				
3103	Does the master understand his overriding authority?				
3104	Are crew familiar with the company's safety and environmental policy?				
3105	Are external audits conducted at the required intervals?				
3106	Are any external audit Non Conformities properly cleared, verified and closed out?				
3107	Are internal audits conducted annually by the company?				
3108	Are any internal audit Non Conformities properly cleared, verified and closed out?				
3109	Are PSC inspections recorded and defects dealt with?				
3110	Are accidents incidents and near misses recorded and reported to the company?				
3111	Are accidents incidents and near misses investigated?				
3112	Is there objective evidence of company follow up of accidents/incidents, near misses?				
3113	Does the Master review the SMS?				
3114	Does the company respond to the Master's review of the SMS?				
3115	Has an officer been designated as shipboard Safety Officer?				
3116	Are safety committee meetings held regularly and records kept?				
3117	Are they reported to the company?				
3118	Does the company respond to safety committee meetings?				
3119	Does the Company provide safety bulletins or circulars to the ships?				
3120	Does the Company provide the LSSO STOPLOSS bulletins onboard?				
3121	Are the 2 items above used in Safety Committee meetings?				
3122	Is Risk Assessment undertaken onboard?				
3123	Are enclosed spaces entry permits used?				
3124	Are hot work permits used?				
3125	Are working aloft permits used?				
3126	Are permits used when working on electrical circuits?				
3127	Are there generalised procedures for work permits other than those above?				
3128	Is the use of PPE specified/tabulated for various work activities?				
3129	Is the use of PPE evident?				
3130	Are Muster Lists displayed throughout the ship?				
3131	Are fire control plans posted throughout the ship & available externally?				
3132	Is the handling use and storage of hazardous Chemicals controlled?				
3133	Are MSDS for these chemicals available?				
3134	Is there a plan for safety drills and training?				
3135	Is the plan being followed?				
3136	Are there Emergency Contingency Plans onboard?				
3137	Are these drills exercised?				
3138	Are there 24 hour Emergency Contact details available?				
3139	Is an Emergency Command Structure in place?				
3140	Is a Planned Maintenance System available?				
3141	Is the Planned Maintenance System approved by Class?				
3142	Is the Planned Maintenance System understood by officers?				
3143	Is it kept up to date?				
3144	Are overdue items reported to the shore office?				
3145	Are access control and security measures in place?				
3146	Are bilge and tank soundings taken regularly and recorded?				
3147	Are bilge alarms tested and recorded?				
3148	Is the stability calculated on a regular basis, especially during critical periods?				
3149	Are officers familiar with any stability peculiarities of the vessel?				
3150	Is Safe Access to the vessel provided? (SOLAS, V, reg 23pilots and all para 4)				
3151	Do officers and crew display safety awareness (are safety procedures followed)?				
3152	Is there an overall safety culture in place?				



SHIP INSPECTION REPORT

THE LONDON CLUB

SAFETY - FIRE FIGHTING EQUIPMENT

		NA	NI	F	X
4100	Are fire fighting equipment and inspections covered by PMS?				
4101	Is the fire detection system operational?				
4102	Are fire pumps operational?				
4103	Fire stations in condition of readiness?				
4104	Self contained breathing apparatus in good condition and cylinders charged?				
4105	Is a compressor carried for re-filling compressed air breathing apparatus cylinders?				
4106	Is the recommended oil for the breathing air compressor carried?				
4107	Inventory available in fire stations?				
4108	EEBDs provided and ready for use?				
4109	Fire extinguishers in satisfactory condition?				
4110	Have portable fire extinguishers been surveyed annually & weighed bi-annually?				
4111	Are fire hoses, nozzles and hydrants in satisfactory condition?				
4112	Fixed fire extinguishing system in satisfactory condition, instructions posted?				
4113	Fixed fire extinguishing system guarded against unauthorised use?				
4114	Fixed fire fighting system for E.R. in operable condition?				
4115	Crew familiar in its operation?				
4116	Foam analysed at required intervals?				
4117	Has the FF system been inspected/tested annually and serviced every 2 years?				
4118	Are fire doors functioning correctly?				
4119	Are fire dampers in operable condition?				
4120	Are fire mains and isolating valves well maintained and in good condition?				
4121	Is an International shore Connection available?				
4122	Have weekly, monthly and quarterly tests of FFE been carried out & recorded?				
4123	Are manuals available for the onboard maintenance of FFE?				
4124	Overall, is fire fighting equipment in a satisfactory condition and ready for use?				

SAFETY - LIFESAVING APPLIANCES & EQUIPMENT

		NA	NI	F	X
4201	Are weekly, monthly, quarterly and annual inspections conducted & recorded?				
4202	Are portable oxygen and gas analysers provided and regularly calibrated?				
4203	Is adequate lighting provided throughout the vessel?				
4204	Do alarms from cold stores & freezers function?				
4205	Are portable safety guards such as rails, lines and wires provided and in use?				
4206	Are lifeboats and davits including MOB boat(s) in good condition?				
4207	Has an approved service company surveyed the davit/winch systems?				
4208	Are life rafts and hydrostatic releases properly secured/fitted and in good condition?				
4209	Are lifebuoys of approved type properly stowed and sufficient?				
4210	Are life jackets of approved type properly stowed and sufficient in numbers?				
4211	Are IMO symbols marking the location of safety equipment in place?				
4212	Are safety instructions written in the working language in place?				
4213	Are photoluminescent emergency escape route markings in place?				
4214	Are lifeboats moved from their stowed position as required?				
4215	Are lifeboats swung out at required intervals?				
4216	Are lifeboats lowered to the water and exercised?				
4217	Required boat drills and rescue drills conducted and recorded?				
4218	Has the Emergency generator been tested on load?				
4219	Does the Emergency generator starting system work correctly?				
4220	Does the E.G. ventilation and air supply system work correctly?				
4221	Has the Emergency Generator been run for a significant period of time?				
4222	Is the Emergency Switchboard in satisfactory condition?				
4223	Have starting batteries and charging systems been checked?				
4224	Overall, are lifesaving appliances in satisfactory condition and ready for use?				



SHIP INSPECTION REPORT

THE LONDON CLUB

SAFE NAVIGATION

		NA	NI	F	X
5101	Are Company Bridge Procedures available?				
5102	Are Company Standing Orders available?				
5103	Are Master's Standing Orders available?				
5104	Are all above countersigned as understood by all bridge officers?				
5105	Are bridge watch conditions defined (leaving port, restricted visibility etc.)?				
5106	Are watch handover procedures defined?				
5107	Are procedures for rounds after watch specified?				
5108	Are the occasions on when the Master is to be called specified?				
5109	Has an officer been designated as "navigator"?				
5110	Is there Objective Evidence that Passage Planning is carried out? Berth to berth?				
5111	Does Passage Planning conform to industry guidelines?				
5112	Are Position fixing intervals clearly defined on the passage plan?				
5113	Is there Objective Evidence that more than one position fixing system is being used?				
5114	Are times when steering gear to be doubled up shown on the plan? (SOLASV25)				
5115	Is SQUAT understood?				
5116	Is UKC understood, calculated for the voyage, and shown on the plan?				
5117	Are radio navigation warnings filed and used (includes Navtex and EGC messages)?				
5118	Are Temporary and Preliminary Notices properly, retrievable and used?				
5119	Does the company have a chart & publication management system in place?				
5120	Does the company provide Notices to Mariners at regular intervals?				
5121	Have charts been corrected for latest NtM onboard?				
5122	Is system in place for the removal of cancelled charts?				
5123	Does the chart outfit provide adequate geographical coverage?				
5124	Is a copy of the deviation card available on the bridge?				
5125	Are compass errors taken at least once per watch at sea and recorded?				
5126	Has the ship been swung to confirm deviations at least annually?				
5127	Do deviations compare with the curve?				
5128	Has the compass been corrected following dry-dock?				
5129	Are navigation lights in a satisfactory condition?				
5130	Are there spare bulbs available on the bridge?				
5131	Do navigation light alarms work?				
5132	Are navigation shapes available?				
5133	Navigation Equipment is checked prior departure/arrival each port & recorded?				
5134	Astern propulsion tested prior entry into port?				
5135	Regular steering and emergency steering tests conducted SOLAS V, 26				
5137	Is weather routing utilised?				
5138	Does all the navigational equipment listed in Form E work?				
5139	VDR (examined and tested by approved service facility and copy of CoC onboard)				
5140	Master knows how & when to save data and to download from VDR?				
5141	Manoeuvring information is posted? SOLAS II-1 Reg 28.3				
5142	Are auto to manual and Emergency steering changeover procedures displayed?				

COMMUNICATIONS

		NA	NI	F	X
5201	Are navigating officers familiar with radio equipment and procedures?				
5202	Are statutory radio publications the latest editions and fully corrected?				
5203	GMDSS hand held VHF's?				
5204	GMDSS system (SAT B, C, Radio Telex)?				
5205	Is EPIRB in place, tested as required by shore technician and hydro release in date?				
5206	Are SARTs in place and batteries within date?				
5207	Daily reports sent to company as per SOLAS, V, Regulation 28 para 2 ?				
5208	Are results of DSC tests available?				



SHIP INSPECTION REPORT

THE LONDON CLUB

MACHINERY SPACE OPERATIONS

		NA	NI	F	X
6101	Is the status of the PMS up to date for the machinery spaces?				
6102	Are the Chief Engineer's Standing Orders available?				
6103	Are the Company Standing Orders available?				
6104	Are machinery spaces well lit, clean, tidy and free from combustible material?				
6105	Is the main engine free from oil and water leaks?				
6106	Is the main engine exhaust system free from leaks and lagging in good condition?				
6107	Are necessary main engine spare parts available?				
6108	Are main engine spare parts properly stowed, secured and protected?				
6109	Are the necessary tools available?				
6110	Are fuel pipes (double walled) ?				
6111	Is the main engine monitoring and control system fully operational and tested?				
6112	Is the main engine operating satisfactorily?				
6113	Are boilers, exhaust gas economisers and associated equipment in good condition?				
6114	Are boilers, piping and valves free from leakage?				
6115	Are boiler safeties in satisfactory operable condition?				
6116	Are the auxiliary engines free from oil and water leaks?				
6117	Are the auxiliary engines exhaust systems free from leaks/ lagging in good condition?				
6118	Are necessary auxiliary engine spare parts available?				
6119	Are high pressure fuel pipes (double walled)?				
6120	Are auxiliary engines operating satisfactorily?				
6121	Self closing devices on E.R. sounding pipes operational?				
6122	Are bilge and ballast pumps in operable condition?				
6123	Are bilge and ballast pumps free from leakages and patches?				
6124	Is incinerator and piping free from leakages?				
6125	Is incinerator in operable condition?				
6126	Are F.O. & L.O. pipes and flanges adequately shielded?				
6127	Are F.O., L.O., purifiers, heaters and coolers in good condition?				
6128	Are E.R. floor plates secured in place and clean?				
6129	Are the bilges clean?				
6130	Is machinery guarded where appropriate?				
6131	Are oxygen and acetylene bottles correctly stored in designated locations?				
6132	Are E.R. pipe systems free from leaks, patches and temporary repairs?				
6133	Are sea suction + overboard valves free from leaks, temp repairs & cement boxes?				
6134	Self closing devices of sight glasses on all oil tanks fully operational.				
6136	Is Main switchboard earth fault monitoring equipment operational - satisfactory status				
6137	Is deck insulation provided to the front and rear of switchboards (220v and above)?				
6138	Are switchboard and electrical equipment protected against water spray?				
6139	Is lifting gear (ER crane etc) tested and in good condition?				
6140	Are ladders, guard rails, gratings and floor plates secured?				
6141	Are machinery guards in place in the workshop and PPE available?				
6142	Have emergency remote stops and fuel oil shut-offs been tested?				

STEERING GEAR SYSTEM

		NA	NI	F	X
6201	Has the full movement of the rudder been verified (35 port to 30 starboard)?				
6202	Is the steering linkage satisfactory?				
6203	Is the hydraulic system free from any leaks?				
6204	Does the communication system with the navigation bridge work?				
6205	Are change over procedures posted?				
6206	Are officers familiar with change over procedures?				
6207	Are hand rails provided?				
6208	Is heading information displayed at the emergency steering position? (>1992)				



SHIP INSPECTION REPORT

THE LONDON CLUB

STRUCTURAL CONDITION - HULL & DECK

		NA	NI	F	X
9101	Is the visible condition of shell plating satisfactory?				
9102	Is the visible condition of the deck plating satisfactory?				
9103	Are bow and stern doors plus any alarms in satisfactory condition?				
9104	Are side shell doors in satisfactory condition?				
9106	Are guardrails and bulwarks in good condition?				
9107	Are hull markings legible (IMO # load line, draft marks, bulbous bow & thrusters.)?				
9108	Are vents and air pipes on deck in satisfactory condition?				
9109	Are closing devices efficient on vents and air pipes?				
9110	Are sounding pipes in satisfactory condition?				
9111	Are above in 9108 & 9110 clearly marked with the spaces they service?				
9112	Are weather tight doors and stores hatches fully operational and provide effective seal				
9113	Are walkways, stairways, catwalks, ladders and platforms in satisfactory condition?				
9114	Are accommodation ladders and gangways in good condition?				
9115					
9116					
9117					

STRUCTURAL COND. - BALLAST TANKS & VOID SPACES

		NA	NI	F	X
9201	Are these tanks and spaces included in the Planned Maintenance System?				
9202	Does the safety management system require these to be inspected?				
9203	Are records of onboard inspections of tanks and void spaces maintained?				
9204	Are any tanks inspected free from mud and debris?				
9205	Are tanks and void spaces inspected free from significant wastage, pitting and scale?				
9206	Is the corrosion protection (coatings/anodes) in satisfactory condition?				
9207	Is the inspected structure free from buckling, fracture, doublers & temporary repairs?				
9208	Are manhole covers in satisfactory condition?				
9209	Are tanks free from any sign of oil contamination?				
9210	Is pipe work passing through tanks and void spaces in satisfactory condition?				
9211	Are sounding pipe striker plates fitted?				
9212	Is the area under suction pipe satisfactory?				
9213					
9214					
9215					
9216					
9217					
9218					
9219					
9220					



SHIP INSPECTION REPORT

THE LONDON CLUB

CARGO WORTHINESS (BULK CARRIER)

		NA	NI	F	X
10001	Are cargo spaces suitable for the carriage of intended cargoes?				
10002	Are bilge wells clean, non return valves and bilge pumps working satisfactorily?				
10003	Are records maintained of pumping hold bilges?				
10004	Are bilges clean?				
10005	Are water ingress alarms in satisfactory condition?				
10006	Is the overall steel structure of the holds satisfactory?				
10007	Are spaces marked with CC ? (International Tonnage Convention, Annex 2, reg 2, p7)				
10008	Are manhole covers in satisfactory condition?				
10009	Is the condition of any pipe work in the holds in satisfactory condition? (& protected)				
10010	Is the cargo ventilation system satisfactory? (incl vents & closing arrangements)				
10011	Are hull openings and their closing appliances structurally sound?				
10012	Are these free from signs of water leakage?				
10013	Are hatch cover panels correctly aligned?				
10014	Are compression bars, landing pads, cleats and x joint wedges in good condition?				
10015	Are rubber gaskets in good condition?				
10016	Are side and cross joint drain channels and non return devices in good condition				
10017	Are opening and closing arrangements in good condition?				
10018	Can hatch covers be closed promptly?				
10019	Are hatch cover hydraulic systems, jacks and cylinders free from leaks?				
10020	Are hatch and access cover and door hinges in good condition?				
10021	Are means to secure covers in open position in a satisfactory condition?				
10022	Are the covers free from signs of expanding foam, ramneck tape & tarpaulins?				
10023	If fitted, is CO2 hold smothering tested regularly?				
10024	Are hold ladders and platforms satisfactory?				
10025	Is hold lighting satisfactory?				
10026	Are cranes in good condition?				
10027	Are crane wires inspected at regular intervals?				
10028	Are spare crane wires carried?				

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ

**Shipping Industry Performance table – 2009
update**

Shipping Industry Flag State Performance Table

Based on data available as of end June 2009.



BIMCO



INTERCARGO



ICS



ISF



INTERTANKO

This table summarises factual information available in the public domain that may be helpful in assessing the performance of flag states. It should be read in conjunction with Section Two of the Shipping Industry Guidelines on Flag State Performance, accessible at:

www.marsec.org/flag-performance

The Round Table of international shipping associations - BIMCO, INTERCARGO, INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING, INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION and INTERTANKO - believe it is essential that standards of safety, environmental and social performance are maintained and enforced by flag states, in full compliance with international maritime regulations. This updated flag state performance table has been produced to help the international shipping industry contribute to this objective.

Possible negative performance indicators are shown as black 'blobs'. Like all statistics the data need to be used with care and individual indicators may provide an unreliable measurement of performance.

On the basis of the data used, the following flag states have 12 or more negative performance indicators:

Albania, Bolivia, Cambodia, Columbia, Costa Rica, Cote d'Ivoire, Democratic Republic of the Congo, Georgia, Honduras, Lebanon, St Kitts and Nevis, Sao Tome, Sierra Leone
www.marsec.org/flag-performance

1 Port State Control
Source: PSC Annual Report 2008, Tokyo MOU Annual Report 2008, USCG Port State Control Annual Report 2008 (including USCG Quicks 21 Qualifying Registers for 2007).

Note: Paris and Tokyo MOU data relate to their 'black lists', but not their 'grey lists'. The USCG methodology for evaluating PSC detention rates (USCG target list and Quicks 21) differs from the methodology used by other PSC authorities. While Paris and Tokyo MOUs use the detention rate formula of detentions/inspections, the USCG uses the detention rate formula of detentions/district vessel arrivals.

2 Non-Ratification of Conventions

Source: IMO report Status of Conventions - full list (mid June 2009) IMO website (www.imo.org); LOLEX listings; Publication of Conventions, ILO web site (www.ilo.org).

Note: SOLAS 74 includes 1988 Protocol, MARPOL 73/78 includes one entry for ratification of MARPOL, and its mandatory annexes (annexes II to VI). LL 66 includes ratification of the remaining voluntary annexes (annexes III to V). LL 66 includes 1988 Protocol. STCW 78 incorporates the 1995 amendments. ILO 147 excludes 1996 Protocol, but includes ratification of PALC 2006, which will supersede ILO 147. CLC RUND 92 includes 1992 Protocols.

3 Use of Recognized Organizations complying with A.719

Source: IMO GRS database.

Note: Number of non-ACS bodies authorized by the flag state to carry out statutory survey work on its behalf as reported to IMO. Some non-ACS members fully comply with A.719, for example those recognised by the European Commission, and the fact that a flag recognises a non-ACS RO does not necessarily mean that it is deficient. 'N/A' indicates a failure to submit RO data to IMO in accordance with A.719 and therefore counts as a negative performance indicator.

4 Average Age

Source: Lloyd's Register-Fairplay Ship Database, UK Chamber of Shipping, customised version (3rd Quarter 2009).

Note: Second register fleet numbers are incorporated under main national register. Definition - trading ships, over 100 gt, excluding bag, fish processing/catching, offshore drilling/support, tug, pushboat, research and survey/dredger, naval, non-ship, structure and 'other' categories. Black 'blobs' denote top 25% of entries listed in the table.

5 Reports

Source: IMO MSC.1/Circ.116/Rev.6, 8 June 2009 on reports of independent evaluation submitted by parties to STCW in line with Chapter 1/6 of the STCW Code. Report of the Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations (2009); LOLEX database; ILO website (www.ilo.org).

Note: Black 'blobs' indicate a failure to achieve confirmation of the reports of independent evaluations confirming continuing compliance with STCW which are necessary to maintain a place on the IMO STCW white list, and a failure to submit all compliance and practice reports requested by ILO.

6 IMO Attendance

Source: IMO meeting reports.
Note: Black 'blobs' indicate a country has missed at least one meeting of the MSC, MEPC, Legal Committee or Assembly over the past two years.

Published by

Maritime International Secretariat Services Ltd

12 Carthusian Street,
London EC1M 6EZ

Telephone: +44 20 7417 8844
Fax: +44 20 7417 8877

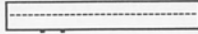
Email: post@marsec.org

www.marsec.org/flag-performance

www.shippingfacts.com

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Η

Paris MOU – USCG Target Factors



Paris MOU Targeting Factors

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

TARGET FACTOR¹⁾

The calculation of the Target Factor is divided into two parts:

1. **Generic Factor** - based on elements of the ships profile.
2. **History Factor** - based on the ships inspection history in the Paris MOU.

1. Generic Factor

The Generic Factor for an individual ship is calculated by adding together the applicable elements of its profile according to the elements below:

Targeted flag

A flag whose number of detentions in the last three years exceed its allowable limit based on a fixed yardstick (=7%). Graduated by increasing yardstick in steps of 3%. For example "medium to high risk" means detentions exceeded allowable limit using a yardstick of 10%.
(for detention % ref. Paris MOU Annual report)

Medium risk	(yardstick + 3%)	TF +4
Medium to High risk	(yardstick + 6%)	TF +8
High risk	(yardstick + 9%)	TF +14
Very High risk	(yardstick +12%)	TF +20

Targeted ship type

(ie liable to expanded inspection)

- i Bulk carrier more than 12 years old.
- ii Gas Carrier more than 10 years old.
- iii Chemical Tanker more than 10 years old.
- iv Oil tanker more than 20 years old.
- v Passenger ship/ro-ro ferry

TF +5

Non - EU recognised classification society

A class society not appearing on the list of recognised societies published by EC Commission. If no class is recorded in the database (other than withdrawal / suspension of class for safety reasons) the ship will be assumed to be classed with an EU recognised class society.

TF +5

Ships more than 12 years old

Graduated for non-targeted ship types (ref. above) and passenger ships

Age:		
>25 years		TF +3
21-24		TF +2
13-20		TF +1

Flag State has not ratified all conventions

Flag states who have not ratified all main conventions.

(Ref. Relevant instruments in Paris Memorandum text, ratification information can be found on www.imo.org & www.ilo.org)

TF +1

Class deficiency ratio above average

% of ships with deficiencies over inspections as identified in MOU annual deficiency statistics.

TF +1

The Generic Factor is updated when the particulars of the ship change or the status of its existing flag or class change.

2. HISTORY FACTOR

The History Factor is applied to the Generic Factor to reflect the actual condition of the ship found by inspection.

The History Factor is calculated by applying the elements below to each Paris MOU inspection of the ship carried out in the previous 12 months

Entering a region port for the first time in the last 12 months TF +20
No inspection recorded in the database in the last 12 months.

Not inspected in last 6 months TF +10
No inspection recorded in the database in the last 6 months.

Detained TF +15

Number of deficiencies:

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

Outstanding deficiencies from last inspection

The value for the outstanding deficiencies is applied only in respect of the latest inspection.

- for each listed action taken "rectify deficiency at next port" or "Master instructed to rectify deficiency before departure" TF+1
and for every two listed action taken "rectify deficiency within 14 days" and / or "other (specify in clear text)"
- in case "all deficiencies rectified" is noted on the report TF -2

The History Factor is updated at the end of each day.

Overall Target Factor

The Overall Target Factor is calculated by adding the Generic and History Factor but cannot be less than the Generic Factor.

The overall Target Factors are re-calculated at the end of each day.

*) The TF is in use within the Paris MOU on PSC as a tool for selecting ships eligible for an inspection only. The TF is not an indication of the quality of the ship.

Example

Date : 20-07-2002
 Vessel : Paris MOU
 Flag : Honduras
 Type : Passenger ship
 Class : Honduras International Naval Survey and Inspection Bureau
 Year build : 1958
 Honduras detention % : 27.71%
 Average Class deficiency ratio : 1.99%
 Class deficiency ratio HINSIB : 23.5%

Inspection history :

Ghent	Belgium	10-07-2001	9 Deficiencies
Rotterdam	The Netherlands	11-09-2001	5 Deficiencies
Hamburg	Germany	15-01-2002	16 Deficiencies
Genoa	Italy	04-07-2002	20 Deficiencies

- 8 Rectify before departure
- 10 Rectify within 14 days
- 2 Other(specify)

Generic Factor

Targeted flag	Very High Risk	+20
Targeted ship type	Passenger ship	+5
Non - EU recognised classification society	HINSIB	+5
Ships more than 12 years old		+3
Flag State has not ratified all conventions	LL Prot.88, SOLAS Prot.88, ILO 147	+1
Class deficiency ratio above average		+1
		<hr/>
		35

History Factor

Entering a region port for the first time in the last 12 months		0
Not inspected in last 6 months		0
Detained		0
Number of deficiencies		
Rotterdam		0
Hamburg		+10
Genoa		+10
Outstanding deficiencies from last inspection		
"Master instructed to rectify deficiency before departure"		+8
"rectify deficiency within 14 days"		+5
"other (specify in clear text)"		+1
		<hr/>
		34

Overall Target Factor

Generic Factor	: 35
History Factor	: 34
Overall Target Factor	: 69



USCG Targeting Factors

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Appendix 2 - Boarding Priority Matrix

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

Priority I vessels:

- 17 or more points on the Matrix, or
- ships involved in a marine casualty that may have affected seaworthiness, or
- USCG Captain of the Port determines a vessel to be a potential hazard to the port or the environment, or
- ships whose classification society has a detention ratio equal to or greater than 2%.
- Port entry may be restricted until vessel is examined by the Coast Guard.

Priority II vessels:

- 7 to 16 points on the Matrix, or
- outstanding requirements from a previous boarding in this or another U.S. port, or the vessel is overdue for an annual tank or passenger exam.
- Cargo operations may be restricted until vessel is examined by the Coast Guard.

Priority III vessels:

- 4 to 6 points on the Matrix, or
- alleged deficiencies reported, or
- the vessel is overdue for an annual freight examination, or quarterly passenger vessel re-exam.
- No operational restrictions imposed; vessel will most likely be examined at dock.

Priority IV vessels:

- 3 or fewer points on the Matrix.
- Vessel is a low risk, and will probably not be boarded.