

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

**Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

# **ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΡΑΟΥΛΑΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

**ΘΕΜΑ**

**ΕΛΕΓΧΟΙ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΑΡΧΕΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ**

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΚΟΥΡΤΑΛΗ ΑΝΤΩΝΙΟΥ

**Α.Γ.Μ: 4099**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: **20/05/2019**

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας

| <b>Α/Α</b>               | <b>Όνοματεπώνυμο</b> | <b>Ειδικότητα</b> | <b>Αξιολόγηση</b> | <b>Υπογραφή</b> |
|--------------------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>1</b>                 |                      |                   |                   |                 |
| <b>2</b>                 |                      |                   |                   |                 |
| <b>3</b>                 |                      |                   |                   |                 |
| <b>ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</b> |                      |                   |                   |                 |

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

|               |   |
|---------------|---|
| Περίληψη..... | 4 |
| Εισαγωγή..... | 5 |

### Κεφάλαιο 1: ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΙΜΟ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1.1 | Συνθήκη Ασφάλειας Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS).....                 | 7  |
| 1.2 | Συνθήκη Περιορισμού Θαλάσσιας Ρύπανσης (MARPOL).....            | 8  |
| 1.3 | Διεθνής Σύμβαση για την Ίσαλο Γραμμή, Load Line Convention..... | 9  |
| 1.4 | Διεθνής Σύμβαση STCW.....                                       | 10 |
| 1.5 | Γενικά.....   | 11 |

### Κεφάλαιο 2: ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ (PORT STATE CONTROL) MOU’S

|      |  |    |
|------|--|----|
| 2.1  | Η Αρχή Γενικά.....   | 12 |
| 2.2  | Δικαιώματα των λιμενικών αρχών.....  | 13 |
| 2.3  | Λόγοι που καθιστούν απαραίτητη την επιθεώρηση από το PSC .....                 | 14 |
| 2.4  | Μνημόνια Συμμόρφωσης MOU ( Memorandum Of Understanding).....                   | 15 |
| 2.5  | Τα υπάρχοντα MOU.....  | 16 |
| 2.6  | Paris MOU.....   | 17 |
|      | 2.6.1 Paris MOU– Νέο Καθεστώς Επιθεωρήσεων.....                                | 17 |
|      | 2.6.2 Προφίλ κινδύνου.....   | 21 |
|      | 2.6.3 Αναγνωρισμένοι Νηογνώμονες.....  | 21 |
|      | 2.6.4 Επιπτώσεις Και Ποινές Από Την Επιθεώρηση.....                            | 22 |
| 2.7  | Tokyo MOU.....   | 22 |
|      | 2.7.1 APCIS. Η βάση δεδομένων του Tokyo MOU.....                               | 23 |
| 2.8  | AMSA-Australian Maritime Safety Authority.....                                 | 24 |
|      | 2.8.1 Οι δραστηριότητες θαλάσσιας ασφάλειας του AMSA .....                     | 24 |
| 2.9  | USCG-United States Coast Guard.....  | 25 |
| 2.10 | Ανεπάρκειες Και Κρατήσεις Πλοίων.....  | 25 |
|      | 2.10.1 Ελαττώματα – Ανεπάρκειες.....   | 25 |
|      | 2.10.2 Διορθωτικές Ενέργειες Εντός Ενός Καθορισμένου Χρονικού Διαστήματος..... | 26 |
|      | 2.10.3 Οι διορθώσεις (επισκευές).....  | 26 |
|      | 2.10.4 Άδεια στο σκάφος να αποπλεύσει.....                                     | 27 |
|      | 2.10.5 Αναστολή των διαδικασιών πάνω σε ένα σκάφος.....                        | 27 |
|      | 2.10.6 Διαδικασίες Κράτησης.....   | 27 |
|      | 2.10.7 Κριτήρια για την κράτηση ενός σκάφους.....                              | 28 |

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΣΗΜΑΙΕΣ ΚΡΑΤΩΝ ΚΑΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

|     |                                      |    |
|-----|--------------------------------------|----|
| 3.1 | Σημαία γενικά.....                   | 32 |
| 3.2 | Ορισμός των σημαίων ευκαιρίας.....   | 33 |
| 3.3 | Οι κυριότερες σημαίες ευκαιρίας..... | 34 |

|   |    |
|---|----|
| 3.4 Έλεγχος των πλοίων από το κράτος σημαίας.....   | 34 |
| 3.5 Νηογνώμονας γενικά.....   | 35 |
| 3.6 Στόχοι Νηογνωμόνων.....   | 36 |
| 3.7 Πιστοποιητικό Ταξινόμησης ή Κλάσεως (Certificate of Class).....                                 | 37 |
| 3.8 Διαδικασία Ταξινόμησης Πλοίου.....  | 37 |
| 3.9 Κυριότεροι Νηογνώμονες.....   | 37 |
| 3.10 Επιθεωρήσεις Νηογνωμόνων.....  | 38 |
| 3.11 Περιοδικές Επιθεωρήσεις.....   | 38 |
| 3.11.1 Επιθεώρηση Ανανέωσης Κλάσης/Ειδική Επιθεώρηση (Class<br>Renewal Survey/ Special Survey)..... | 38 |
| 3.11.2 Ετήσια Επιθεώρηση (Annual Survey).....   | 40 |
| 3.11.3 Ενδιάμεση Επιθεώρηση (Intermediate Survey).....  | 42 |
| 3.12 Πιστοποιητικά Που Εκδίδουν Οι Νηογνώμονες.....   | 42 |
| 3.13 Ο ρόλος του κράτους σημαίας.....   | 42 |
| 3.14 Δυνατότητα επαφής με το Κράτος Σημαίας ή τον Νηογνώμονα.....                                   | 43 |

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΛΛΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

|   |    |
|---|----|
| 4.1 ISPS.....   | 44 |
| 4.1.1 Ασφάλεια του πλοίου.....  | 45 |
| 4.2 Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention) MLC..... | 46 |
| 4.2.1 Έλεγχοι από την MLC.....  | 47 |
| Συμπέρασμα.....   | 49 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....   | 50 |

## Περίληψη

Στην πτυχιακή αυτή εργασία αρχικά, πραγματοποιείται μία γενική αναφορά στις διεθνείς συμβάσεις που καθορίζουν τα πρότυπα ναυπήγησης των πλοίων και έπειτα αναλύονται οι έλεγχοι που γίνονται στα πλοία ώστε να εξακριβωθεί εάν αυτά πληρούν τις προϋποθέσεις που θέτουν οι διάφορες αρχές, αλλά και ποιοι είναι αυτοί οι οποίοι επιθεωρούν τα πλοία

Οι έλεγχοι στα πλοία είναι σημαντικοί στις μέρες μας. Μέσα από τον έλεγχο και την επιθεώρηση ελέγχεται η αξιοπλοΐα του πλοίου αλλά και το κατά ποσό αυτό λειτουργεί μέσα στα νομικά πλαίσια που έχει θεσπίσει ο ΙΜΟ. Επίσης ελέγχονται τα πρότυπα ναυπήγησης και διατήρησης του πλοίου τα οποία έχει θέσει ο νηογνώμονας και που έχουν ως βάση βέβαια τους κανόνες του ΙΜΟ. Έλεγχοι γίνονται συχνά στα πλοία από διάφορες αρχές ώστε να αποδειχθεί η αξιοπλοΐα και έπειτα να γίνει η ναύλωση του πλοίου.

Η ναυπήγηση ενός πλοίου δεν είναι κάτι εύκολο, τα συνεχή αλλά και πολλά ατυχήματα που υπάρξαν στο παρελθόν οδήγησαν σε κανόνες ναυπήγησης, ασφάλειας και συντήρησης όπου κάνουν την κατασκευή του πλοίου μια δύσκολη εργασία. Για να αποτραπούν λοιπόν και μελλοντικά ατυχήματα και παρατυπίες σχετικά με τις νομοθεσίες διάφορες αρχές εκτελούν έλεγχοι στα πλοία. Οι αρχές που θα αναλυθούν σε αυτήν την εργασία θα είναι οι εξής:

1. Λιμενικές αρχές MOU ( Memorandum Of Understanding)
2. Νηογνώμονες και σημαία
3. ΜΙc
4. Ιsps

## Εισαγωγή

Το θαλάσσιο εμπόριο είναι ζωτικής σημασίας για την παγκόσμια οικονομία. Μέχρι σήμερα είναι αξιόλογα τα όσα έχουν επιτευχθεί στον τομέα της ναυτιλίας. Παρόλα αυτά όμως πάντα υπάρχει ο κίνδυνος για ατυχήματα, που μπορεί να έχουν αντίκτυπο στην ανθρώπινη ζωή, στον προσωπικό πλούτο των εμπλεκόμενων και στη διατάραξη του φυσικού και θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για την μείωση των πιθανών ατυχημάτων, με το πέρασμα των χρόνων, έχουν δημιουργηθεί διάφοροι οργανισμοί για να διασφαλίζουν την ασφαλή ναυσιπλοΐα. Ο πιο γνωστός είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) ο οποίος ιδρύθηκε το 1948 στη Γενεύη. Είναι οργανισμός του ΟΗΕ και έχει έδρα το Λονδίνο. Ο ΔΝΟ ασχολείται με ναυτιλιακά θέματα. Σήμερα στον ΔΝΟ συμμετέχουν 167 κράτη μέλη. Ο ΔΝΟ σε συνδιασκέψεις που πραγματοποιεί κατά καιρούς ιδρύει συμβάσεις, πρωτόκολλα, κώδικες, συστάσεις και οδηγίες που αφορούν τα παραπάνω θέματα. Τα κράτη-μέλη του οργανισμού καλούνται να υπογράψουν για την επικύρωση καινούργιων συμβάσεων κωδικών κλπ. Για να ξεκινήσει όμως να είναι σε ισχύ μια σύμβαση, τα κράτη-μέλη δεν αρκεί να την υπογράψουν αλλά θα πρέπει και να την εφαρμόσουν στην εθνική τους νομοθεσία έτσι ώστε να αρχίσει η εφαρμογή της.

Συμβάσεις που αποτελούν σημαντικά όργανα για μια ποιοτική ναυτιλία είναι αυτές της SOLAS (Safety of Life At Sea), της STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), της MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) και της MLC (Maritime Labor Convention) του ILO (International Labor Organization). Κάποιες από αυτές τις συμβάσεις έχουν εξαιρετική σημασία και για τον λόγο αυτό αυτές ισχύουν σε πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες από λιμάνι κράτους μέλους προς λιμάνι που ανήκει σε κράτος που δεν τις έχει υπογράψει ή επικυρώσει ή και αντίστροφα.

Η ύπαρξη αυτών των συμβάσεων δεν συνεπάγεται πως όλα τα πλοία συμμορφώνονται και εφαρμόζουν τους κανονισμούς που ορίζουν. Για το λόγο αυτό γίνονται επιθεωρήσεις από διάφορα όργανα.

## **Κεφάλαιο 1: Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας(ΙΜΟ)**

### **1.0 ΙΜΟ γενικά**

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (International Maritime Organization), είναι ένας πολυεθνικός, διακυβερνητικός Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, ο οποίος επιβλέπει την σωστή και ασφαλή επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των χωρών-μελών του στον τομέα της ναυσιπλοΐας. Αποτελεί ειδικευμένο οργανισμό του Ο.Η.Ε., διακρατικού χαρακτήρα, και ιδρύθηκε στην Γενεύη το 1948, ως IMCO (International Maritime Cooperation Organization). Μετονομάστηκε σε ΙΜΟ το 1982, με έδρα το Λονδίνο. Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας καλύπτει τους τομείς της ασφάλειας στα πλοία και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προκαλεί ο ανθρώπινος παράγοντας, κατά την διάρκεια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του. Την πρώτη δραστηριότητα ανέλαβε από παλαιότερους οργανισμούς όπως τον IMCO, ο οποίος με τη σειρά του είχε δημιουργηθεί για τη ενοποίηση των κανόνων ναυσιπλοΐας και ασφάλειας. Η δεύτερη δραστηριότητά του δημιουργήθηκε λίγο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν τα επίπεδα ρύπανσης της θάλασσας έγιναν ιδιαίτερα επικίνδυνα (λόγω της ανυπαρξίας σχετικής νομοθεσίας). Οι πρώτες προσπάθειες για τη δημιουργία ενός τέτοιου οργάνου ξεκίνησαν μετά την βύθιση του Ε/Γ πλοίου «ΤΙΤΑΝΙΚΟΣ» το 1914. Οι εκδόσεις του, SOLAS (Safety Of Life At Sea) και MARPOL (MARine POLLution), που αφορούν η πρώτη την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και η δεύτερη στη προστασία από τη ρύπανση στη Θάλασσα, παρέχουν δεσμευτικούς κανόνες για όλες τις νέες κατασκευές πλοίων που ισχύουν παγκοσμίως. Οι κανόνες αυτοί αναβαθμίζονται τακτικά ανάλογα με την ανάπτυξη της ναυπηγικής και λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις και υποδείξεις των νηογνομόνων. Όλοι οι ναυπηγοί και τα ναυπηγικά γραφεία υποχρεούνται να ναυπηγούν τα πλοία σύμφωνα με τις προδιαγραφές αυτές. Ταυτόχρονα, λαμβάνει υπόψη του και τομείς ναυτικής υποδομής, όπως το ικανοποιητικό επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτών, αλλά και την σωστή διαχείριση όλων των τύπων φορτίων, από πετρέλαιο μέχρι τα πλέον επικίνδυνα φορτία. Αυτό γίνεται δυνατό με την χρήση αυστηρών μέτρων, προδιαγραφών και διαδικασιών.

Η έδρα του ΙΜΟ βρίσκεται στο Λονδίνο

## 1.1 Συνθήκη Ασφάλειας Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS)

Ο κύριος στόχος της σύμβασης SOLAS είναι να προσδιορίζει τα ελάχιστα πρότυπα για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων και όλα αυτά συμβατά με την ασφάλειά τους. Τα κράτη σημαίας είναι υπεύθυνα για την διασφάλιση ότι τα πλοία που βρίσκονται υπό την σημαία τους συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της, και μια σειρά από πιστοποιητικά που προβλέπονται από την σύμβαση, αποδεικνύουν ότι αυτό έχει γίνει. Οι διατάξεις ελέγχου επίσης επιτρέπουν στα συμβαλλόμενα κράτη την επιθεώρηση πλοίων και των άλλων συμβαλλομένων κρατών, εάν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι να πιστευτεί ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός δεν συμμορφώνεται ουσιαστικά με τις απαιτήσεις της σύμβασης, (αυτή η διαδικασία είναι γνωστή ως το κράτος του λιμένα - Port State Control). Η σημερινή σύμβαση της SOLAS περιλαμβάνει άρθρα όπου καθορίζονται γενικές υποχρεώσεις, η διαδικασία τροποποίησης και ούτω καθεξής. Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι οι κανονισμοί για την ασφάλεια των πλοίων βασίζονται κυρίως στην εμπειρία που έχει αποκτηθεί κατά το παρελθόν από ναυάγια ή ναυτικά ατυχήματα. Οι κανονισμοί που ισχύουν κάθε φορά δεν αποσκοπούν στην σχεδίαση και δημιουργία πλοίων που δεν υπάρχει πιθανότητα να βυθιστούν, το οποίο θα κατέληγε στην κατασκευή ασύμφορων οικονομικά πλοίων, αλλά στην αύξηση της πιθανότητας διασώσεως του πλοίου και της επιβιώσεως των επιβαινόντων.

### Κεφάλαια

Κεφάλαιο I – Γενικές διατάξεις

Κεφάλαιο II-1 – Κατασκευές - Τμηματοποίηση και σταθερότητα, μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις

Κεφάλαιο II-2 – Πυρασφάλεια, ανίχνευση πυρκαγιάς και κατάσβεση πυρκαγιάς

Κεφάλαιο III – Διάφορα σωστικά μέσα

Κεφάλαιο IV – Ραδιοεπικοινωνίες

Κεφάλαιο V – Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας

Κεφάλαιο VI – Μεταφορά φορτίων

Κεφάλαιο VII – Μεταφορά επικίνδυνων φορτίων

Κεφάλαιο VIII – Πυρηνοκίνητα πλοία

Κεφάλαιο IX – Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων

Κεφάλαιο X – Μέτρα ασφάλειας για τα ταχύπλοα

Κεφάλαιο XI-1 – Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα

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

Κεφάλαιο XII – Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για μπαλκ κάρριερς

Κεφάλαιο XIII - Επαλήθευση της συμμόρφωσης

Κεφάλαιο XIV - Μέτρα ασφαλείας για πλοία που λειτουργούν σε πολικά ύδατα

## 1.2 Συνθήκη Περιορισμού Θαλάσσιας Ρύπανσης (MARPOL)

Η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία (MARPOL 73/78) είναι η κύρια διεθνής σύμβαση που αφορά την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία λόγω της λειτουργίας τους ή λόγω ναυτικών ατυχημάτων.

Αποτελεί δημιούργημα του IMO και ψηφίστηκε το 1973. Πριν καν τεθεί σε ισχύ ψηφίστηκε το πρωτόκολλο της διεθνούς σύμβασης του 1978 κατά τη διάρκεια συνδιάσκεψης με θέμα την ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων που συγκλήθηκε συνεπεία σημαντικών ατυχημάτων κατά τα έτη 1976-77. Τα δύο κείμενα συνδυάστηκαν σε ενιαία διεθνή σύμβαση, που ετέθη σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983 με το όνομα MARPOL 73/78.

Η σύμβαση ορίζει τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να ασκείται η διαχείριση στα πλοία ορισμένων ρυπογόνων υλικών καθώς και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες επιτρέπεται η απόρριψη στη θάλασσα ορισμένων από αυτά. Στην παρούσα μορφή της περιέχει 6 παραρτήματα (Annexes), το καθένα από τα οποία αφορά ρύπανση από συγκεκριμένα υλικά (πετρέλαιο, επιβλαβείς υγρές χημικές ουσίες, επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται σε συσκευασμένη μορφή, λύματα των πλοίων, απορρίμματα των πλοίων, καυσαέρια ή άλλα αέρια αποτεφρωτήρων των πλοίων).

### **Παραρτήματα:**

Παράρτημα I – Κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο,

Παράρτημα II – Κανονισμοί για τον έλεγχο της ρύπανσης από υγρές επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται χύδην,

Παράρτημα III – Κανονισμοί για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα,

Παράρτημα IV – Κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης από λύματα πλοίων,

Παράρτημα V – Κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης από απορρίμματα πλοίων.



### 1.3 Διεθνής Σύμβαση για την Ίσαλο Γραμμή, Load Line Convention

Η πρώτη Διεθνής Σύμβαση για την Ίσαλο Γραμμή, που υιοθετήθηκε το 1930, βασίστηκε στην αρχή της πλευστότητας, μολονότι αναγνωρίστηκε ότι το ύψος εξάλων θα πρέπει επίσης να εξασφαλίζει επαρκή σταθερότητα και να αποφεύγεται η υπερβολική πίεση του κύτους του πλοίου λόγω υπερφορτώσεων.

Στη διεθνή σύμβαση ισάλου γραμμής (Load Line Convention) του 1966, που εγκρίθηκε από τον ΙΜΟ, προβλέπονται διατάξεις για τον προσδιορισμό των εξάλων των πλοίων βάση υπολογισμών.

Οι κανονισμοί λαμβάνουν υπόψη τους πιθανούς κινδύνους που υπάρχουν σε διαφορετικές ζώνες και διαφορετικές εποχές. Το τεχνικό παράρτημα περιλαμβάνει διάφορα πρόσθετα μέτρα ασφαλείας σχετικά με τις πόρτες, τις θυρίδες και άλλα αντικείμενα. Ο κύριος σκοπός αυτών των μέτρων είναι να εξασφαλιστεί η υδατοστεγανότητα του κύτους των πλοίων κάτω από το ύψος του καταστρώματος. Όλες οι καθορισμένες γραμμές φόρτωσης πρέπει να επισημαίνονται στο μέσο του πλοίου και σε κάθε πλευρά του πλοίου, μαζί με τη γραμμή καταστρώματος. Τα πλοία που προορίζονται για τη μεταφορά φορτίου ξυλείας έχουν μικρότερο ύψος εξάλων, καθώς το φορτίο του καταστρώματος παρέχει προστασία έναντι των επιπτώσεων των κυμάτων.

Η Σύμβαση περιλαμβάνει τρία παραρτήματα.

Το παράρτημα I χωρίζεται σε τέσσερα κεφάλαια:

Κεφάλαιο I - Γενικά.

Κεφάλαιο II - Προϋποθέσεις προσδιορισμού εξάλων.

Κεφάλαιο III – Έξαλα.

Κεφάλαιο IV - Ειδικές απαιτήσεις για τα πλοία μεταφοράς ξυλείας.

Το παράρτημα II καλύπτει τις ζώνες, τις περιοχές και τις εποχιακές περιόδους.

Το παράρτημα III περιλαμβάνει πιστοποιητικά, συμπεριλαμβανομένου του Διεθνούς Πιστοποιητικού φόρτωσης

## 1.4 Διεθνής Σύμβαση STCW

Η σύμβαση για τα Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαιδύσεως και Τηρήσεων Φυλακών (Convention on the Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers STCW) υιοθετήθηκε στις 7 Ιουλίου το 1978 και τέθηκε σε ισχύ το 1984. Οι προηγούμενες προσπάθειες για την καθιέρωση μιας τέτοιας συμβάσεως συνάντησαν την αντίδραση δύο πλευρών, αρχικά των πλοιοκτητών, οι οποίοι βέβαια ενδιαφέρονταν άμεσα για τα επίπεδα των μισθών, αλλά και των συνδικάτων των ναυτικών, των οποίων κύριο μέλημα ήταν η προστασία της εργασίας αφορά ζητήματα προσδιορισμού και αξιολόγησης προσόντων των αξιωματικών. «Ασχολείται με ζητήματα προσδιορισμού και επιβεβαίωσης των προσόντων των αξιωματικών, έχοντας ως απώτερο στόχο, τον περιορισμό της εκτεταμένης πλαστογραφίας ναυτικών διπλωμάτων, που εκείνη την εποχή ήταν σε άνθιση. Απώτερος σκοπός της αποτελεί ο περιορισμός της μεγάλης απάτης διπλωμάτων που είχε εξαπλωθεί ιδίως στις χώρες της Άπω Ανατολής.

Η STCW είναι ο μοναδικός ναυτιλιακός κώδικας που ξεκίνησε από τις ανάγκες των ναυτιλιακών γραφείων. Η STCW '78 απαρτίζεται από 17 άρθρα, ενώ οι τεχνικές απαιτήσεις συμπεριλαμβάνονται σε ειδικό παράρτημα. Τα επιμέρους κομμάτια της σχετίζονται με τις γενικές διατάξεις που αφορούν τις διαδικασίες ελέγχου, με εκείνες που γίνεται λόγος για θέματα πλοιάρχου και καταστρώματος, μηχανοστασίου, ραδιοεπικοινωνιών, σε συγκεκριμένες απαιτήσεις για τα Δ/Ξ καθώς και στις συγκεκριμένες ικανότητες που είναι απαραίτητες όταν κάποιος βρίσκεται σε σκάφος διασώσεως.

## 1.5 Γενικά

Άλλες σημαντικές συμβάσεις, κώδικες και κανονισμοί είναι ο ILO, ISPS COLREG,ISM,MLC,GMDSS,ISGOTT.Οι προηγούμενες αναφορές στον IMO και στις συμβάσεις όπου αυτός περιλαμβάνει έγιναν ώστε να καταστεί σαφές πως τα πλοία κατασκευάζονται με βάση τους κανονισμούς του IMO. Όμως για επαληθευτεί και να ελεγχθεί εάν τα πλοία δρουν νομικά και με ασφάλεια διάφοροι οργανισμοί πραγματοποιούν ελέγχους ώστε να εξακριβώσουν την συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς. Οι οργανισμοί αυτοί θα αναλυθούν στα επόμενα κεφάλαια.



## Κεφάλαιο 2

### ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ (PORT STATE CONTROL) ΜΟΥ'S

#### 2.1 Η Αρχή Γενικά

Οι λιμενικές αρχές εδώ και πολλές δεκαετίες έχουν το δικαίωμα να ελέγχουν αν τα επισκεπτόμενα σκάφη, ανεξαρτήτου σημαίας ή Νηογνώμονα, ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα πρόληψης ασφάλειας και ρύπανσης. Ο κρατικός έλεγχος λιμένων (PSC) είναι η επιθεώρηση των ξένων σκαφών στους εθνικούς λιμένες με σκοπό την επιβεβαίωση ότι η ασφάλεια, η κατασκευή, η διαχείριση και ο εξοπλισμός του σκάφους συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των διεθνών θαλάσσιων συμβάσεων και ότι το σκάφος είναι επανδρωμένο και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις εφαρμόσιμες εθνικές νομοθεσίες. Εμφανίζεται όταν αποτύχουν οι πλοιοκτήτες, οι νηογνώμονες και οι υπηρεσίες κράτους σημαίας να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις των διεθνών θαλάσσιων συμβάσεων. Αν και γίνεται κατανοητό ότι η τελευταία ευθύνη για τις συμβάσεις αφήνεται στα κράτη σημαίας, οι λιμενικές αρχές έχουν το δικαίωμα να επιθεωρήσουν τα ξένα σκάφη στους λιμένες τους για να εξασφαλίσουν ότι οποιεσδήποτε ανεπάρκειες που βρίσκονται αποκαθίστανται προτού να τους επιτραπεί να αποπλεύσουν. Ο κρατικός έλεγχος λιμένων θεωρείται συμπληρωματικός στον έλεγχο κράτους σημαίας.

Τα τελευταία χρόνια, η σημασία του κρατικού ελέγχου λιμένων έχει αναγνωριστεί ευρέως και έχει υπάρξει σημαντική κινητοποίηση στις διάφορες περιοχές προς την καθιέρωση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης στην αποτελεσματική εφαρμογή των παροχών ελέγχου.

Οι έλεγχοι των λιμενικών αρχών προορίζονται στα συστήματα πλοήγησης και στον εξοπλισμό της γέφυρας του πλοίου, στους χώρους του ακκομοδεσίου αλλά και στην κουζίνα του πλοίου όπου δίνεται ιδιαίτερη σημασία στα συστήματα πυρασφάλειας. Επίσης ελέγχεται το μηχανοστάσιο του πλοίου αλλά και χώροι και έγγραφα που έχουν τα κάνουν με το φορτίο. Όμως κυρίως όλοι οι έλεγχοι που πραγματοποιούν οι αρχές έχουν να κάνουν με τη ασφάλεια του πλοίου και τα σχετικά συστήματα όπως τα συστήματα κατάσβεσης πυρκαγιάς, πυροσβεστήρες, σωσίβιες και σωστικές λέμβοι.

## 2.2 Δικαιώματα των λιμενικών αρχών

Τα παράκτια κράτη ασκούν ορισμένα συγκεκριμένα δικαιώματα στα σκάφη μέσα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη των 200 ναυτικών μιλίων τους, ειδικά για την αλιεία και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Μέσα σε αυτήν την περιοχή, τα παράκτια κράτη έχουν τα κυρίαρχα δικαιώματα με σκοπό την εξερεύνηση και εκμετάλλευση, τη συντήρηση και τη διαχείριση των πόρων διαβίωσης και μη διαβίωσης της θάλασσας και του βυθού.

Όταν ένα σκάφος είναι μέσα στην αρμοδιότητα ενός άλλου κράτους, η αρμοδιότητα κράτους σημαίας είναι ταυτόχρονη με αυτήν των παράκτιων ή λιμενικών αρχών. Σύμφωνα με το σύνηθες διεθνές θαλάσσιο δίκαιο, καθώς επίσης και με τη Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το νόμο της θάλασσας, ένα κράτος έχει το δικαίωμα να ασκήσει κάποιο βαθμό ελέγχου σε πλοία ξένων σημαίων που βρίσκονται μέσα στην αρμοδιότητά του. Εντούτοις, τα παράκτια κράτη εξουσιοδοτούνται μόνο για να επέμβουν στη λειτουργία ενός σκάφους όπου έχει, ή είναι πιθανό να έχει, επίδραση στην προστασία και τη συντήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οποιαδήποτε τέτοια επέμβαση πρόκειται να διευθυνθεί με τον οφειλόμενο σεβασμό στα δικαιώματα και τα καθήκοντα άλλων κρατών. Εκτός από την εδαφική αρμοδιότητα, ο διεθνής θαλάσσιος οργανισμός (ΙΜΟ) και οι συμβάσεις διεθνούς οργανισμού εργασίας (ΙΛΟ) παρέχουν στα κράτη τη δυνατότητα να διευθυνθούν οι επιθεωρήσεις PSC των ξένων σκαφών μέσα στους λιμένες τους. Η αρχική ευθύνη για το νόμο και την τάξη, την επί του σκάφους πειθαρχία, την κατάλληλη ναυσιπλοΐα και τη ναυτική τέχνη, την ασφάλεια των σκαφών και των προσώπων εν πλω και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης εναπόκειται στο κράτος σημαίας, όπου το σκάφος είναι καταχωρημένο. Η ευθύνη για ότι ένα σκάφος είναι εξοπλισμένο, λειτουργημένο, διατηρημένο και επανδρωμένο σύμφωνα με τις διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις ανήκει επίσης στο κράτος σημαίας.

Παγκοσμίως αναγνωρίζεται ότι τα ξένα εμπορικά σκάφη υπόκεινται στην αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους όταν είναι στα εσωτερικά του ύδατα. Τα κράτη έχουν χρησιμοποιήσει δύο επιχειρήματα για να δικαιολογήσουν την άσκηση του PSC :

- 1) Το δικαίωμα self-protection για τους πολίτες του και το περιβάλλον ενάντια στους κινδύνους που παρουσιάζονται με τα κάτω του μετρίου σκάφη.
- 2) Διεθνής επιβολή των συμβάσεων που εξετάζουν την ασφάλεια εν πλω, με την παρεμπόδιση των αναξιοόπλων σκαφών από την πλεύση τους στη θάλασσα. Οι επιθεωρήσεις PSC διευθύνονται για να εξασφαλίσουν ότι τα ξένα σκάφη είναι πλοία που δεν θέτουν κίνδυνο ρύπανσης, παρέχουν ένα υγιές και ασφαλές εργασιακό περιβάλλον και συμμορφώνονται με τη σχετική διεθνή Συνθήκη. Στις περισσότερες συμβάσεις υπάρχει μια προειδοποίηση ότι η επιθεώρηση δεν πρέπει να καθυστερήσει αδικαιολόγητα το σκάφος. Επιπλέον, τα σκάφη που επιλέγονται για τις επιθεωρήσεις δεν πρέπει να επιλεγτούν κατά τρόπο μεροληπτικό αλλά η επιλογή πρέπει να είναι ομοιόμορφη.

Οι λιμενικές αρχές εφαρμόζουν τις συμβάσεις που έχουν τεθεί σε ισχύ και που έχουν εφαρμοστεί, όχι μόνο στα σκάφη της χώρας τους αλλά και στα σκάφη που φέρουν τη σημαία κρατών που δεν έχουν επικυρώσει μια σύμβαση, αφού πλέον δεν θα υπάρχει ευνοϊκή αντιμετώπιση. Ένα κράτος μπορεί επίσης να θεσπίσει εσωτερικούς νόμους και να επιβάλει πρόσθετους εθνικούς κανόνες και κανονισμούς σχετικά με τα ξένα σκάφη που εισέρχονται στα ύδατά του. Οι Ηνωμένες Πολιτείες, παραδείγματος χάριν, έχουν θεσπίσει το νόμο ρύπανσης πετρελαίου.

### **2.3 Λόγοι που καθιστούν απαραίτητη την επιθεώρηση από το PSC**

Σε έναν τέλειο κόσμο, αυτό θα ήταν το τέλος του θέματος. Εντούτοις, ο κόσμος της ναυτιλίας είναι κάθε άλλο παρά ιδανικός και μερικά κράτη σημαίας είναι είτε ανίκανα είτε απρόθυμα να πραγματοποιήσουν τις διεθνείς ευθύνες τους. Εάν όλα τα κράτη σημαίας εκτελούσαν τα καθήκοντά τους ικανοποιητικά δεν θα υπήρχε καμία ανάγκη για το PSC. Δυστυχώς, αυτό δεν ισχύει, όπως αποδεικνύεται από τα πολλά θαλάσσια ατυχήματα σε όλο τον κόσμο. Υπάρχουν χιλιάδες γεγονότα που περιλαμβάνουν την απώλεια ζωής, την απώλεια ιδιοκτησίας και ζημίας στο περιβάλλον που έχουν εμφανιστεί τα τελευταία 40 χρόνια, μερικά από τα οποία είναι ευρέως γνωστά, και άλλα που είναι κατά ένα μεγάλο μέρος απαρατήρητα από τον Τύπο και το κοινό. Οι επιθεωρήσεις PSC των σκαφών ξένης σημαίας εξασφαλίζουν ότι το κράτος σημαίας διατηρεί τις υποχρεώσεις του όσον αφορά διάφορες συμβάσεις IMO και ILO. Με το συνδυασμό με άλλες χώρες για να διαμορφώσει τις περιφερειακές συμφωνίες PSC, η αποτελεσματικότητα αυτών των προγραμμάτων επιθεώρησης έχει αυξηθεί, ενώ το κόστος στις λιμενικές αρχές και η δυσχέρεια στον πλοιοκτήτη και οι δύο έχουν μειωθεί.

Στην πράξη, πολλά σκάφη δεν καλούν τακτικά τους επιθεωρητές στους λιμένες κρατών σημαίας και αυτό μπορεί να περιορίσει τη δυνατότητα του κράτους σημαίας να αστυνομεύσει αποτελεσματικά και να επιβάλει τα πρότυπα των συμβάσεων στα σκάφη του. Αυτό ενθαρρύνει μερικά σκάφη να πλέουν σε μια κατάσταση κάτω του μετρίου, διακινδυνεύοντας έτσι την ασφάλεια άλλων σκαφών, τις ζωές των ναυτικών καθώς και την ασφάλεια του περιβάλλοντος.

## 2.4 Μνημόνια Συμμόρφωσης MOU (Memorandum of Understanding)

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

Παράλληλα οι χώρες που υπέστησαν τις συνέπειες του ατυχήματος αυτού αλλά και πολλές άλλες χώρες παρατηρούσαν την κακή όψη μερικών πλοίων που επισκέπτονται τα λιμάνια τους. Πλοία γεμάτα σκουριές, πλοία που εμπλέκονται σε μικρά ή μεγάλα ατυχήματα, πλοία που γίνονται αιτία θαλάσσιας ρύπανσης. Ορισμένα από τα παραπάνω πλοία δεν είχαν πρόσφατα επιθεωρηθεί από το νηολόγιο ή το νηογνώμονά τους και συνεπώς δεν είχαν πιστοποιητικά σε ισχύ. Αλλά και πολλά από τα πλοία που ήταν τυπικά εντάξει και διέθεταν πιστοποιητικά σε ισχύ, απείχαν πολύ από το σημείο ικανοποιητικής συμμόρφωσης με τους διεθνείς κανονισμούς που πιστοποιούσαν τα έγγραφά τους. Όλα αυτά τα πλοία συνηθίζεται να αναφέρονται με τον όρο υποβαθμισμένα πλοία. Μέχρι τότε οι χώρες είχαν δικαίωμα να ελέγχουν μόνο τα πλοία του νηολογίου τους, αυτό όμως δεν ήταν αρκετό για να προστατέψει τις χώρες που διέθεταν τα λιμάνια που επισκέπτονται τα υποβαθμισμένα πλοία. Όμως σιγά-σιγά δημιουργείται το νομικό πλαίσιο με βάση την απόφαση IMO Resolution A.787(19) αλλά και με αναφορά στη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα για να μπορούν οι αρχές κάθε λιμένα να επιθεωρούν τη συμμόρφωση του πλοίου-επισκέπτη με τους διεθνείς κανονισμούς. Και πάλι όμως η σποραδική φύση των θαλάσσιων μεταφορών δεν θα μπορούσε να βοηθήσει τον εντοπισμό των υποβαθμισμένων πλοίων χωρίς την οργάνωση, το συντονισμό και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρχών γειτονικών λιμένων. Όσο μεγαλύτερος αριθμός λιμένων από περισσότερες χώρες συμμετείχε σε ένα τέτοιο σύστημα τόσο μεγαλύτερη θα ήταν η απόδοση του συστήματος αυτού. Την χρονιά του Amoco Cadiz(1978) δημοσιεύεται The Hague Memorandum of Understanding μια πρώτη προσπάθεια συνεργασίας κάποιων ευρωπαϊκών κρατών. Ενώ την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 1982, τίθεται σε ισχύ ένα όργανο για τις επιθεωρήσεις από τις αρχές γνωστό ως Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού, που αρχικά υπογράφηκε από 14 Ευρωπαϊκές χώρες. Από τότε το Paris MOU τροποποιήθηκε αρκετές φορές ώστε να ενσωματώσει τις νέες απαιτήσεις για ασφάλεια και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος που αποφασίζονται στον IMO καθώς και άλλες αντίστοιχες οδηγίες που εκδίδει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

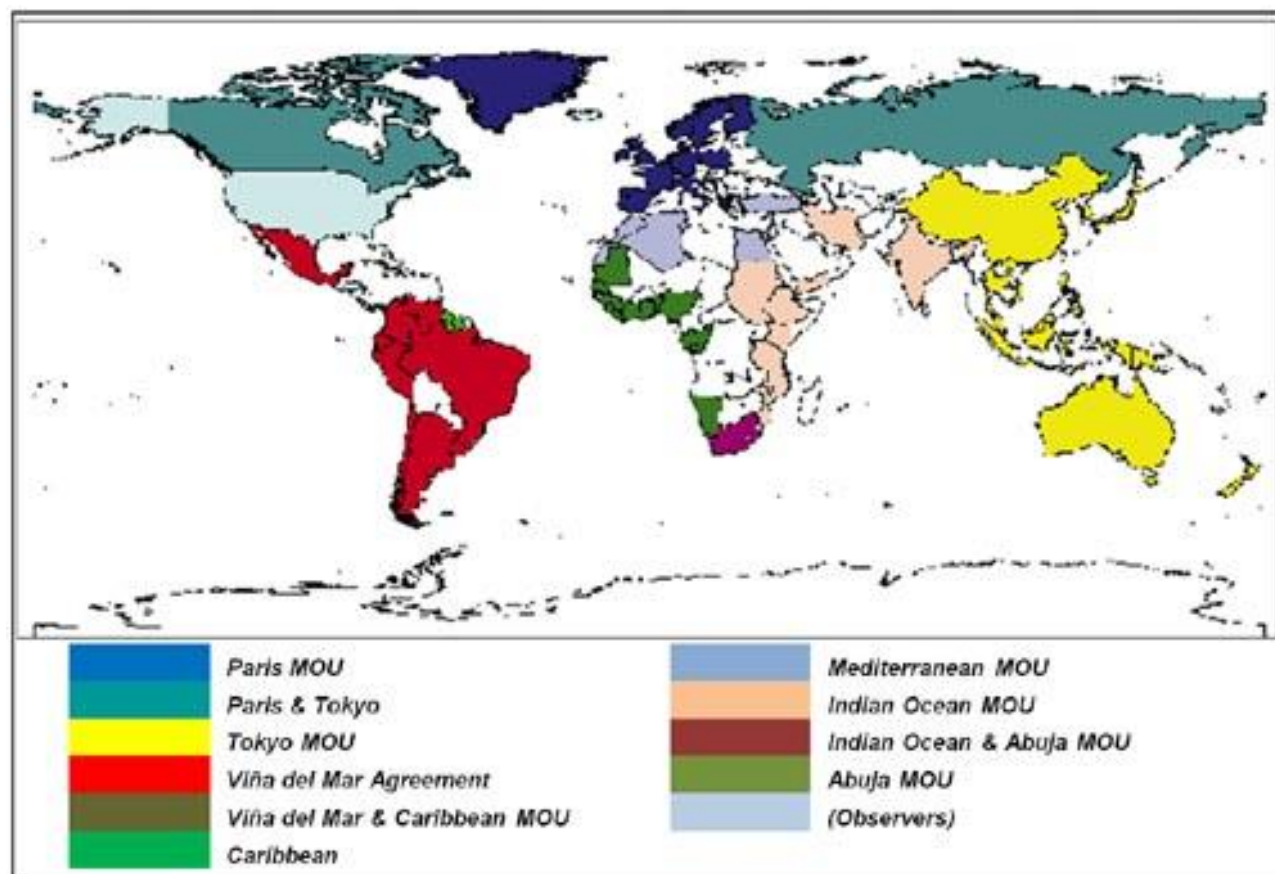
Μπορεί το Μνημόνιο του Παρισιού να ήταν το πρώτο Μνημόνιο Συνεννόησης καλύπτοντας το σύνολο των Ευρωπαϊκών ακτών όμως σύντομα ακολούθησαν κι άλλα Μνημόνια Συνεννόησης καλύπτοντας άλλες γεωγραφικές περιοχές.

## 2.5 Τα υπάρχοντα MOU

Μπορεί το Paris MOU να ήταν το πρώτο μνημόνιο συμμόρφωσης που υπογράφηκε όμως στην συνέχεια ακολούθησαν και άλλα ανά τον κόσμο. Όπως φαίνεται εποπτικά και στο χάρτη που ακολουθεί σχεδόν όλη η υδρόγειος καλύπτεται από Μνημόνια Συνεννόησης ενώ κάποιες χώρες ανήκουν σε περισσότερα Μνημόνια, όπως ο Καναδάς (στο Paris MOU στον Ατλαντικό και στο Tokyo MOU στον Ειρηνικό) και η Ρωσία που επιπλέον συμμετέχει και στο Black Sea MOU. Η Αυστραλία (Tokyo & Indian Ocean MOU), η Νότια Αφρική (Indian Ocean MOU & Abuja MOU) και η Χιλή (Tokyo & Vina del Mar MOU). Τα παρόντα MOU είναι τα εξής:

- 1) Για τις χώρες της Ευρώπης Paris MoU
- 2) Για τις χώρες του Περσικού κόλπου Riyadh MoU
- 3) Για τις χώρες της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής Abuja MoU
- 4) Για τον Ινδικό Ωκεανό Indian Ocean MoU
- 5) Για την Λατινική Αμερική Vina del Mar Agreement
- 6) Για την Ασία και τον Ειρηνικό Ωκεανό Tokyo MoU
- 7) Για την Μαύρη Θάλασσα Black Sea MoU
- 8) Για την Θάλασσα της Μεσογείου Mediterranean MoU
- 9) Για την Θάλασσα της Καραϊβικής Caribbean MoU

Μνημόνιο συμμόρφωσης δεν έχουν υπογράψει οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής





## 2.6 PARIS MOU

Το 1978 αναπτύχθηκε το "Hauge Memorandum" μεταξύ 8 δυτικών χωρών της Ευρώπης με σκοπό την επιβολή αρχών σχετικά με την εργασία επί του πλοίου και τις συνθήκες πάνω σε αυτό όπως όριζε η σύμβαση του ILO 1974. Ένα μεγάλο ναυάγιο ήταν η αφορμή να δημιουργηθεί ένας μηχανισμός που θα έλεγχε την καταλληλότητα των πλοίων. Το ναυάγιο αυτό αφορά το VLCC 'Amoco Cadiz'. Στις 16 Μαρτίου του 1978 το Amoco Cadiz ,πλοίο υπό Λιβεριανή σημαία, προσάραξε 5χλμ. ανοικτά της ακτής της Brittany της Γαλλίας. Το πλοίο έσπασε τελικά σε τρία μέρη και βυθίστηκε δημιουργώντας την μεγαλύτερη ρύπανση από πετρέλαιο μέχρι εκείνη τη μέρα. Το γεγονός αυτό προκάλεσε αναταράξεις στον πολιτικό και κοινωνικό χώρο της Γαλλίας με αποτέλεσμα να ληφθούν αυστηρότερα μέτρα όσο αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα. Έτσι λοιπόν στις 26 Ιανουαρίου 1982 υιοθετήθηκε καινούργιο "Μνημόνιο συμφωνίας για την επιθεώρηση πλοίων (Paris Memorandum of Understanding-Paris MoU on PSC)" το οποίο υπογράφηκε από 14 χώρες και τέθηκε τελικά σε ισχύ την 1 Ιουλίου του 1982. Τα μέλη που συνυπέγραψαν το μνημόνιο αυτό ήταν:

Βέλγιο, Δανία, Φιλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Ολλανδία, Νορβηγία, Πορτογαλία, Ισπανία, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο.

Από το 1982 μέχρι σήμερα το αρχικό μνημόνιο έχει εμπλουτιστεί και πλέον συμμετέχουν 27 κράτη. Αυτά είναι το Βέλγιο, η Βουλγαρία, ο Καναδάς, η Κροατία, η Κύπρος, η Δανία, η Εσθονία, η Φινλανδία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ελλάδα, η Ισλανδία, η Ιρλανδία, η Ιταλία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Ολλανδία, η Νορβηγία, η Πορτογαλία, η Ρουμανία, η Ρωσία, η Σλοβενία, η Πολωνία, η Ισπανία, η Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

### 2.6.1 PARIS MOU– Νέο Καθεστώς Επιθεωρήσεων

Το νέο καθεστώς επιθεωρήσεων που ονομάζεται NIR6 υιοθετήθηκε από το Paris MOU στη συνεδρίαση της Επιτροπής του που διεξήχθη στο Ρέικιαβικ της Ισλανδίας (Μάιος 2009). Το NIR αναπτύχθηκε από μια ομάδα εργασίας με επικεφαλής την Ε.Ε. Η πραγματική ηγεσία της ειδικής αυτής ομάδας ανατέθηκε στην EMSA7. Το NIR είναι επίσης το κύριο στοιχείο της αναδιατύπωσης της οδηγίας 2009/16/EK του PSC, η οποία έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα (Official Journal)/ 28.05.09. Δεδομένου ότι το NIR δεν βασίζεται πλέον στην ατομική ποσόστωση 25%, αναπτύχθηκε ένα σύστημα «δίκαιου μεριδίου». Το δίκαιο σύστημα συμμετοχής είναι ο λόγος των επιμέρους αφίξεων σε ένα κράτος-μέλος προς τις αφίξεις αυτού του πλοίου σε όλα τα κράτη μέλη. Ένα βασικό στοιχείο για την εφαρμογή του NIR, είναι η καταγραφή των πληροφοριών της άφιξης στο λιμάνι. Αυτές οι πληροφορίες άφιξης στο λιμάνι είναι επίσης σημαντικές για τον προγραμματισμό των επιθεωρήσεων και των πόρων από τα κράτη μέλη. Οι πληροφορίες άφιξης στο λιμάνι αρχικά καταγράφηκαν από τα κράτη μέλη σε ένα Ασφαλές Θαλάσσιο

Δίκτυο (SafeSeaNet), και στη συνέχεια μεταφέρθηκαν στη νέα βάση δεδομένων για τον έλεγχο του κράτους λιμένα (PSC). Το έργο για την ανάπτυξη της νέας βάσης δεδομένων για τον έλεγχο της Λιμενικής Αρχής, ονομάζεται THETIS, αντικατέστησε το προηγούμενο σύστημα Sirenac, και το διαχειρίζεται η EMSA.

Το Paris MOU New Inspection Regime είναι το νέο σύστημα πόντων που χρησιμοποιούν πλέον οι Αρχές του PSC για να αξιολογήσουν το προφίλ κινδύνου (risk profile) των πλοίων αλλά και την απόδοση των διαχειριστριών εταιριών τους. Το νέο αυτό σύστημα αξιολόγησης τέθηκε σε ισχύ μόλις τον Ιανουάριο του 2011. Βάσει αυτού, τα πλοία κατηγοριοποιούνται σε τρία risk profiles: Χαμηλό (Low), Μεσαίο (Medium) και Υψηλό (High) προφίλ κινδύνου. Ανάλογα με το risk profile των караβιών, καθορίζεται και η συχνότητα των επιθεωρήσεων από το PSC. Στον δικτυακό τόπο του Paris MOU, διατίθενται δωρεάν αριθμομηχανές για να βοηθούν τους διαχειριστές (managers) να αξιολογήσουν την απόδοση των πλοίων τους και της εταιρίας τους.

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπόψη για να υπολογιστεί το risk profile είναι οι εξής:

- ο τύπος και η ηλικία του πλοίου
- η σημαία του πλοίου
- η απόδοση των RO (Recognized Organizations) και ειδικότερα παίζει ρόλο αν ο RO είναι αναγνωρισμένος από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη του Paris MOU,
- η απόδοση της εταιρίας βάσει του κώδικα ISM (International Safety Management code)
- ο αριθμός των παρατηρήσεων (παράγοντας που αφορά στο ιστορικό του πλοίου)
- ο αριθμός των κρατήσεων (παράγοντας που αφορά στο ιστορικό του πλοίου).

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι όλοι οι παράγοντες είναι σημαντικοί στο σύνολό τους και ο καθένας ξεχωριστά. Σύμφωνα με το Paris MOU, είναι συγκεκριμένες οι σημαίες των χωρών που συγκαταλέγονται στο low risk profile, επομένως και επηρεάζουν δείκτη του προφίλ θετικά.

Εκτός από το προφίλ του πλοίου, λαμβάνεται υπόψη και το προφίλ της διαχειρίστριας εταιρίας. Στη φόρμουλα που υπολογίζει το προφίλ της εταιρίας, λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

- το ιστορικό των παρατηρήσεων και των κρατήσεων των πλοίων στο στόλο μιας (ISM) εταιρίας.
- υπολογίζεται καθημερινά το προφίλ για μια περίοδο 36 μηνών.
- οι ISM παρατηρήσεις μετράνε με 5 πόντους, ενώ οι υπόλοιπες με 1 πόντο.
- άρνηση πρόσβασης (απαγόρευση): άνοδος του μέσου όρου δείκτης κράτησης (detention index).
- η αξιολόγηση της απόδοσης της εταιρίας (company performance) χαρακτηρίζεται ως υψηλή, μεσαία, χαμηλή, πολύ χαμηλή.

Προκείμενου να υποστηριχτεί όλο αυτό το σύστημα δημιουργήθηκε ένα νέο πληροφοριακό σύστημα που υποστηρίζει το New Inspection Regime και ονομάζεται THETIS. Το όνομα προέρχεται από το ελληνικό Θέτις, η οποία ήταν Θεότητα της θάλασσας και αποτελούσε μια από τις Νηρηίδες. Για να διευκολυνθεί ο προγραμματισμός των επιθεωρήσεων, το νέο σύστημα THETIS είναι συνδεδεμένο με το SafeSeaNet (SSN) σύστημα της Κοινότητας. Το SSN παρέχει πληροφορίες σχετικά με τα πλοία που είτε είναι ήδη είτε αναμένονται να προσεγγίσουν σε λιμάνια των κρατών μελών.

Το THETIS δείχνει ποια πλοία έχουν προτεραιότητα για επιθεώρηση και επιτρέπει να καταγράφονται τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων. Μέσω του THETIS οι εκθέσεις/αναφορές αυτές είναι στη διάθεση όλων των Λιμενικών Αρχών του κράτους στην Κοινότητα και το Paris MOU. Το THETIS διασυνδέεται επίσης και με μια σειρά από άλλες ναυτιλιακές - σχετικές με ασφάλεια - βάσεις δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων των αναγνωρισμένων νηογνομόνων της ΕΕ, των Κοινοτικών και εθνικών πληροφοριακών συστημάτων και άλλα PSC καθεστώτα, έτσι ώστε να ανταλλάσσουν δεδομένα και να προσφέρει μια πλήρη εικόνα για τον επιθεωρητή. Τα αποτελέσματα του ελέγχου είναι επίσης διαθέσιμα μέσω ενός δημόσιου δικτυακού τόπου.

Βάσει του προφίλ λοιπόν που θα έχει το κάθε πλοίο σύμφωνα με τα παραπάνω, κατά την προσέγγιση σε Paris MOU λιμάνι, θα υπόκειται είτε σε αρχική επιθεώρηση (Initial Inspection), είτε σε μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση (more detailed inspection) είτε σε εκτεταμένη επιθεώρηση (expanded inspection) .

**Η αρχική επιθεώρηση** αποτελείται από μια επίσκεψη επί του πλοίου, προκειμένου να:

- ελέγξουν τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα του πλοίου.
- ελέγξουν ότι η γενική κατάσταση και υγιεινή του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των παρακάτω:
  1. γέφυρα πλοήγησης
  2. διαμονή και μαγειρεία
  3. Καταστρώματα
  4. περιοχές /αμπάρια φορτίου
  5. Μηχανοστάσιο
- πληροί τους γενικώς αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα
- πιστοποιήσει, αν δεν έχει προηγουμένως γίνει, αν οποιεσδήποτε/τυχόν παρατηρήσεις (deficiencies) που εντοπίστηκαν από κάποια Αρχή σε προηγούμενη επιθεώρηση έχουν τακτοποιηθεί σύμφωνα με το χρόνο που ορίζεται στην έκθεση επιθεώρησης.

**Η πιο λεπτομερής επιθεώρηση** θα διενεργείται όποτε υπάρχουν σαφείς ενδείξεις (clear grounds) για να θεωρηθεί, κατά τη διάρκεια επιθεώρησης, ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του ή το πλήρωμα δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις σχετικές απαιτήσεις. Οι σαφείς ενδείξεις υπάρχουν, όταν ένας υπάλληλος του PSC βρίσκει αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία κατά την επαγγελματική του κρίση, δικαιολογεί μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση του πλοίου, του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του. Η απουσία έγκυρων πιστοποιητικών ή εγγράφων για παράδειγμα, θεωρείται clear ground. Άλλα παραδείγματα clear grounds μπορούν να βρεθούν στο παράρτημα 9, της παραγράφου 6 του κειμένου του Μνημονίου Συμφωνίας. Μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση θα περιλαμβάνει μια σε βάθος επιθεώρηση σε:

- περιοχή(ες) που υπήρξαν οι σαφείς ενδείξεις
- τομείς που σχετίζονται με κάθε υπερισχύοντες ή μη αναμενόμενους παράγοντες
- άλλες περιοχές τυχαία από τους ακόλουθους περιοχές κινδύνου:

1. έγγραφα
2. κατάσταση του πλοίου (κατασκευαστικά)
3. νερό / συνθήκες στεγανότητας
4. συστήματα έκτακτης ανάγκης
5. ράδιο- επικοινωνία
6. εργασίες φορτοεκφόρτωσης
7. πυρασφάλεια
8. συναγερμοί
9. συνθήκες διαβίωσης και εργασίας
10. εξοπλισμός πλοήγησης
11. σωστικά
12. επικίνδυνα εμπορεύματα
13. μηχανήματα πρόωσης και βοηθητικά μηχανήματα
14. πρόληψη της ρύπανσης

Η πιο λεπτομερής επιθεώρηση θα λάβει υπόψη της τα στοιχεία ανθρώπινου παράγοντα που καλύπτονται από ILO, ISM και STCW και περιλαμβάνουν λειτουργικούς ελέγχους, όπως πρέπει.

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

1. έγγραφα
2. κατάσταση του πλοίου (κατασκευαστικά)
3. νερό / συνθήκες στεγανότητας
4. συστήματα έκτακτης ανάγκης
5. ράδιο- επικοινωνία
6. εργασίες φορτοεκφόρτωσης

7. πυρασφάλεια
8. συναγερμοί
9. συνθήκες διαβίωσης και εργασίας
10. εξοπλισμός πλοήγησης
11. σωστικά
12. επικίνδυνα εμπορεύματα
13. μηχανήματα πρόωσης και βοηθητικά μηχανήματα

### **2.6.2 Προφίλ κινδύνου.**

#### Πλοίο υψηλού ρίσκου - HRS (high risk ship):

Προτεραιότητα II: μεταξύ 5-6 μήνες μετά την τελευταία επιθεώρηση σε περιοχή του Paris MOU, το πλοίο μπορεί να επιθεωρηθεί.

Προτεραιότητα I: μετά τον 6ο μήνα το πλοίο πρέπει να επιθεωρηθεί.

#### Πλοίο μεσαίου κινδύνου - SRS (standard risk ship):

Προτεραιότητα II: 10-12 μήνες μετά την τελευταία επιθεώρηση σε περιοχή του Paris MOU, το πλοίο μπορεί να επιθεωρηθεί.

Προτεραιότητα I: μετά το 12ο μήνα, το πλοίο πρέπει να επιθεωρηθεί.

#### Πλοίο χαμηλού ρίσκου - LRS (low risk ship):

Προτεραιότητα II: μεταξύ 24-36 μήνες μετά την τελευταία επιθεώρηση σε περιοχή του Paris MOU, το πλοίο μπορεί να επιθεωρηθεί.

Προτεραιότητας I: μετά τον 36ο μήνα το πλοίο πρέπει να επιθεωρηθεί.

### **2.6.3 Αναγνωρισμένοι Νηογνώμονες**

Οι αναγνωρισμένοι από το Paris MOU είναι:

1. American Bureau of Shipping (ABS)
2. Bureau Veritas (BV)
3. China Classification Society (CCS)
4. Det Norske Veritas (DNV)
5. Germanischer Lloyd (GL)
6. Korean Register of Shipping (KR)
7. Lloyd's Register of Shipping (LR)
8. Nippon Kaiji Kyokai (NK)
9. Registry Italiano Navale (RINA)

## 10. Russian Maritime Register of Shipping (RS)

Επίσης υπάρχουν δύο ακόμη αναγνωρισμένοι Νηογνώμονες σύμφωνα με το άρθρο 4(3) της οδηγίας 94/57/EC του Συμβουλίου :

- Hellenic Register of Shipping (HR)

(Η επίδραση αυτής της αναγνώρισης περιορίζεται μόνο στην Ελλάδα)

- Registro Internacional Naval, SA (RINAVE)

(Η επίδραση αυτής της αναγνώρισης περιορίζεται μόνο στην Πορτογαλία)

### 2.6.4 Επιπτώσεις Και Ποινές Από Την Επιθεώρηση

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

- Καταγραφή των ελαττωμάτων στην έκθεση επιθεώρησης και απαίτηση όπως αυτά να αποκατασταθούν σε ορισμένο χρονικό διάστημα. Το πλοίο μπορεί να αποπλεύσει
- Το πλοίο κρατείται – απαγορεύεται να αποπλεύσει πριν την αποκατάσταση των ελαττωμάτων που βρέθηκαν
- Στο πλοίο – αφού κρατηθεί, αποκαταστήσει τα ελαττώματα και αρθεί η κράτηση – απαγορεύεται η προσέγγιση ξανά στα λιμάνια των κρατών-μελών του Μνημονίου Συνεννόησης.

## 2.7 Tokyo MOU

### Τokyo MOU, Η ιστορία του και ο σκοπός της οργάνωσης

Στις αρχές τις δεκαετίας του 90' και συγκεκριμένα την 1η Δεκεμβρίου του 1993, περίπου δέκα έτη αφότου διαμορφώθηκε το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού, υπογράφηκε στην Άπω Ανατολή μια άλλη μεγάλη ομαδοποίηση κρατών, γνωστή και ως Ειρηνικό-Ασιατικό Μνημόνιο Συνεργασίας ή Tokyo MOU. Ο Tokyo MOU είναι μια από τις πιο ενεργές οργανώσεις ελέγχου ανά τον κόσμο. Είναι η οργάνωση που είναι υπεύθυνη για την περιοχή της Ασίας-Ειρηνικού, ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 1993 μετά την τελική προπαρασκευαστική σύνοδο της στο Τόκιο. Υπεγράφη την 1η Δεκεμβρίου 1993 όπως αναφέραμε προηγουμένως και η ημερομηνία έναρξης ισχύος είναι η 1η Απρίλη 1994. Η οργάνωση αυτή αποτελείται από 20 αρχές των κρατών στην περιοχή της Ασίας Ειρηνικού. Τα μέλοι από τα οποία αποτελείται η οργάνωση είναι: Αυστραλία, Καναδάς, Χιλή, Κίνα, Φίτζι, Χονγκ Κονγκ Κίνα, Ινδονησία, Ιαπωνία, Δημοκρατία της Κορέας, Μαλαισία, Νήσοι Μάρσαλ, Νέα Ζηλανδία, Παπούα Νέα Γουινέα, Φιλιππίνες, Ρωσική Ομοσπονδία, Σιγκαπούρη, Ταϊλάνδη, Βανουάτου, Βιετνάμ, Παναμάς, Περού,

Ο κύριος στόχος του Tokyo MOU είναι να καθιερώσει ένα αποτελεσματικό καθεστώς ελέγχου από το κράτος λιμένα στην περιοχή της Ασίας-Ειρηνικού, μέσω της συνεργασίας των μελών και την εναρμόνιση των δραστηριοτήτων τους, έτσι ώστε να βελτιώσουν την ασφάλεια στη θάλασσα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη διασφάλιση συνθηκών εργασίας και διαβίωσης επί των πλοίων. Όλα αυτά ήρθαν στο προσκήνιο όταν οι εφοπλιστές, πολλοί αναγνωρισμένοι οργανισμοί και άλλα κράτη σημαίας είχαν αποτύχει να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις των διεθνών θαλάσσιων συμβάσεων. Αν και είναι κατανοητό ότι η τελική ευθύνη για την εφαρμογή συμβάσεων επαφίεται στα κράτη σημαίας, οι λιμενικές αρχές έχουν το δικαίωμα ελέγχου των ξένων πλοίων που επισκέπτονται τα δικά τους λιμάνια για να εξασφαλίσουν ότι οι τυχόν ελλείψεις που διαπιστώθηκαν θα διορθωθούν πριν τους επιτραπεί ο απόπλους. Ο έλεγχος του κράτους λιμένα θεωρείται ως συμπληρωματικό μέτρο για τον έλεγχο του κράτους σημαίας.

### **2.7.1 APCIS. Η βάση δεδομένων του Tokyo MOU**

Το APCIS καθιερώνεται σε εκτέλεση της απόφασης της επιτροπής του υπομνήματος συμφωνίας στον κρατικό έλεγχο λιμένων στην περιοχή της Ασίας σχετικά με το πρωτόκολλο σύμβασης του Τόκιο. Το σύστημα πληροφοριών του πρωτοκόλλου σύμβασης του Τόκιο εκπλήρωνε τις ακόλουθες λειτουργίες :

- Τη συλλογή και κράτηση των πληροφοριών για τα σκάφη και τις επιθεωρήσεις.
- Την λήξη της πλήρους ιστορίας του σκάφους που επιθεωρείται και αλλαγή σε στοιχεία.
- Την προετοιμασία των εκθέσεων στατιστικής.
- Το σύστημα περιλαμβάνει το ειδικά αναπτυγμένα υποσυστήματα των ανακοινώσεων.
- Την παροχή στους χρήστες την δυνατότητα να παραληφθούν οι πληροφορίες από την κεντρική βάση δεδομένων του συστήματος μέσω των διαφορετικών διαδικασιών.
- Το σύστημα πληροφοριών περιλαμβάνει την εταιρική υπηρεσία ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που εφοδιάζει τους χρήστες με τις γενικές δυνατότητες επικοινωνίας.
- Το σύστημα έχει μερικά επίπεδα ασφάλειας και αναρμόδιες αρνήσεις πρόσβασης.

Οι κύριοι σκοποί του συστήματος πληροφοριών στον κρατικό έλεγχο λιμένων είναι :

- Να εναρμονίσει τις διαδικασίες επιθεωρήσεων.
- Να βοηθήσει στον εντοπισμό των κάτω του μετρίου σκαφών.
- Να βοηθήσει τις αρχές στην επιλογή των σκαφών για τις επιθεωρήσεις.
- Να αποκλείσει τις επαναλαμβανόμενες και αδικαιολόγητες επιθεωρήσεις.
- Να αναλύσει τις δραστηριότητες του κρατικού ελέγχου λιμένων.
- Να ανταλλάξει πληροφορίες επιθεώρησής μεταξύ των κρατών-μελών.
- Να καταγράψει όλες τις σχετικές λεπτομέρειες των επιθεωρήσεων του κράτους λιμένα.

## 2.8 AMSA-Australian Maritime Safety Authority

Η AMSA-Australian Maritime Safety Authority είναι η εθνική υπηρεσία της Αυστραλίας με ευθύνη για την ασφάλεια στη θάλασσα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την έρευνα και διάσωση της ναυτιλιακής αεροπορίας. Ιδρύθηκε το 1990 και μέχρι σήμερα συμβάλλει στη συνεχή βελτίωση και ανάπτυξη συστημάτων θαλάσσιας ασφάλειας, περιβαλλοντικής διαχείρισης και αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στην περιοχή της Αυστραλίας και σε παγκόσμιο επίπεδο. Συνεργάζεται με μέρη κοινού ενδιαφέροντος και συμφωνούν σε τρόπους συνεργασίας μέσω μνημονίων κατανόησης, διακυβερνητικών συμφωνιών και συμφωνιών διεθνούς συνεργασίας. Ως όργανα της AMSA λειτουργεί το συμβούλιο το οποίο διορίζεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Αυτό περιλαμβάνει: Πρόεδρο, Αντιπρόεδρο, Διευθύνων Σύμβουλο, έναν υπεύθυνο στο Portfolio Department και πέντε άλλα μέλη. Ως υπεύθυνη αρχή, το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υπεύθυνο για:

- να αποφασίζει τους στόχους, τις στρατηγικές και τις πολιτικές που πρέπει να ακολουθήσει η AMSA
- να διασφαλίσει ότι εκτελούνται τα καθήκοντα με κατάλληλο και αποτελεσματικό τρόπο.

### 2.8.1 Οι δραστηριότητες θαλάσσιας ασφάλειας του AMSA

Περιλαμβάνει :

- την παροχή, λειτουργία και συντήρηση ενός δικτύου θαλάσσιων βοηθημάτων για τη ναυσιπλοΐα , για παράδειγμα, φάρους,
- την εξασφάλιση της αξιοπλοΐας και της ασφαλούς λειτουργίας αυστραλιανών και ξένων πλοίων στα ύδατα της Αυστραλίας, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής υποχρεωτικής πλοήγησης.
- διαχείριση της πιστοποίησης των ναυτικών
- την παροχή δικτύου επικοινωνιών για την αντιμετώπιση της ναυσιπλοΐας και της ασφάλειας
- τη λειτουργία του Κέντρου Συντονισμού Διάσωσης της Αυστραλίας και τον συντονισμό των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης (SAR) για πολιτικά αεροσκάφη και πλοία που διατρέχουν κίνδυνο
- και την ανάπτυξη νομοθετικού πλαισίου για το εμπορικό σκάφος και το λειτουργικό σύστημα εμπορικής ναυτιλίας.

Το AMSA αποσκοπεί στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσω της διαχείρισης προγραμμάτων για την πρόληψη και την αντιμετώπιση της απειλής θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία.



## **2.9 USCG-United States Coast Guard**

Όπως αναφέρθηκε νωρίτερα ,οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν συμμετέχουν σε κάποιο μνημόνιο συμμόρφωσης. Αυτό δεν συνεπάγεται όμως πως δεν γίνεται και ο έλεγχος πλοίων με ξένη σημαία που προσεγγίζουν τους λιμένες τους. Τον έλεγχο αυτό τον πραγματοποιούν μέλη της Ακτοφυλακής. Με οδηγό τις διεθνείς συμβάσεις ,τους νόμους και κανονισμούς των Η.Π.Α επαληθεύει την συμμόρφωση των πλοίων. Οι εξετάσεις PSC επικεντρώνονται σε εκείνα τα σκάφη που πιθανότατα είναι υποβαθμισμένα, βάσει αναγνωρισμένων παραγόντων κινδύνου. Η Ακτοφυλακή επιβάλλει ελέγχους έως ότου διορθωθούν οι υποβαθμισμένες συνθήκες και συμμορφωθούν τα πλοία.

Η Ακτοφυλακή της Αμερικής διατηρεί και αυτή μια βάση δεδομένων, την United States Coast Guard Port State Information Exchange – PSIX. Οι πληροφορίες που περιέχονται στο PSIX αντιπροσωπεύουν μια εβδομαδιαία συγκέντρωση δεδομένων σχετικά με τα πλοία που φέρουν τη σημαία των ΗΠΑ, τα ξένα σκάφη που λειτουργούν στα ύδατα των Η.Π.Α. και τις επαφές της Ακτοφυλακής με αυτά τα σκάφη.

## **2.10 Ανεπάρκειες Και Κρατήσεις Πλοίων**

### **2.10.1 Ελαττώματα – Ανεπάρκειες**

Μια ανεπάρκεια υπάρχει όταν βρίσκεται μια κατάσταση σε ένα σκάφος που δεν είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις μιας σύμβασης. Ο αριθμός και η φύση των ανεπαρκειών που βρίσκονται από τον PSCO καθορίζουν τα διορθωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν στο σκάφος και εάν το σκάφος πρόκειται ή όχι να τεθεί υπό κράτηση.

Είναι σημαντικό να καταλαβαίνει ο καπετάνιος πλήρως τι είναι οι ανεπάρκειες και ποια τα διορθωτικά μέτρα που το σκάφος πρέπει να λάβει. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό όταν οι ανεπάρκειες είναι επαρκείς για να οδηγήσουν σε μια διαταγή κράτησης του σκάφους. Επίσης πρέπει να γνωρίζει πότε έχει το δικαίωμα να κάνει έφεση ενάντια στη διαταγή. Οποιοσδήποτε παρανοήσεις θα μπορούσαν να καθυστερήσουν το σκάφος στο λιμάνι αδικαιολόγητα. Ο καπετάνιος πρέπει να ελέγξει αν οι λεπτομέρειες των ανεπαρκειών εισήχθησαν σωστά στα δικαιολογητικά της κράτησης και να επιδιώξει διευκρινίσεις από τον PSCO, όπου αυτό είναι απαραίτητο. Όταν οι ανεπάρκειες αφορούν ένα νομικό στοιχείο, ο καπετάνιος πρέπει να καλέσει έναν επιθεωρητή του Νηογνώμονα που εξουσιοδοτείται για να εξετάζει τέτοια στοιχεία εξ ονόματος του κράτους σημαίας.

Οι ανώτεροι υπάλληλοι κρατικού ελέγχου λιμένων πρέπει να απαριθμήσουν τις ανεπάρκειες που βρίσκουν, μαζί με τις λεπτομέρειες του αντίστοιχου πιστοποιητικού συμβάσεων σε κάθε περίπτωση, συμπεριλαμβανομένου του ονόματος του εκδότη, και η ημερομηνία της τελευταίας έρευνας. Αυτοί οι κατάλογοι πρέπει να περιλάβουν :

- Όλες τις ανεπάρκειες συστημάτων υλικού και διαχείρισης που καταγράφονται στην έκθεση επιθεώρησης των λιμενικών αρχών, συμπεριλαμβανομένου του κωδικού αριθμού ή κράτησης, για κάθε ανεπάρκεια. Λεπτομέρειες των ενεργειών που λαμβάνονται και των ελαττωμάτων που προσδιορίζονται.
- Λεπτομέρειες οποιωνδήποτε σημαντικών ανεπαρκειών κατά την αναχώρηση που έχουν συμφωνηθεί από τον ανώτερο υπάλληλο κρατικού ελέγχου λιμένων και τον επιθεωρητή ή ελεγκτή. Μια ημερομηνία πρέπει να τεθεί κατά την οποία κάθε τέτοια ανεπάρκεια πρόκειται να ελεγχθεί.

### **2.10.2 Διορθωτικές Ενέργειες Εντός Ενός Καθορισμένου Χρονικού Διαστήματος**

Όταν ο PSCO εντοπίσει τα ελαττώματα που υπάρχουν στο σκάφος, έχει τρεις βασικές επιλογές διαθέσιμες όσον αφορά τον τρόπο αντιμετώπισης τους :

- Να απαιτήσει τη διόρθωση των ανεπαρκειών πριν το σκάφος αποπλεύσει από το λιμάνι. Μπορεί να αποφασίσει να επιστρέψει στο σκάφος για να ελεγχθεί εάν οι ανεπάρκειες έχουν αποκατασταθεί σωστά.
- Να επιτρέψει στο σκάφος να αποπλεύσει με την προϋπόθεση ότι οι ανεπάρκειες θα αποκατασταθούν στο επόμενο λιμάνι. Θα πρέπει να ενημερώσει το επόμενο λιμάνι για την απόφασή του αυτή.
- Να απαιτήσει να αποκατασταθούν οι ανεπάρκειες μέσα σε δεκατέσσερις ημέρες, ή στην περίπτωση μη συμμόρφωσης με τον ISM, μέσα σε τρεις μήνες. Ο PSCO είναι πιθανό να εκθέσει τις ανεπάρκειες ως σημαντικές και το σκάφος τότε θα πρέπει να αναμένει να είναι στόχος για επιθεώρηση στα επόμενα λιμάνια.

### **2.10.3 Οι διορθώσεις (επισκευές)**

Εάν οι "σαφείς λόγοι" υπάρχουν για μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση και αυτό αποκαλύψει ανεπάρκειες που καθιστούν το σκάφος κάτω του μετρίου όσον αφορά τη γάστρα, τα μηχανήματα, τον εξοπλισμό, τη λειτουργική ασφάλεια, ή το πλήρωμα δεν είναι προσαρμοσμένο με το ασφαλές έγγραφο επάνδρωσης, κατόπιν το σκάφος μπορεί να τεθεί υπό κράτηση. Εντούτοις, δεδομένου ότι η αρμοδιότητα λιμενικών αρχών είναι ταυτόχρονη με την αρμοδιότητα κράτους σημαίας, είναι σημαντικό να ειδοποιηθεί ο αντιπρόσωπος για το κράτος σημαίας και να ζητηθεί η συνεργασία του, ή αυτός για τον οριζόμενο Νηογνώμονα, στην έρευνα για να αρχίσουν οι διεργασίες για να διορθωθούν οι ατέλειες που σημειώθηκαν. Εάν το σκάφος κρίνεται για να είναι κάτω του μετρίου και θέτει κίνδυνο στην ασφάλεια του σκάφους, των επιβατών, του πληρώματος ή παρουσιάζει κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον, οι λιμενικές αρχές έχουν καθήκον αμέσως να εξασφαλίσουν ότι τα διορθωτικά μέτρα λαμβάνονται προτού να επιτραπεί για να αποπλεύσει το σκάφος, υπό τον όρο στο γεγονός εάν οι ατέλειες δεν μπορούν να

θεραπευθούν σε εκείνο τον λιμένα, το σκάφος να μπορεί να του επιτραπεί να πλεύσει στον επόμενο κατάλληλο λιμένα με τις αρμόδιες εγκαταστάσεις για τις απαραίτητες επιδιορθώσεις, δεδομένου ότι θα ειδοποιηθούν το κράτος σημαίας και οι λιμενικές αρχές στο επόμενο λιμάνι.

#### **2.10.4 Άδεια στο σκάφος να αποπλεύσει**

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

- Το μήκος και τη φύση του προοριζόμενου ταξιδιού.
- Το μέγεθος και τον τύπο του σκάφους και του εξοπλισμού.
- Τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου.
- Εάν το πλήρωμα έχει ξεκουραστεί.
- Εάν η ανεπάρκεια θέτει ή όχι κίνδυνο στο σκάφος, στα πρόσωπα εν πλω ή στο περιβάλλον. Είναι σημαντικό το σκάφος να φθάσει στο λιμάνι επισκευής που έχει οριστεί. Σε αντίθετη περίπτωση μπορεί να οδηγηθεί σε εξορία από τα λιμάνια της περιοχής.

#### **2.10.5 Αναστολή των διαδικασιών πάνω σε ένα σκάφος**

Εάν οι ανεπάρκειες που βρίσκονται καθιστούν τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης επισφαλείς ή απειλούν το θαλάσσιο περιβάλλον, ο PSCO πρέπει να τις αναστείλει. Οι ακόλουθες ανεπάρκειες μπορούν να οδηγήσουν σε μια αναστολή διαδικασιών :

- Ελλιπείς διαδικασίες μεταφοράς πετρελαίου κατά την πετρέλευση.
- Ελλιπείς ρυθμίσεις SOPEP.
- Ελλιπείς πληροφορίες για το φορτίο.
- Ένα μη συμβατό με της στάνταρ διαδικασίες σχέδιο φόρτωσης.

#### **2.10.6 Διαδικασίες Κράτησης**

Ένα σκάφος τίθεται υπό κράτηση όταν ο PSCO αποφασίσει ότι δεν είναι ασφαλές να βγει από το λιμάνι ή επειδή οι ανεπάρκειες (ελαττώματα) είναι τόσο σοβαρές που πρέπει να αποκατασταθούν άμεσα. Η κράτηση είναι το μέτρο που λαμβάνουν οι λιμενικές αρχές όταν η κατάσταση του σκάφους ή του πληρώματός του δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά με τις εφαρμόσιμες συμβάσεις και αποτελεί κίνδυνο για το πλήρωμα του και το θαλάσσιο περιβάλλον. Όταν οι ανεπάρκειες δεν αποτελούν λογική απειλή για το περιβάλλον και δεν έχουν σοβαρές επιπτώσεις στην ασφάλεια του σκάφους ή του πληρώματός του, τότε το σκάφος δεν πρέπει να τεθεί υπό κράτηση. Μια διαταγή κράτησης μπορεί να δοθεί ακόμα κι αν οι ανεπάρκειες θα μπορούσαν να αποκατασταθούν πριν από το σχεδιασμένο απόπλου του σκάφους. Επίσης

μπορεί να περιλαμβάνει την οδηγία ότι το σκάφος πρέπει να παραμείνει σε μια ιδιαίτερη θέση, ή να κινηθεί προς ένα αγκυροβόλιο ή ένα άλλο λιμάνι. Η διαταγή θα πρέπει να διευκρινίζει τις περιστάσεις που θα επέτρεπαν στο σκάφος να απελευθερωθεί από την κράτηση. Η απουσία έγκυρων ISM πιστοποιητικών επίσης μπορεί να οδηγήσει σε κράτηση. Εντούτοις, τα σκάφη που φέρουν τη σημαία κρατών που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη σε μια Συνθήκη ή σε κάποιο σχετικό όργανο δεν έχουν δικαίωμα να φέρουν τα πιστοποιητικά που προβλέπονται από αυτά. Επομένως η απουσία των απαιτούμενων εγγράφων και πιστοποιητικών δεν θα αποτελέσει από μόνη της λόγο για κράτηση των σκαφών αυτών, αλλά υπακούοντας στην οδηγία για τερματισμό της ευνοϊκής μεταχείρισης θα απαιτηθεί ουσιαστική συμμόρφωση τους πριν τους επιτραπεί ο απόπλους.

Για να πάρει ο PSCO μια απόφαση σχετικά με την κράτηση ενός σκάφους, ιδιαίτερα όταν αφορά τις δομικές παρά τις λειτουργικές ανεπάρκειες, πρέπει να εξετάσει την αξιοπλοΐα του σκάφους και όχι την ηλικία του και να λάβει υπόψη τη αναμενόμενη φθορά λόγω χρήσης. Εάν υπάρχουν αμφιβολίες για τα επιτρεπόμενα ποσοστά μείωσης πάχους σε κύρια δομικά μέλη, ο PSCO θα πρέπει να έρθει σε επαφή με το κράτος σημαίας ή τον Νηογνώμονα. Ζημία η οποία επισκευάστηκε αποτελεσματικά για το ταξίδι ως το επόμενο λιμάνι όπου θα γίνουν οι μόνιμες επισκευές δεν πρέπει να αποτελέσει λόγο για κράτηση. Προβλήματα όμως που αφορούν τις συνθήκες διαβίωσης του πληρώματος θα αντιμετωπιστούν πολύ σοβαρότερα.

### **2.10.7 Κριτήρια για την κράτηση ενός σκάφους**

Το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού στην παράγραφο 9 του παραρτήματος 1 εκθέτει τις διαδικασίες για την παρακράτηση των σκαφών, η οποία θα γίνει εάν βρεθούν ανεπάρκειες (ελαττώματα) κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης. Τα δύο κύρια κριτήρια είναι τα ακόλουθα:

- 1) ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ : Τα σκάφη που είναι επισφαλής να πλεύσουν στη θάλασσα θα τεθούν υπό κράτηση στην πρώτη επιθεώρηση ανεξάρτητα από το χρόνο που το σκάφος θα μείνει στο λιμάνι.
- 2) ΚΡΙΤΗΡΙΟ : Το σκάφος θα τεθεί υπό κράτηση εάν οι ανεπάρκειες (ελαττώματα) είναι αρκετά σοβαρές για να αξίζουν πάλι έλεγχο από έναν PSCO μετά το πέρας των εργασιών που θα επιβεβαιώσει ότι έχουν αποκατασταθεί πριν το σκάφος αποπλεύσει.

Η ανάγκη να επιστρέψει ο PSCO στο σκάφος ταξινομεί τη σοβαρότητα των ανεπαρκειών. Εντούτοις, δεν επιβάλλει μια τέτοια υποχρέωση για κάθε περίπτωση. Αυτό υπονοεί ότι η αρχή θα ελέγξει κατά προτίμηση με μια περαιτέρω επίσκεψη, εάν οι ανεπάρκειες έχουν αποκατασταθεί πριν από την αναχώρηση. Η απόφαση για το εάν οι ανεπάρκειες που βρίσκονται σε ένα σκάφος είναι αρκετά σοβαρές για να αξίζουν την κράτηση εξαρτάται από :

- Αν το σκάφος έχει τη σχετική, έγκυρη τεκμηρίωση
- Αν το σκάφος έχει το ελάχιστο πλήρωμα που απαιτείται στο έγγραφο επάνδρωσης.

Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, ο PSCO θα αξιολογήσει περαιτέρω εάν το σκάφος ή και το πλήρωμα είναι σε θέση να :

- πλοηγούν ακίνδυνα σε όλο το προσεχές ταξίδι
- ελέγχουν το φορτίο σε όλο το προσεχές ταξίδι
- έχουν τον έλεγχο του μηχανοστασίου ακίνδυνα σε όλο το προσεχές ταξίδι
- διατηρούν την κατάλληλη προώθηση και την οδήγηση σε όλο το προσεχές ταξίδι
- σβήνουν τη φωτιά αποτελεσματικά σε οποιοδήποτε μέρος του σκάφους, εάν είναι απαραίτητο, κατά τη διάρκεια του προσεχούς ταξιδιού
- εγκαταλείπουν το σκάφος γρήγορα και ακίνδυνα, εάν είναι απαραίτητο, κατά τη διάρκεια του προσεχούς ταξιδιού
- αποτρέπουν τη ρύπανση του περιβάλλοντος σε όλο το προσεχές ταξίδι
- διατηρούν επαρκή σταθερότητα (ευστάθεια) σε όλο το προσεχές ταξίδι
- διατηρούν επαρκή υδατοστεγή ακεραιότητα σε όλο το προσεχές ταξίδι
- επικοινωνούν στις καταστάσεις κινδύνου, εάν είναι απαραίτητο, κατά τη διάρκεια του προσεχούς ταξιδιού
- παρέχουν τις ασφαλείς και υγιείς συνθήκες εν πλω σε όλο το προσεχές ταξίδι.
- παρέχουν το μέγιστο των πληροφοριών σε περίπτωση ατυχήματος (όπως προβλέπεται από το όργανο καταγραφής στοιχείων ταξιδιών).

Εάν το αποτέλεσμα οποιεσδήποτε από αυτές τις αξιολογήσεις είναι αρνητικό, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις ανεπάρκειες που βρίσκονται, το σκάφος θα έχει πιο λεπτομερή εξέταση για την κράτηση. Ένας συνδυασμός ανεπαρκειών λιγότερο σοβαρής φύσης μπορεί επίσης να επιτρέψει την κράτηση του σκάφους. Στη συνέχεια παρουσιάζονται ενδεικτικά μερικές ανεπάρκειες που συνιστούν κράτηση λόγω της σοβαρότητας τους. Συνήθως χωρίζονται ανάλογα με φύση τους και τις συμβάσεις που αφορούν.

- Αποτυχία της κατάλληλης λειτουργίας της προώθησης και άλλων ουσιαστικών μηχανημάτων, όπως και της ηλεκτρικής εγκατάστασης.
- Αποτυχία της κατάλληλης λειτουργίας της γεννήτριας έκτακτης ανάγκης, φωτισμός, μπαταρίες και διακόπτες.
- Αποτυχία της κατάλληλης λειτουργίας του κύριου και βοηθητικού συστήματος οδήγησης.
- Απουσία, ανεπαρκής ικανότητα ή σοβαρή επιδείνωση των προσωπικών συσκευών διάσωσης, ρυθμίσεις τεχνών επιβίωσης και προώθησης.
- Απουσία, μη συμμόρφωση ή ουσιαστική επιδείνωση μέχρι το σημείο που να μην μπορούν να συμμορφωθούν με την προοριζόμενη χρήση τους το σύστημα πυρανίχνευσης, οι συναγερμοί πυρκαγιάς, ο εξοπλισμός προσβολής του πυρός, η σταθερή εγκατάσταση πυρκαγιάς, οι βαλβίδες εξαερισμού, οι διατάξεις απόσβεσης πυρκαγιάς.
- Απουσία, μη συμμόρφωση ή σοβαρή επιδείνωση των φώτων, μορφές ή σήματα ήχου.

- Απουσία ή αποτυχία της κατάλληλης λειτουργίας της ραδιοεπικοινωνίας ασφάλειας.
- Απουσία ή αποτυχία της κατάλληλης λειτουργίας του εξοπλισμού ναυσιπλοΐας.
- Απουσία διορθωμένων χαρτών πλοήγησης, και όλων των άλλων σχετικών ναυτικών δημοσιεύσεων απαραίτητες για το προοριζόμενο ταξίδι, να λάβει υπόψη που επίδειξη ηλεκτρονικών χαρτών και σύστημα πληροφοριών (ECDIS) που λειτουργεί στα επίσημα στοιχεία μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως υποκατάστατο των διαγραμμάτων.
- Αριθμός, σύνθεση ή πιστοποίηση του πληρώματος που δεν αντιστοιχεί με το έγγραφο ασφαλούς αριθμού πληρώματος.
- Απουσία ή αποτυχία ενός VDR, όταν η χρήση του είναι υποχρεωτική.
- Μεταφορά μιας ουσίας που δεν αναφέρεται στο Πιστοποιητικό Ικανότητας ή ελλειπείς πληροφορίες του φορτίου.
- Πηγές ανάφλεξης σε επικίνδυνες θέσεις.
- Υπέρβαση της μέγιστης επιτρεπόμενης ποσότητας φορτίου ανά δεξαμενή.
- Μια αναγνωρισμένη περίπτωση ανεπαρκούς ευστάθειας.
- Απουσία, ουσιαστική επιδείνωση ή ελαττωματικά σκέπαστρα, ρυθμίσεις κλεισίματος πορτών και υδατοστεγείς πόρτες.
- Υπερφόρτωση.
- Απουσία ή αδύνατο να διαβαστεί το σημάδι βυθίσματος.
- Απουσία, σοβαρή επιδείνωση ή αποτυχία της κατάλληλης λειτουργίας του φίλτρου ελαίου ύδατος, το σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απαλλαγής πετρελαίου ή οι ρυθμίσεις συναγερμών .
- Βιβλίο αρχείων πετρελαίου μη διαθέσιμο.
- Απουσία του σχεδίου διαχείρισης των απορριμμάτων.
- Κανένα βιβλίο αρχείων απορριμμάτων δεν είναι διαθέσιμο.
- Το προσωπικό δεν είναι εξοικειωμένο με τις απαιτήσεις του σχεδίου διαχείρισης για την απαλλαγή ή διάθεση των απορριμμάτων.
- Αποτυχία των ναυτικών να κρατήσουν ένα πιστοποιητικό ή να έχουν ένα κατάλληλο πιστοποιητικό ή να έχουν μια έγκυρη διανομή ή να έχουν τεκμηριωμένη απόδειξη ότι μια αίτηση για επικύρωση έχει υποβληθεί στη διοίκηση κράτους σημαίας.
- Αποτυχία να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις της εφαρμόσιμης ασφαλούς επάνδρωσης της διοίκησης του κράτους σημαίας.
- Η απουσία σε μια βάρδια ενός προσώπου κατάλληλου να χειριστεί τα απαραίτητα μηχανήματα για την ασφαλή ναυσιπλοΐα, τις ραδιοεπικοινωνίες ασφάλειας ή τη πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.
- Ανεπαρκή τρόφιμα για το ταξίδι μέχρι το επόμενο λιμάνι.
- Ανεπαρκές πόσιμο ύδωρ για το ταξίδι μέχρι το επόμενο λιμάνι.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΣΗΜΑΙΕΣ ΚΡΑΤΩΝ ΚΑΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

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

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

### 3.1 Σημαία γενικά

Κάθε πλοίο υποχρεούται να έχει ορισμένη εθνικότητα (nationality). Το εξωτερικό γνώρισμα της εθνικότητας κάθε πλοίου είναι η σημαία του κράτους την οποία και φέρει και που ανήκει ο λιμένας νηολόγησης αυτού. Η νομοθεσία του κάθε κράτους καθορίζει τις προϋποθέσεις εκείνες με τις οποίες μπορεί ένα πλοίο να φέρει την σημαία του.

Η εθνικότητα πλοίου ενέχει μεγάλη σπουδαιότητα, λόγω των συνεπειών τις οποίες συνεπάγεται αυτή τόσο κατά το Διεθνές Δίκαιο όσο και κατά το εσωτερικό δίκαιο κάθε Χώρας. Έτσι από την εθνικότητα του πλοίου θα καθορισθεί ποιο δίκαιο θα εφαρμοσθεί επ'αυτού δεδομένου ότι το πλοίο αποτελεί πλωτό τμήμα του εδάφους του κράτους, του οποίου και φέρει την σημαία, καθώς επίσης ποια θα είναι η συμπεριφορά των ξένων Χωρών απέναντί του και ποια θα είναι η τύχη του σε περίπτωση πολέμου. Σημειώνεται επίσης πως κάθε Χώρα παρέχει την προστασία της καθώς και διάφορα προνόμια στα υπό την σημαία της πλοία, όπως π.χ. το αποκλειστικό δικαίωμα της αλιείας, της εμπορικής ακτοπλοΐας, της ρυμούλκησης ή η καταβολή μειωμένων τελών κ.ά.

Ο σύνδεσμος Σημαίας και πλοίου είναι πολύ σημαντικός και καθοριστικός . Η σημαία που κυματίζει σε ένα πλοίο αποτελεί πρώτα μια οπτική μαρτυρία και ένα σύμβολο της εθνικότητας που έχει το πλοίο . Όπως κατοχυρώθηκε και στη Συνθήκη της Γενεύης για τις Ανοικτές Θάλασσες το 1958: «Τα πλοία έχουν την εθνικότητα της χώρας εκείνης , της οποίας τη σημαία έχουν την έγκριση / το δικαίωμα να υψώνουν» . Η σημαία επίσης , αποτελεί ταυτότητα του εθνικού χαρακτήρα του πλοίου και πρέπει να «δείχνεται» όταν απαιτείται , όπως αυτό καθορίζεται από τους νόμους της Σημαίας . Η σημαία είναι πρόσθετα μια συντομογραφία της «εθνικότητας του πλοίου και υποδηλώνει ότι το πλοίο υπάγεται στην αποκλειστική νομοθεσία και έλεγχο του κράτους της σημαίας αυτής». Η τυχόν νομοθεσία που διέπει ένα πλοίο , το οποίο ναυσιπλοεί στις Ανοικτές Θάλασσες ( High Seas ) , εναπόκειται στο κράτος στο οποίο ανήκει το πλοίο και όλα τα πλοία οφείλουν να έχουν ένα εθνικό χαρακτήρα . Η απουσία εθνικότητας από ένα πλοίο σημαίνει και απουσία προστασίας κάτω από τις διατάξεις του Διεθνούς Δικαίου. Το πλοίο αυτό υπόκειται σε "σύλληψη" . Ο εθνικός χαρακτήρας αποκτάται με την λεγόμενη εγγραφή / νηολόγηση , δηλαδή την καταχώρηση του πλοίου στα δημόσια αρχεία του κράτους . Αυτή η ενέργεια θεωρείται σαν ο επαρκής συνδετικός κρίκος μεταξύ πλοίου και συγκεκριμένης εθνικότητας .

Τα κράτη είναι τα μόνα αρμόδια να καθορίσουν τις προϋποθέσεις για την εγγραφή ενός πλοίου στα ναυτικά μητρώα των πλοίων ή ναυτικά υποθηκοφυλακεία / νηολόγια . Το σπουδαίο είναι ότι η εγγραφή αποτελεί γενικά την προϋπόθεση για την κατοχή της εθνικότητας , τη σύνδεση σημαίας και πλοίου και την έκδοση εγγράφων που πιστοποιούν την εθνικότητα του πλοίου .



### 3.2 Ορισμός των σημαίων ευκαιρίας

Ως σημαίες ευκαιρίας «θεωρούνται οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών που οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού κόστους με την αποφυγή: (α) των οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων και (β) των συνθηκών και των όρων απασχόλησης των συντελεστών παραγωγής που θα εφαρμόζονταν εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης». Σημαία ευκαιρίας μπορεί να οριστεί η σημαία κάθε χώρας που επιτρέπει την έγγραφη πλοίων υπό ξένη ιδιοκτησία και ξένο έλεγχο, με συνθήκες που είναι βολικές και κατάλληλες για το πρόσωπο που εγγράφει το πλοίο.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν διεθνή βιομηχανία με λίγους σχετικά ρυθμιστικούς περιορισμούς για την είσοδο σε αυτήν. Κάθε επιχειρηματίας, ανεξάρτητα από την εθνικότητα ή τον τόπο της έδρας της επιχείρησής του, μπορεί να παρέχει διεθνείς ναυτιλιακές υπηρεσίες. Η παροχή υπηρεσιών μεταξύ δυο προορισμών εκ των οποίων κανένας δεν είναι το κράτος νηολόγησης του πλοίου αποτελεί κοινή πρακτική. Περισσότερο από άλλα μέσα μεταφοράς, η ναυτιλία τείνει, κατά συνέπεια να υπόκειται περισσότερο σε διεθνείς και παγκόσμιες, παρά σε μονομερείς, ρυθμίσεις, ιδιαίτερα όσον αφορά στην ευθύνη, στους διεθνείς κανόνες ασφάλειας και εργασίας. Λαμβάνοντας αυτά υπόψη, δεν φαίνεται ανορθόδοξη η χρήση σημαίων ευκολίας που στοχεύει στην διευκόλυνση του πλοιοκτήτη κατά την άσκηση της επιχειρηματικής του δραστηριότητας.

Τι προσφέρουν οι σημαίες ευκαιρίας:

- 1) Η χώρα ( του νηολογίου ευκαιρίας ) επιτρέπει την ιδιοκτησία ή και τον έλεγχο των πλοίων της από μη πολίτες της .
- 2) Εύκολη πρόσβαση στο νηολόγιο λ.χ. στα προξενεία της χώρας στο εξωτερικό, και εύκολη / ανεμπόδιστη αποχώρηση/έξοδο από το νηολόγιο κατά την κρίση του πλοιοκτήτη .
- 3) Οι φόροι στα εισοδήματα των πλοίων δεν επιβάλλονται στην χώρα αυτή ή είναι χαμηλοί . Υπάρχει μόνο τέλος εγγραφής και ετήσιο τέλος , που υπολογίζεται πάνω στο μέγεθος του πλοίου . Εγγύηση ή αποδεκτή κατανόηση, που αφορά στη μελλοντική απαλλαγή από τη φορολογία , μπορεί επίσης να δοθεί .
- 4) Η χώρα εγγραφής / νηολόγησης είναι συνήθως μια μικρή δύναμη χωρίς καμία εθνική ανάγκη για το σύνολο των πλοίων που έχουν εγγραφεί – κάτω από κάθε προβλέψιμη προϋπόθεση – αλλά οι εισπράξεις από μικρά τέλη με μεγάλο αριθμό πλοίων μπορεί να παράγει ένα σημαντικό αποτέλεσμα στο εθνικό εισόδημα και το ισοζύγιο πληρωμών της χώρας αυτής .
- 5) Η στελέχωση των πλοίων, από μη – πολίτες, επιτρέπεται ελεύθερα .

6) Η χώρα εγγραφής δεν έχει τη δύναμη , ούτε το διοικητικό μηχανισμό να επιβάλλει αποτελεσματικά οιοσδήποτε κυβερνητικούς ή διεθνείς κανονισμούς , ούτε έχει την επιθυμία να ελέγξει τις ίδιες τις εταιρείες.

### 3.3 Οι κυριότερες σημαίες ευκαιρίας

- |                        |  |
|------------------------|--|
| 1. Antigua and Barbuda | 13. Faroe Islands (FAS)                      |
| 2. Bahamas             | 14. French International Ship Register (FIS) |
| 3. Barbados            | 15. German International Ship Register (GIS) |
| 4. Belize              | 16. Georgia                                  |
| 5. Bermuda (UK)        | 17. Gibraltar (UK)                           |
| 6. Bolivia             | 18. Honduras                                 |
| 7. Burma               | 19. Jamaica                                  |
| 8. Cambodia            | 20. Lebanon                                  |
| 9. Cayman Islands      | 21. Liberia                                  |
| 10. Comoros            | 22. Malta                                    |
| 11. Cyprus             | 23. Marshall Islands (USA)                   |
| 12. Equatorial Guinea  | 24. Mauritius                                |
| 13. Panama             |  |

### 3.4 Έλεγχος των πλοίων από το κράτος σημαίας

Ως 'έλεγχος των πλοίων από το κράτος σημαίας' λογίζεται η επιθεώρηση του πλοίου από το κράτος, του οποίου φέρει τη σημαία και είναι εγγεγραμμένο στο νηολόγιό του. Η UNCLOS 1982 και η MARPOL 73/78 υποχρεώνουν τα συμβαλλόμενα Κράτη να λαμβάνουν τα μέτρα εκείνα που απαιτούνται, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους δεν απειλούν τη θαλάσσια ασφάλεια. Ανάλογες υποχρεώσεις επιβάλλονται στα κράτη σημαίας από την SOLAS και την STCW. Οι υποχρεώσεις αυτές σχετίζονται με την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την πλοιομότητα, την επάνδρωση των πλοίων, τις συνθήκες εργασίας και εκπαίδευσης των πληρωμάτων, λαμβάνοντας υπόψη τις συμβάσεις που εφαρμόζονται διεθνώς. Ειδικότερα, οι θεμελιώδεις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας προβλέπονται στο άρθρο 94 της UNCLOS. Σύμφωνα με το τελευταίο, το κράτος σημαίας είναι υποχρεωμένο να διασφαλίσει τη συμμόρφωση των πλοίων, που φέρουν τη σημαία του, προς τους γενικά αποδεχτούς διεθνείς κανόνες, ασκώντας αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχό του σε διοικητικά, τεχνικά

και κοινωνικά θέματα πάνω στα πλοία αυτά. Ομοίως, το άρθρο 217 της UNCLOS υποχρεώνει το κράτος σημαίας να εφαρμόσει αποτελεσματικά τους διεθνείς κανόνες και νόμους για τη πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης, ανεξαρτήτως από τον τόπο διάπραξης της παράβασης των διατάξεων αυτών. Ως εκ τούτου, το κράτος σημαίας έχει την κυρίαρχη υποχρέωση να διασφαλίσει ότι τα πλοία του λειτουργούν και συντηρούνται με τρόπο που μειώνει τον κίνδυνο για τους ναυτικούς, το θαλάσσιο περιβάλλον και το φορτίο.

Η υποχρέωση αυτή του κράτους σημαίας περιλαμβάνει αφενός μεν την ικανότητα του τελευταίου να θεσπίζει νόμους, που επιτρέπουν την αποτελεσματική άσκηση δικαιοδοτικής εξουσίας στα πλοία και να επιβάλλει την εφαρμογή των νόμων αυτών, καθορίζοντας ταυτόχρονα τις κυρώσεις σε περίπτωση μη εφαρμογής τους και αφετέρου τη δυνατότητα ύπαρξης κατάλληλου και επαρκούς εξειδικευμένου προσωπικού σε ναυτιλιακά θέματα, το οποίο θα συνεπικουρεί τη νομοθετική και εκτελεστική εξουσία του κράτους σημαίας επί της εφαρμογής της υφιστάμενης εθνικής νομοθεσίας και της ορθής ενσωμάτωσης της διεθνούς ή/και της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

### **3.5 Νηογνώμονας γενικά**

Οι Νηογνώμονες ή αλλιώς οι εταιρείες κατάταξης πλοίων είναι ανεξάρτητοι, μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί, οι οποίοι επιθεωρούν και πιστοποιούν τα πλοία. Ειδικότερα, εξασφαλίζουν ότι τα υπό επιθεώρηση πλοία έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και συντηρούνται σύμφωνα με τους κανόνες, τις πρακτικές και τις τεχνικές προδιαγραφές, που οι ίδιοι έχουν καθορίσει και βάσει των οποίων γίνεται η ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις. Η κλάση εκφράζει το βαθμό ασφαλείας του πλοίου, καθώς και την εμπιστοσύνη για την οποία είναι άξιο, όσον αφορά τη μηχανική και κατασκευαστική καταλληλότητα του. Προκειμένου δε η κλάση που αποδίδεται στο πλοίο, να διατηρείται κατά τη διάρκεια ζωής αυτού, ο νηογνώμονας πραγματοποιεί τακτικές επιθεωρήσεις, διαφορετικής συχνότητας και έκτασης.

Οι Νηογνώμονες επιτελούν ζωτικής σημασίας λειτουργία αναφορικά με την ασφαλισιμότητα και την εμπορευσιμότητα των πλοίων και ως εκ τούτου ο ναυτικός κλάδος εξαρτάται άμεσα από τις υπηρεσίες τους. Ο πλοιοκτήτης, ο επικείμενος αγοραστής του πλοίου, ο ασφαλιστής, ο ιδιοκτήτης φορτίου και ο ναυλωτής αποβλέπουν στο περιεχόμενο των πιστοποιητικών της κλάσης, προτού προβούν στην αντίστοιχη οικονομική συναλλαγή ή προτού ναυλώσουν ένα πλοίο. Χαρακτηριστικό είναι ότι τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα αξιώνουν, ως προϋπόθεση για τη ναύλωση, το προς ναύλωση πλοίο να ταξινομείται στην καλύτερη δυνατή κλάση. Ως εκ τούτου τα εκδοθέντα από το νηογνώμονα πιστοποιητικά τους επιτρέπουν να προβούν σε μια εύλογη υπόθεση περί της κατάστασης του πλοίου,

δίχως να απαιτείται να ελέγξουν οι ίδιοι το πλοίο. Οι πιο πάνω υπηρεσίες, οι οποίες υπάγονται στην ιδιωτική λειτουργία των Νηογνώμωνων, αντιδιαστέλλονται από τις υπηρεσίες που παρέχουν οι τελευταίοι στα πλαίσια της δημόσιας λειτουργίας τους. Ειδικότερα, ως προεκτέθηκε, το κράτος σημαίας είναι υπεύθυνο για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των πλοίων προς τα ενιαία διεθνή πρότυπα ασφαλείας και πρόληψης των θαλασσών και συνεπακόλουθα για την έκδοση των σχετικών με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης διεθνών πιστοποιητικών, τα οποία προβλέπονται σε συμβάσεις όπως η SOLAS, η MARPOL και η Διεθνής Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεων πλοίων του 1966. Στα πλαίσια αυτών των υποχρεώσεων των κρατών σημαίων, οι Νηογνώμονες, οι οποίοι στην περίπτωση αυτή αποκαλούνται ‘Αναγνωρισμένοι Οργανισμοί’ εξουσιοδοτούνται συχνά από τα κράτη σημαίας να διενεργήσουν επιθεωρήσεις και να εκδώσουν πιστοποιητικά, εφόσον διαπιστώσουν ότι το υπό επιθεώρηση πλοίο συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες διεθνείς συνθήκες. Εξάλλου, στα πλαίσια της εκ μέρους των κρατών σημαίας παραχώρησης της ως άνω δημόσιας υπηρεσίας στους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς, οι τελευταίοι πραγματοποιούν επίσημο έλεγχο των πλοίων και των διαχειριστριών εταιρειών και εκδίδουν πιστοποιητικά σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των κωδικών ISM και ISPS. Ως εκ τούτου, οι νηογνώμονες εκτελούν, στην παρούσα κατάσταση, τόσο ιδιωτικό όσο και δημόσιο έργο, σε αμφότερες όμως τις περιπτώσεις συμβάλλουν στον ίδιο σκοπό της ασφαλείας του πλοίου και του εξοπλισμού. Εξάλλου, οι νηογνώμονες, όπως εξάλλου το κράτος σημαίας και το κράτος λιμένα, συγκαταλέγονται στους “Maritime Gate-keepers”, των οποίων η λειτουργία έχει προληπτικό χαρακτήρα, με την έννοια της αποφυγής ατυχημάτων στη θάλασσα και συνεπακόλουθα συμβάλλουν ουσιαστικά στη θαλάσσια ασφάλεια.

### **3.6 Στόχοι Νηογνώμωνων**

Ο Νηογνώμονας παρακολουθεί το πλοίο από την κατασκευή του βάση αυτών που έχει συμφωνήσει με τον πλοιοκτήτη ή το ναυπηγείο. Θα επιθεωρήσει ενδελεχώς τα σχέδια του πλοίου, τα υλικά του, την εργασία ναυπήγησης και τον κατασκευαστικό εξοπλισμό και τέλος τις εγκαταστάσεις του πλοίου. Θα επιθεωρήσει τα δοκιμαστικά ταξίδια δίνοντας την κλάση εάν θεωρήσει ότι εφαρμόζει τους κανονισμούς του. Ο Νηογνώμονας παρακολουθεί το πλοίο κατά τη διάρκεια της ζωής του για τη διατήρηση της κλάσης. Οι Νηογνώμονες βάση της τεχνογνωσίας και των κανονισμών στοχεύουν στην ασφαλή ναυτιλία. Λαμβάνοντας μέτρα και κανονισμούς βάση, αρχικά, του IMO και μετέπειτα βάση εμπειρίας και τεχνογνωσίας που απέκτησαν μέσα από τα χρόνια, ώστε τα πλοία να είναι πιο ασφαλή και να μειωθούν τα ατυχήματα. Κάθε Νηογνώμονας έχει διαφορετικούς κανονισμούς και προδιαγραφές.

### 3.7 Πιστοποιητικό Ταξινόμησης ή Κλάσεως (Certificate of Class)

Για να εκδοθεί το πιστοποιητικό κλάσης ενδεικτικά θα γίνουν οι εξής επιθεωρήσεις: Load Line Renewal Survey, Load Line Annual Survey, Safety Construction Renewal Survey, Safety Construction Intermediate Survey, Safety Construction Annual Survey, Safety Equipment Renewal Survey, Safety Equipment Periodical Survey, Safety Equipment Annual Survey, Safety Radio Renewal Survey, Safety Radio Periodical Survey, MARPOL Annex I Renewal Survey, MARPOL Annex\IV Renewal Survey, MARPOL Annex VI Renewal Survey, MARPOL Annex I Intermediate Survey, MARPOL Annex IV Intermediate Survey, , MARPOL Annex VI Intermediate Survey, MARPOL Annex I Annual Survey, MARPOL Annex IV Annual Survey, MARPOL Annex VI Annual Survey.

### 3.8 Διαδικασία Ταξινόμησης Πλοίου

Το πλοίο για να ταξινομηθεί θα επιθεωρηθούν τα αποτελέσματα της επιθεώρησης από την Επιτροπή Ταξινόμησης του Νηογνώμονα. Η οποία έχει το λόγο στο να εκδοθεί το πιστοποιητικό κλάσης ή της εισαγωγής του πλοίου στον Νηογνώμονα. Το πιστοποιητικό αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό επειδή εάν δεν υπάρχει το πλοίο δεν μπορεί να προσεγγίσει λιμάνια ούτε να αναγνωριστεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες σημαίας-κράτους σ' ολόκληρη την υφήλιο. Αδυνατεί επίσης να ασφαλιστεί.

### 3.9 ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Οι σημαντικότεροι Νηογνώμονες που έχουν και διεθνή φήμη και αναγνώριση είναι:

- American Bureau of Shipping (A.B.S.). Ο Αμερικανικός Νηογνώμονας
- Bureau Veritas (B.V.). Ο Γαλλικός Νηογνώμονας
- China Classification Society (C.C.S.). Ο Κινέζικος Νηογνώμονας
- Det Norske Veritas (D.N.V.). Ο Νορβηγικός Νηογνώμονας
- Germanischer Lloyd's (G.L.). Ο Γερμανικός Νηογνώμονας
- Korean Register of Shipping (K.R.). Ο Κορεατικός Νηογνώμονας
- Lloyd's Register of Shipping (L.R.S.). Ο Αγγλικός Νηογνώμονας
- Nippon Kaiji Kyokai (N.K.K.). Ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας
- Registro Italiano Navale (R.I.N.A.). Ο Ιταλικός Νηογνώμονας
- Russian Maritime Register of Shipping (R.S.). Ο Ρωσικός Νηογνώμονας

### 3.10 Επιθεωρήσεις Νηογνωμόνων

Υπάρχουν δύο είδη επιθεωρήσεων:

#### I. Περιοδικές:

a) Class Renewal Survey / Special Survey, (Επιθεώρηση Ανανέωσης Κλάσης/ Ειδική Επιθεώρηση): Χρόνος ανανέωσης 5 έτη.

b) Annual Survey, (Ετήσια Επιθεώρηση): Όπως δηλώνει και το όνομά του είναι ετήσια με περιθώριο ανανέωσης 3 μήνες πριν ή μετά από την ημερομηνία που αναγράφει η τελευταία ετήσια επιθεώρηση.

c) Intermediate Survey (Ενδιάμεση Επιθεώρηση): Χρόνος ανανέωσης 2,5 έτη με περιθώριο ανανέωσης 6 μήνες πριν ή μετά από την ημερομηνία που αναγράφει η τελευταία ενδιάμεση επιθεώρηση η οποία είναι πιο εξονυχιστική στον έλεγχο των μηχανών, στον εξοπλισμό του και στην κατάσταση του ίδιου του σκάφους και του πυθμένα του.

#### ii. Έκτακτες:

a) Σε περίπτωση ατυχήματος

b) Σε πλοίο ηλικίας μεγαλύτερης των 12 ετών

c) Σε περίπτωση πώλησης ή μετασκευής

Η ανανέωση της κλάσης γίνεται αναλόγως τη κλάση του караβιού και της κατασκευής του.

### 3.11 Περιοδικές Επιθεωρήσεις

#### 3.11.1 Επιθεώρηση Ανανέωσης Κλάσης/Ειδική Επιθεώρηση (Class Renewal Survey/Special Survey)

Η Ειδική Επιθεώρηση πραγματοποιείται κάθε πέντε χρόνια και καθορίζει τη διατήρηση της κλάσης από τα πλωτά ναυπηγήματα. Ελέγχονται:

##### 1. Κύτος και εξοπλισμός κύτους

*α) Επιθεώρηση πυθμένα σε στεγνή κατάσταση.*

*β) Καταστρώματα, καλύμματα στομιών κύτους και εξοπλισμός.* Τα καταστρώματα πρέπει να εξετάζονται και να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στα σημεία όπου ενδέχεται να αναπτυχθούν έντονες πιέσεις ή αυξημένη διάβρωση, όπως στις γωνίες των καλυμμάτων στομιών και σε άλλες ασυνέχειες της δομής.

*γ) Αμπάρια και άλλα στεγνά διαμερίσματα*

Τα αμπάρια, τα μεταφράγματα, τα φρεάτια, οι αγωγοί καλωδιώσεων και οι τρόπιδες, οι αχρησιμοποίητοι χώροι και τα άλλα στεγνά διαμερίσματα που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του κύτους πρέπει να εξετάζονται εσωτερικά για να επιβεβαιώνεται η κατάσταση της δομής και των διατάξεων υδροσυλλεκτών και στραγγιστικών φρεατίων, βυθοσκόπησης, εξαερισμού, άντλησης και αποστράγγισης. Οι χώροι μηχανημάτων και λεβήτων, τα αντλιοστάσια και οι άλλοι χώροι που περιέχουν μηχανήματα πρέπει να εξετάζονται εσωτερικά για να διασφαλίζεται η κατάσταση της δομής τους

δ) Δεξαμενές

Ο τύπος και ο αριθμός των δεξαμενών που πρέπει να εξετάζονται εσωτερικά σε κάθε επιθεώρηση ανανέωσης κλάση. Αυτή η εσωτερική εξέταση πρέπει να διασφαλίζει την κατάσταση της δομής, των υδροσυλλεκτών και φρεατίων αποστράγγισης, των διατάξεων βυθομέτρησης, εξαερισμού, άντλησης και αποστράγγισης, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων σωληνώσεων.

ε) Μετρήσεις πάχους**2. Μηχανήματα Και Συστήματα**α) Κύριες και βοηθητικές μηχανές και ατμοστρόβιλοι

• **Μηχανές εσωτερικής καύσης:** Υποστηρίγματα και γείσα, στροφαλοφόροι άξονες (μαζί με τα βασικά έδρανά τους), αναστροφέας κίνησης, μειωτήρας στροφών και συμπλέκτες, εάν υπάρχουν.

• **Ατμοστρόβιλοι:** Συμπυκνωτές και το ψυκτικό νερό τους και αντλίες εξαγωγής υγρασίας, άξονες, συμπεριλαμβανομένων των εύκαμπτων συνδέσμων τους.

• **Αεριοστρόβιλοι :** Τα περιβλήματα, οι στροφείς και οι δίσκοι, οι στρόβιλοι και η πτερύγωση όλων των στροβίλων και συμπιεστών, οι θάλαμοι καύσης, οι καυστήρες, οι εναλλάκτες θερμότητας, οι σωληνώσεις αερίων, οι σωληνώσεις συμπιεσμένων αερίων με τα εξαρτήματά τους, οι διατάξεις εκκίνησης και αναστροφής οι άξονες και οι εύκαμπτες συνδέσεις τους.

β) Αναστροφείς κίνησης, κύριοι και ενδιάμεσοι άξονες πρόωσης

Οι αναστροφείς κίνησης, πλήρεις με όλους τους τροχούς, τους άξονες οδοντωτών τροχών, τους συζεύκτες, τα έδρανα και τα δόντια, καθώς και τις ενσωματωμένες διατάξεις σύμπλεξης, πρέπει να ανοίγονται για οπτική επιθεώρηση, κατά την κρίση του Επιθεωρητή. Στις πολύπλοκες διατάξεις, τα γρανάζια και οι κύλινδροι των εδράνων είναι δυνατό να επιθεωρούνται χωρίς αποσυναρμολόγηση.

γ) Αντλίες και άλλα στοιχεία μηχανημάτων

• Στοιχεία προς επιθεώρηση:

Αεροσυμπιεστές μαζί με τους ενδιάμεσους ψύκτες αέρα, φίλτρα ή/και ελαιοδιαχωριστήρες και συσκευές ασφαλείας, εμβολοφόροι αντλίες και φυγοκεντρικές αντλίες θαλάσσιου ύδατος, υδροσυλλεκτών και έρματος θαλάσσιου ύδατος, ελικοφόροι αντλίες, αντλίες με οδοντωτούς τροχούς και άλλες φυγοκεντρικές αντλίες που δεν αναφέρονται στο σημείο (β) παραπάνω (δεν απαιτείται άνοιγμα).

δ) Συστήματα σε χώρους μηχανημάτων

Οι βαλβίδες, οι κρουνοί και τα φίλτρα συστημάτων συλλογής υδάτων και έρματος πρέπει να ανοίγονται, κατά την κρίση του Επιθεωρητή, για οπτική επιθεώρηση και, μαζί με τις σωληνώσεις και τις συσκευές ασφαλείας, να εξετάζονται και να δοκιμάζονται σε συνθήκες λειτουργίας. Το σύστημα συμπιεσμένου αέρα, μαζί με τις βαλβίδες, τα εξαρτήματα και τις συσκευές ασφαλείας του, πρέπει να εξετάζεται, κατά την κρίση του Επιθεωρητή.

### 3.11.2 Ετήσια Επιθεώρηση (Annual Survey)

#### 1. Κύτος

##### A)Κύτος και εξοπλισμός κύτους

Η επιθεώρηση πρέπει να περιλαμβάνει μια γενική εξωτερική εξέταση καθώς και δοκιμές, όπου αυτό χρειάζεται, των ακόλουθων στοιχείων, εάν υπάρχουν:

- Εξωτερικό περίβλημα σκάφους επάνω από την ίσαλο γραμμή, σχετικές θύρες εξωτερικού περιβλήματος και προσβάσιμα μέρη πηδαλίων.
- Περίβλημα καταστρώματος εξάλων και εκτεθειμένου καταστρώματος, υπερκατασκευές, τα ανοίγματά τους και τα μέσα κλεισίματός τους.
- Καταπακτές φορτίου και άλλα ανοίγματα στα εκτεθειμένα καταστρώματα, μαζί με τα τοιχώματα στομίου και τα μέσα σφράγισής τους, καθώς και τις διατάξεις ασφάλισής τους.
- Αλεξίφλογα στους αεραγωγούς προς όλες τις δεξαμενές καυσίμων.
- Συγκολλήσεις μεταξύ αεραγωγών και ελασμάτων καταστρώματος.
- Σήμανση εξάλων στα πλευρά του πλοίου.
- Εξοπλισμός καταστρώματος, όπως βάσεις επωτίδων σωσίβιων λέμβων, στήλες πρόσδεσης, ραουλα, στορείς αγκύρων κλπ., ιστία και σχετικά ξάρτια, συμπεριλαμβανομένων των αγωγών φωτισμού.
- Κύριες και βοηθητικές διατάξεις πηδαλιουχίας, συμπεριλαμβανομένου του σχετικού εξοπλισμού και των συστημάτων ελέγχου, και εξοπλισμός ελιγμών.
- Επιβεβαίωση ότι οι διαδρομές διαφυγής έκτακτης ανάγκης από τους χώρους ενδιαίτησης και τους χώρους εργασίας είναι ικανοποιητικές.
- Μηχανοστάσιο κλ

##### B)Κάλυμμα στομίου κύτους και τοιχώματα στομίου

- Εάν έχουν τοποθετηθεί αφαιρούμενα καλύμματα, ή ξύλινες ή χαλύβδινες καλύμματα στομίων κύτους, να γίνεται έλεγχος ότι είναι σε καλή κατάσταση, όπου είναι δυνατό.
- Εάν έχουν τοποθετηθεί χαλύβδινα καλύμματα με μηχανική κίνηση, να γίνεται έλεγχος ότι είναι σε καλή κατάσταση, όπου είναι δυνατό.
- Να γίνεται έλεγχος ότι είναι σε καλή κατάσταση οι πλάκες των τοιχωμάτων στομίου και τα ενισχυτικά ελάσματα, όπου είναι δυνατό.



## 2. Μηχανήματα και συστήματα

### α) Γενικές εγκαταστάσεις μηχανημάτων

Η επιθεώρηση των γενικών εγκαταστάσεων μηχανημάτων πρέπει να καλύπτει τα εξής στοιχεία:

- Γενική εξέταση των μηχανημάτων και λεβητοστασιών με ιδιαίτερη προσοχή σε ό,τι αφορά κινδύνους πυρκαγιάς και έκρηξης. Επαλήθευση ότι οι διαδρομές διαφυγής έκτακτης ανάγκης είναι λειτουργικές και ελεύθερες.
- Γενική εξέταση των μηχανολογικών, υδραυλικών, πνευματικών συστημάτων, των συστημάτων ατμού και των άλλων συστημάτων καθώς και των σχετικών προσαρτημάτων τους, σε ό,τι αφορά τη σωστή συντήρησή τους.
- Δοκιμές των μέσων επικοινωνίας και αναμετάδοσης εντολών μεταξύ της γέφυρας πλοήγησης και των σημείων ελέγχου των μηχανημάτων και άλλων σταθμών ελέγχου.
- Οπτική εξέταση της κατάστασης τυχόν συνδέσεων επέκτασης στα συστήματα θαλάσσιου ύδατος.
- Εξωτερική εξέταση των δοχείων πίεσης, εκτός των λεβήτων, και των εξαρτημάτων που συνδέονται με αυτά, συμπεριλαμβανομένων των συσκευών ασφαλείας, των βάσεων, των χειριστηρίων, του εξοπλισμού εκτόνωσης, των σωληνώσεων υψηλής πίεσης, της μόνωσης και των μετρητών.

### β) Λέβητες

Για τους κύριους και βοηθητικούς ατμολέβητες, η ετήσια επιθεώρηση περιλαμβάνει την εξωτερική εξέταση των ατμολεβήτων και των εξαρτημάτων που συνδέονται με αυτούς.

### γ) Ηλεκτρικά μηχανήματα και εξοπλισμός

Η επιθεώρηση των ηλεκτρικών μηχανημάτων και του εξοπλισμού πρέπει να καλύπτει τα εξής στοιχεία: Γενική εξέταση, οπτική και λειτουργική, όσο το δυνατό, των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων ισχύος και φωτισμού, ιδιαίτερα τις κύριες και βοηθητικές γεννήτριες, τους ηλεκτροκινητήρες, τους πίνακες διανομής, τους ηλεκτρικούς πίνακες, τις προστατευτικές συσκευές καλωδίων και κυκλωμάτων, τα όργανα ένδειξης ηλεκτρικής μόνωσης και αυτόματης εκκίνησης, εάν υπάρχουν, για τις εφεδρικές πηγές ισχύος. Η επιθεώρηση πρέπει επίσης να καλύπτει τα μηχανήματα ελέγχου γέφυρας και πρόωσης και τις σχετιζόμενες με αυτά διατάξεις (συναγερμοί και συσκευές ασφαλείας), εάν υπάρχουν.

### δ) Πυροπροστασία, ανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιών

Η επιθεώρηση των διατάξεων πυροπροστασίας και άλλων γενικών διατάξεων πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- Έλεγχος ότι τα σχέδια πυροπροστασίας είναι κατάλληλα αναρτημένα.
- Εξέταση και δοκιμή, όπου είναι δυνατό, της λειτουργίας των χειροκίνητων ή/και αυτόματων θυρών πυρασφάλειας, εάν υπάρχουν.
- Εξέταση, όσο το δυνατό σε μεγαλύτερη έκταση, και δοκιμή, όπου είναι δυνατό και με τυχαία επιλογή, των συστημάτων ανίχνευσης πυρκαγιάς ή/και καπνού.

- Επιπλέον, η λειτουργική ετοιμότητα και η συντήρηση των πυροσβεστικών συστημάτων πρέπει να ελέγχεται. Οι απαιτήσεις της επιθεώρησης για όλους τους

### 3.11.3 Ενδιάμεση Επιθεώρηση (Intermediate Survey)

Η επιθεώρηση αυτή γίνεται κάθε 2.5 χρόνια και μπορεί να πραγματοποιηθεί τρεις μήνες μετά τη συμπλήρωση δύο ετών από την ημερομηνία βάσης και τρεις μήνες πριν τη συμπλήρωση τριών ετών από την ίδια ημερομηνία. Πριν από την έναρξη της επιθεώρησης, πρέπει να διεξάγεται μια σύσκεψη σχεδιασμού της επιθεώρησης. Επίσης, η ταυτόχρονη βαθμολόγηση για την Ενδιάμεση Επιθεώρηση και την Επιθεώρηση Ανανέωσης Κλάσης δεν επιτρέπεται. Η ενδιάμεση επιθεώρηση πρέπει να περιλαμβάνει εξέταση και ελέγχους σε ένα επαρκώς εκτενές τμήμα της δομής του πλοίου, με σκοπό να δείξει ότι οι δομές του πλοίου είναι σε ικανοποιητική κατάσταση και ότι το πλοίο αναμένεται να λειτουργήσει μέχρι το τέλος της τρέχουσας περιόδου ισχύος της κλάσης, υπό την προϋπόθεση ότι το πλοίο συντηρείται σωστά και ότι διεξάγονται κανονικά οι άλλες επιθεωρήσεις διατήρησης ισχύος της κλάσης κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου.

## 3.12 Πιστοποιητικά που εκδίδουν οι νηογνώμονες

- Πιστοποιητικό καταμέτρησης χωρητικότητας (tonnage certificate).
- Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (load line certificate).
- Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (certificate of seaworthiness).
- Πιστοποιητικό ασφάλειας φορτοεκφορτωτικών μέσων (cargo gear certificate).
- Πιστοποιητικό βλαβών (παρακολούθησης) (certificate of damages) και άλλα ειδικότερης φύσεως.

### 3.13 Ο ρόλος του κράτους σημαίας

Τα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι το σκάφος ανταποκρίνεται στα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων και στους κανόνες των Νηογνομόνων παρέχονται γενικά από την παρουσία στο σκάφος των έγκυρων πιστοποιητικών. Για να εξασφαλίσει το κάθε κράτος ότι τα σκάφη του ανταποκρίνονται και στη συνέχεια διατηρούνται στα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων, πρέπει να έχει τις κατάλληλες διαδικασίες, που θα του εξασφαλίζουν ότι τα σκάφη επιθεωρούνται περιοδικά και παίρνουν νέα πιστοποιητικά. Αυτή η ευθύνη ισχύει ανεξάρτητα από εάν ένα κράτος σημαίας πραγματοποιεί τις έρευνές του χρησιμοποιώντας τους επιθεωρητές του ή επιτρέπει σε μια αναγνωρισμένη οργάνωση (RO) να πραγματοποιήσει τις έρευνες και να εκδώσει τα διεθνή πιστοποιητικά εξ ονόματός του. Τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων (IACS) ανταποκρίνονται στα κατώτατα επίπεδα που απαιτούνται από ένα RO. Σε πολλές περιπτώσεις επομένως, επιθεωρητές των Νηογνομόνων αναλαμβάνουν όλη την εργασία πιστοποίησης στο σκάφος

### 3.14 Δυνατότητα επαφής με το Κράτος Σημαίας ή τον Νηογνώμονα

Το σκάφος μπορεί κατά την διάρκεια μιας επιθεώρησης να επιθυμήσει να έρθει σε επαφή με το κράτος σημαίας ή τον Νηογνώμονα του, για να ζητήσει την υποστήριξη του, κυρίως στις περιπτώσεις που έχει τεθεί υπό κράτηση ή μια επιθεώρηση έχει ανασταλεί από τον PSCO. Προκειμένου να προετοιμαστεί για ένα τέτοιο γεγονός, θα πρέπει ο καπετάνιος να γνωρίζει κάτω από ποιες περιστάσεις ένας επιθεωρητής πρέπει να κληθεί μέσα στο σκάφος και να διατηρεί έναν κατάλογο με όλες τις διευθύνσεις που μπορεί να χρειαστούν.

1. Οι Νηογνώμονες πρέπει να συνεργάζονται με τις λιμενικές αρχές κατά την διάρκεια των επιθεωρήσεων επιδιώκοντας :

- Επικοινωνία με τις αρχές κρατικού ελέγχου λιμένων για να εξασφαλίσουν ότι οι επιθεωρητές τους ή οι ελεγκτές καλούνται μέσα ανάλογα με την περίπτωση όταν βρίσκονται ελαττώματα σχετικά με την κλάση και τα νομικά θέματα.
- Επικοινωνία με τους ανώτερους υπαλλήλους κρατικού ελέγχου λιμένων για να εξασφαλίσουν ομοιομορφία της ερμηνείας της κλάσης και των νομικών απαιτήσεων.
- Την παροχή από τον ανώτερο υπάλληλο κρατικού ελέγχου λιμένων, κατόπιν αιτήσεως, των βασικών πληροφοριών, αποσπασμάτων από τις εκθέσεις σχετικά με την επιθεώρηση, και λεπτομέρειες των σημαντικών όρων της κλάσης και των νομικών στοιχείων.
- Επικοινωνία με το κράτος σημαίας σύμφωνα με την προγενέστερη συμφωνία, και αντιπρόσωπο του ιδιοκτήτη ή της επιχείρησης, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη γνωρίζουν πλήρως τη λήψη των ενεργειών σχετικά με την ασφάλεια σε θέματα επιρροής που είτε αφορούν τη κλάση, είτε είναι νομικής φύσης.

2. Οποιοδήποτε αίτημα που παραλαμβάνεται από τις λιμενικές αρχές που παρευρίσκονται σε ένα σκάφος πρέπει να εξεταστεί αμέσως και θετικά από την κλάση που εκδίδει τα σχετικά πιστοποιητικά προκειμένου:

- Να βοηθήσει στη διόρθωση των αναφερόμενων ανεπαρκειών υλικού ή άλλων αποκλίσεων.
- Να προτείνει την βέλτιστη δράση όσον αφορά τις μη συμμορφώσεις των συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας. Πριν παραβρεθεί στο σκάφος, ο επιθεωρητής ή ο ελεγκτής πρέπει να ενημερώσει την επιχείρηση, είτε άμεσα είτε μέσω του αντιπροσώπου του ιδιοκτήτη, για το σκοπό της επίσκεψής του.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΛΛΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

### 4.1 ISPS

Με αφορμή τα τραγικά γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, αποφασίστηκε ομόφωνα από την Γενική Συνέλευση του ΙΜΟ τον Νοέμβριο του 2001, ότι θα έπρεπε να καταρτισθούν νέα μέτρα σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Στις 9-13 Δεκεμβρίου του 2002 πραγματοποιήθηκε η διπλωματική Διάσκεψη του ΙΜΟ η οποία ανετέθη στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας βάσει των προτάσεων που υπεβλήθησαν από κράτη μέλη, διακρατικούς οργανισμούς και μη κυβερνητικές οργανώσεις. Η διπλωματική διάσκεψη ενέκρινε, στις 12 Δεκεμβρίου 2002, τροπολογίες στη Διεθνή Σύμβαση του 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Σύμβαση SOLAS 74), καθώς και έναν Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια στα Πλοία και στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις (Κώδικας ISPS). Με επίσημη απόφαση ο κώδικας ενσωματώθηκε στο σώμα της S.O.L.A.S. 74 και συγκεκριμένα ως συνοδευτικός, στο κεφάλαιο XI-2 «Special measures to enhance maritime security», ο οποίος τέθηκε σε ισχύ από την 1η Ιουλίου του 2004. Στην συνέχεια τα συμβαλλόμενα κράτη ενσωμάτωσαν τον κανονισμό στα εθνικά τους δίκαια. Στην Ελλάδα ο κανονισμός κυρώθηκε με το ΠΔ 56/2004 (ΦΕΚ Α' 47). Η Ε.Ε. εξέδωσε τον Κανονισμό 725/04 «Για την βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις» (L 129/6/29-4-04) βασικό μέλημα του οποίου είναι να προωθήσει την εναρμονισμένη εφαρμογή του κώδικα I.S.P.S., από όλα τα κράτη-μέλη. Στην συνέχεια υιοθετήθηκαν ως συμπληρωματικά, η Οδηγία 2005/65/Ε.Κ. (L 310/28/25-11-05) και η Οδηγία 884/2005 (L 148/25/11-6-2005).

Κύριος σκοπός του κανονισμού είναι η θέσπιση και η εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και στην εθνική θαλάσσια κυκλοφορία, και στις συναφείς λιμενικές εγκαταστάσεις από απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών. Ο Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS code) απαρτίζεται από δύο μέρη. Το μέρος Α οι διατάξεις του οποίου θεωρούνται δεσμευτικές και το μέρος Β, οι διατάξεις του οποίου θεωρούνται συστατικές. Ο Κώδικας εφαρμόζεται σε πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες. Πιο συγκεκριμένα, στα επιβατηγά πλοία περιλαμβανομένων και επιβατηγών ταχυπλόων σκαφών, στα φορτηγά πλοία περιλαμβανομένων και ταχυπλόων σκαφών χωρητικότητας άνω των 500κοχ., στις κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης και σε λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες εξυπηρετούν πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες.

Αναλυτικότερα, στόχοι του παρόντος κώδικα είναι οι εξής:

- η θέσπιση διεθνούς πλαισίου για τη συνεργασία μεταξύ συμβαλλομένων κρατών, υπηρεσιών και διοικήσεων για τον εντοπισμό απειλών για την ασφάλεια και τη λήψη προληπτικών μέτρων για την αποφυγή συμβάντων που απειλούν την ασφάλεια των πλοίων ή των λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές.
- ο προσδιορισμός των ρόλων και αρμοδιοτήτων των μερών που εμπλέκονται στην ναυτική ασφάλεια.
- η διασφάλιση της έγκαιρης συλλογής και ανταλλαγής πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια.
- η παροχή μιας μεθοδολογίας διενέργειας αξιολογήσεων ασφάλειας, ώστε να εφαρμόζονται σχέδια και διαδικασίες προσαρμογής σε μεταβαλλόμενα επίπεδα ασφάλειας και
- η διασφάλιση της εφαρμογής επαρκών μέτρων ναυτικής ασφάλειας.

#### **4.1.1 Ασφάλεια του πλοίου**

Ο κώδικας προβλέπει κάποιες υποχρεώσεις οι οποίες πρέπει να τηρηθούν από τα πλοία και τους υπευθύνους αυτών. Πιο συγκεκριμένα, το πλοίο πρέπει να ενεργεί σύμφωνα με τα επίπεδα ασφάλειας, τα οποία ορίζουν τα συμβαλλόμενα κράτη, όπως αναφέρεται κατωτέρω. Στο επίπεδο ασφάλειας 1, διεξάγονται ορισμένες δραστηριότητες, μέσω ενδεδειγμένων μέτρων, σε όλα τα πλοία, προκειμένου να προσδιορίζονται και να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για την αποφυγή συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Τέτοιες δραστηριότητες είναι διασφάλιση της επιτέλεσης όλων των καθηκόντων που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου, ο έλεγχος της πρόσβασης στο πλοίο, ο έλεγχος της επιβίβασης προσώπων και των προσωπικών ειδών τους, η παρακολούθηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης, ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι έχουν πρόσβαση σε αυτές μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα, η παρακολούθηση των χώρων καταστρώματος και των χώρων γύρω από το πλοίο, η επιθεώρηση της φορτοεκφόρτωσης του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου και η διασφάλιση της άμεσης διαθεσιμότητας επικοινωνίας ασφάλειας. Στο επίπεδο ασφάλειας 2, εφαρμόζονται πρόσθετα προστατευτικά μέτρα, τα οποία προσδιορίζονται στο σχέδιο ασφάλειας πλοίου. Ενδεικτικά αναφέρουμε τον διορισμό πρόσθετου προσωπικού για τη φύλαξη των χώρων του καταστρώματος κατά τις ώρες ησυχίας για την αποτροπή μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης, ο περιορισμός του αριθμού των σημείων πρόσβασης στο πλοίο, η διεξαγωγή πλήρους ή μερικής έρευνας του πλοίου. Στο επίπεδο ασφάλειας 3, εφαρμόζονται περαιτέρω ειδικά προστατευτικά μέτρα. Ως τέτοια αναφέρουμε τον περιορισμό της πρόσβασης σε ένα μοναδικό, ελεγχόμενο σημείο πρόσβασης, την χορήγηση άδειας πρόσβασης μόνο στα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος, την καθοδήγηση των ατόμων επί του πλοίου, την αναστολή της επιβίβασης ή της αποβίβασης, την εκκένωση του πλοίου.

Πριν από την είσοδο σε λιμένα ή κατά την παραμονή σε λιμένα εντός της επικράτειας συμβαλλομένου κράτους το οποίο έχει ορίσει επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3, το πλοίο βεβαιώνει τη λήψη των οδηγιών αυτών και επιβεβαιώνει στον ΥΑΛΕ ότι άρχισε η εφαρμογή των ενδεδειγμένων μέτρων και διαδικασιών. Στις περιπτώσεις αυτές, ο ΥΑΛΕ και ο ΑΑΠ έρχονται σε επαφή και συντονίζουν τις κατάλληλες δράσεις. Εάν η αρμόδια αρχή απαιτήσει από ένα πλοίο να τεθεί σε υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας, τότε το πλοίο ενημερώνει την αρμόδια αρχή του συμβαλλομένου κράτους στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση και τον ΥΑΛΕ σχετικά με την κατάσταση. Στις περιπτώσεις αυτές, ο αξιωματικός ασφάλειας πλοίου έρχεται σε επαφή με τον ΥΑΛΕ. Η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου περιλαμβάνει επιτόπια επιθεώρηση ασφάλειας και τα ακόλουθα στοιχεία τουλάχιστον:

- προσδιορισμό υφιστάμενων μέτρων, διαδικασιών και λειτουργιών ασφάλειας,
- προσδιορισμό και εκτίμηση των βασικών λειτουργιών του πλοίου, η προστασία των οποίων είναι σημαντική,
- προσδιορισμό πιθανών απειλών για τις βασικές λειτουργίες του πλοίου και της πιθανότητας να λάβουν χώρα, προκειμένου να ορίζονται και να κατατάσσονται κατά σειρά προτεραιότητας μέτρα ασφάλειας και
- προσδιορισμό των αδυναμιών, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου παράγοντα, στην υποδομή, στις πολιτικές και στις διαδικασίες.

## 4.2 Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention) MLC

Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC 2006) υιοθετήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO) κατά τη 94η Διεθνή Ναυτιλιακή Διάσκεψη στις 23 Φεβρουαρίου του 2006, στη Γενεύη. Η Σύμβαση έχει σαν πρωταρχικό στόχο να καθορίσει τα δικαιώματα των ναυτικών και τους όρους αξιοπρεπούς εργασίας. Με την MLC 2006 τίθενται οι ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια, την υγεία, και την ευημερία όλων των ναυτικών. Η διαδικασία διαβούλευσης της Σύμβασης ξεκίνησε το 2001 ανάμεσα σε περισσότερους από 100 εκπροσώπους πλοιοκτητών και ναυτικών για να καταλήξει στο τελικό κείμενο του 2006. Ύστερα από αυτή τη 5ετή διαδικασία διαβουλεύσεων, στην οποία συμμετείχαν και οι κυβερνήσεις, η ΔΣ MLC 2006 υιοθετήθηκε από 300 και άνω αντιπροσωπείες το Φεβρουάριο του 2006 στη Γενεύη. Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν υπήρχε ούτε μία αρνητική ψήφος κατά της νέας Σύμβασης.

Η σημασία της Σύμβασης είναι πολύ μεγάλη λόγω του μεγάλου όγκου του δια θαλάσσης εμπορίου που έχει σαν αποτέλεσμα τον μεγάλο αριθμό ναυτικών (πάνω από 1 εκ. παγκοσμίως) που δουλεύουν στα πλοία, αποτελώντας το σημαντικότερο νομοθετικό πλαίσιο για την προστασία των δικαιωμάτων τους. Η ΔΣ MLC 2006 αποτελεί τον τέταρτο πυλώνα του διεθνούς νομικού πλαισίου για ποιοτική ναυτιλία. Οι άλλες τρεις συμβάσεις είναι η ΔΣ για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), η ΔΣ για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) και η ΔΣ για τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης (MARPOL).

### 4.2.1 Ελεγχος από την MLC

Αναγνωρίζοντας τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στην ασφαλή δραστηριοποίηση των πλοίων, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, καθώς και την ευθεία σχέση της αποτελεσματικότητας και της παραγωγικότητας των υπηρεσιών των θαλασσιών μεταφορών με τη βιώσιμη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, οι απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006 αποσκοπούν στη διαμόρφωση «ποιοτικότερων όρων εργασίας» των ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο, υπό την αρχή της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», προς επίτευξη «ίσων όρων ανταγωνισμού» (level playing field) διεθνώς.

Ειδικότερα κατά τον έλεγχο των πλοίων ελέγχονται τα εξής θέματα:

**1. συνθήκες και όροι απασχόλησης (ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης):** το μέγιστο ωράριο εργασίας του οποίου δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση πρέπει να είναι:

- τις 14 ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο 24 ωρών,
- τις 72 ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο επτά ημερών ή
- το ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης δεν πρέπει να είναι λιγότερο από : δέκα ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο 24 ωρών, 77 ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο επτά ημερών.

**2. Ενδιαίτηση και τροφοδοσία:**

- Το μέγεθος των δωματίων και των άλλων χώρων ενδιαίτησης
- Θέρμανση και τον εξαερισμός.
- Θόρυβος ,δονήσεις καθώς και άλλους περιβαλλοντικούς παράγοντες.
- Εγκαταστάσεις υγιεινής.
- Φωτισμός
- Νοσοκομειακές εγκαταστάσεις

**3. Συμβάσεις Εργασίας:** Τα κράτη μέλη θα πρέπει να υιοθετήσουν νόμους και κανονισμούς που να προσδιορίζουν το περιεχόμενο των συμβάσεων εργασίας ναυτικών που διέπονται από την εθνική νομοθεσία τους. Οι συμβάσεις εργασίας ναυτικών πρέπει να περιέχουν, σε κάθε περίπτωση, τα ακόλουθα στοιχεία : το ονοματεπώνυμο (πλήρες όνομα) του ναυτικού, ημερομηνία γέννησης ή ηλικία και τόπο γέννησης, το όνομα και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη,

τον τόπο και την ημερομηνία κατά την οποία συνήχθη η σύμβαση ναυτικής εργασίας, την ειδικότητα με την οποία θα απασχολείται ο ναυτικός, το ποσό των μισθών του ναυτικού ή, όπου αρμόζει, τον τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του, τις ημέρες της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών ή, όπου αρμόζει, τον τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της,) τη λύση της σύμβασης και τις προϋποθέσεις γι' αυτή.

#### **4.Ιατρική περίθαλψη και προστασία της υγείας των ναυτικών:**

- τα πλοία που μεταφέρουν 15 ή περισσότερους ναυτικούς και πραγματοποιούν ταξίδι διάρκειας άνω των τριών ημερών, πρέπει να διαθέτουν ξεχωριστές νοσοκομειακές εγκαταστάσεις που να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για ιατρικούς σκοπούς
- οι νοσοκομειακές εγκαταστάσεις θα πρέπει να είναι σχεδιασμένες κατά τρόπο ώστε να διευκολύνουν την πρόσβαση για παροχή ιατρικής συμβουλής και πρώτων βοηθειών και να βοηθούν στην πρόληψη της μετάδοσης μολυσματικών ασθενειών
- εγκαταστάσεις υγιεινής θα πρέπει να παρέχονται, για την αποκλειστική χρήση των ασθενών των νοσοκομειακών εγκαταστάσεων, είτε ως τμήμα της εγκατάστασης είτε σε στενή εγγύτητα με αυτή. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις υγιεινής θα πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον ένα αποχωρητήριο, ένα νιπτήρα και μία μπανιέρα.



## Επίλογος

Η ναυτιλία στις μέρες μας και τα πλοία αποτελούν ένα τα πιο βασικά μέσα για την μεταφορά αγαθών όπως πετρέλαιο σιτηρά εμπορευματοκιβώτια αλλά και ανθρώπους. Τα πρώτα πλοία που αρχίσαν να μεταφέρουν προϊόντα υπολογίζονται κάπου στο 9.000 π.Χ. και εννοείται πως συνεχίζουν μέχρι και στις μέρες μας. Όμως κάποια ατυχήματα στο παρελθόν προκάλεσαν απώλειές ζωών απώλειές πλοίων και πολύ σημαντικές περιβαλλοντικές καταστροφές όπως αυτή του Atlantic Express, το 1979 που προκάλεσε διαρροή πετρελαίου ίση με 287.000 τόνοι η και πιο πρόσφατα το Prestige, το 2002 με διαρροή 63.000 τόνων πετρελαίου.

Αυτά τα ατυχήματα λοιπόν οδήγησαν σταδιακά στην ίδρυση οργανισμών και θέσπιση συμβάσεων και κανονισμών οπου έχουν ως σκοπό την ελαχιστοποίηση των ναυτικών ατυχημάτων. Ο πιο σημαντικός οργανισμός είναι ο IMO οπου ιδρύθηκε το 1948 στην Γενεύη αρχικά ως IMCO (International Maritime Cooperation Organization) και που μετονομάστηκε σε IMO το 1982, με έδρα το Λονδίνο .Περιλαμβάνει πολύ σημαντικές συμβάσεις όπως η SOLAS που παρουσιάστηκε το 1914, έπειτα από τη βύθιση του Τιτανικού και η MARPOL οπου εμφανίστηκε το 1973.Οι συμβάσεις και οι κανονισμοί λοιπόν που τίθενται σε ισχύ από τον IMO είτε κάποιον άλλο οργανισμό ή κράτος θα πρέπει να τηρούνται από όλα τα πλοία.

Πως όμως θα εξασφαλίζεται η συμμόρφωση των πλοίων με τους κανονισμούς ; η απάντηση είναι μέσα από επιθεωρήσεις οι οποίες αναφέρονται στην πτυχιακή αυτή. Έρευνες και στατιστικά έχουν δείξει πως έπειτα από την θέσπιση και συμμόρφωση με όλους αυτούς τους κανονισμούς τα ναυτικά ατυχήματα έχουν ελαχιστοποιηθεί. Σχεδόν τα ατυχήματα που έχουν να κάνουν με παράγοντες πέρα του ανθρωπίνου είναι μηδενικά.

Κλείνοντας θα ήθελα να πω πως πάνω από οποιαδήποτε ενέργεια και οποιαδήποτε πράξη προέχει η ασφάλεια των ναυτικών και του φορτιού ακόμα και οι αποφάσεις που θα πρέπει να πάρουμε για να εξασφαλίσουμε την ασφάλεια όλων μας δεν είναι τόσο εύκολες πάντα

## **BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Βιβλία:**

- Διεθνείς κανονισμοί-ναυτιλιακή πολιτική και δίκαιο της θάλασσας, Αριστοτέλη Β. Αλεξόπουλου, Νικόλαου Γ. Φουρναράκη, 2018
- Ναυτιλιακό δίκαιο Βρανικού Μ. Μαρίας, Δεμεστιχα Π. Ευαγγελου, 2017
- International Ship and Port Facility Security Code ,2016
- Επιθεωρήσεις Πλοίων από τις Κρατικές Λιμενικές Αρχές, Γουλανδρής
- Port State Control A guide for Members, Carrie Greenaway

### **Διεθνείς συμβάσεις**

- SOLAS Convention, International Convention for the Safety of Life At Sea
- Marpol, International Convention for the Protection of Pollution from Ships 1973
- International Convention on Load Lines 1966.
- STCW Convention, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.
- MLC, Maritime Labour Convention 2006,

### **Ηλεκτρονικές διευθύνσεις:**

- Του οργανισμού ILO: <https://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>
- Του οργανισμού IMO: <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>
- Του PARIS MOU: <https://www.parismou.org/>
- Του TOKYO MOU: <http://www.tokyo-mou.org/>
- <http://www.opengov.gr/ynanp/?p=147> Έλεγχος Διαχείρισης Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων
- <https://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>

### **Sites:**

- <https://helvepa.gr/>
- <https://nautilia.gr/>
- <https://www.isalos.net/>
- <http://logbook.gr/>
- ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 56/2004 (ΦΕΚ Α' 47)Κύρωση Τροποποιήσεων στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα,
- ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 346/2003 ΦΕΚ 314/Α/31.12.2003 σχετικά με τον έλεγχο των υπό ξένη σημαία πλοίων από τις Αρμόδιες Αρχές της Χώρας μας, στα πλαίσια του Μνημονίου Συνεννόησης
- ΦΕΚ 281/Α/20.12.2007
- ΦΕΚ 1671/05.07.2013