

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΗΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ**

**ΘΕΜΑ : «ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ USCG ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ CFR
ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΜΟΥ/PSC. I.»**

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ : ΦΩΤΑΚΑΚΗ ΝΤΕΝΙΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ

ΑΓΜ : 4045

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας : 17/05/2019

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας :

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότητα	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΗΝΤΗΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ	5
1.1 Επιθεωρήσεις πλοίων από το κράτος του λιμένα	5
1.2 Βασικοί κανονισμοί που οφείλουν τα πλοία να εφαρμόζουν	5
1.3 Επιθεωρήσεις πλοίων από κρατική αρχή.....	7
1.4 Βασικοί ορισμοί σχετικά με τις επιθεωρήσεις από κρατική αρχή.....	9
1.5 Επαγγελματικά προσόντα υπεύθυνου ελέγχου από το κράτος του λιμένα.....	11
1.6 Προβλέψεις για τις επιθεωρήσεις κατά κράτος	13
1.7 Αρχικές επιθεωρήσεις.....	14
1.8 Προτεραιότητες επιθεωρήσεων	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Αμερικανική ακτοφυλακή (USCG)	17
2.1 Η Αμερικανική ακτοφυλακή ή United States Coast Guard (USCG).....	17
2.2 Κώδικας ομοσπονδιακών κανονισμών ή Code of Federal Regulations	17
2.3 Ζώνες δικαιοδοσίας.....	18
2.4 Προτεραιότητα για το USCG η ασφάλεια των ΗΠΑ.....	19
2.5 Διαδικασίες επιθεώρησης του USCG	19
2.6 Τύποι Επιθεωρήσεων PSC στις ΗΠΑ	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΜΝΗΜΟΝΙΑ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗΣ	22
3.1 Τα μνημόνια κατανόησης.....	22
3.2 Λίστες με προφίλ κινδύνου	22
3.3 Μνημόνια κατανόησης ανά τον κόσμο	25
3.4 Μνημόνιο κατανόησης του Παρισιού (Paris MoU)	25
3.5 Μνημόνιο κατανόησης Λατινικής Αμερικής (Vina del Mar MoU)	26
3.6 Μνημόνιο κατανόησης του Τόκυο (Tokyo MoU).....	27
3.7 Μνημόνιο κατανόησης της Καραϊβικής (Caribbean MoU)	28
3.8 Μνημόνιο κατανόησης της Μεσογείου (Mediterranean MoU).....	29

3.9	Μνημόνιο κατανόησης του Ινδικού Ωκεανού (Indian Ocean MoU)	30
3.10	Μνημόνιο κατανόησης της Μαύρης Θάλασσας (Black Sea MoU)	32
3.11	Μνημόνιο κατανόησης της Αμπούτζα (Abuja MoU).....	33
3.12	Μνημόνιο κατανόησης του Ριάντ (Riyadh MoU)	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Διαφορές των MoU και του USCG		36
4.1	Ανεξαρτησία του USCG.....	36
4.2	Συνεργασία των αρχών επιθεώρησης.....	36
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....		37
Ξενόγλωσση έντυπη βιβλιογραφία		37
Ελληνικά βιβλία		37
Διαδικτυακές πηγές		37

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία, από την αρχή της ύπαρξής της, ήταν ένας κλάδος που είχε άμεση σύνδεση με τον φυσικό κίνδυνο. Με την πάροδο του χρόνου και την εξέλιξη της, υπήρξαν κάποιες παρατηρήσεις, που έδειχναν να είχαν κοινά στοιχεία σε ομοιότυπα ατυχήματα. Εφόσον τα στοιχεία αυτά είναι κατά κύριο λόγο μια σειρά ανθρώπινων σφαλμάτων, είναι δυνατή η εύρεση της κίνησης που πυροδοτεί την αλυσίδα των λαθών, όπου οδηγεί σε αθέμιτα αποτελέσματα. Εφόσον εντοπιστούν τα σφάλματα θα πρέπει να βρεθούν κινήσεις, που θα αποτρέψουν μελλοντικά λάθη. Έτσι ήταν αναγκαία μια εγκύκλιος, που απευθυνόταν στην πρόληψη ατυχημάτων και τον περιορισμό τους. Αυτή θα όριζε κανονισμούς με σκοπό την αποτροπή, όποιου φυσικού κινδύνου έχει παρατηρηθεί. Έχοντας θέσει στόχο την προστασία της ανθρώπινης ζωής, του περιβάλλοντος και της περιουσίας.

Σχετικά με την τήρηση των νόμων, περί ασφάλειας και πρόληψης ατυχημάτων, ήταν απαραίτητος ο έλεγχος. Το κράτος των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, είχε ήδη έτοιμο το εργαλείο ελέγχου, την Αμερικανική ακτοφυλακή (USCG). Κάτι τέτοιο αποτέλεσε μια αναγκαία αλλά και πρωτοποριακή κίνηση που στην συνέχεια ακολούθησαν και τα άλλα κράτη. Έτσι ιδρύθηκαν νέοι οργανισμοί που περιλάμβαναν ομάδες κρατών που είχαν την δική τους κοινή μέθοδο ελέγχου των πλοίων, τα λεγόμενα Μνημόνια Κατανόησης (MoU). Βρίσκονται υπό την αιγίδα του IMO και αναλαμβάνουν έως σήμερα τους ελέγχους όλων των πλοίων, που έρχονται στα ύδατα των κρατών-μελών τους, με σειρά προτεραιότητας που ορίζεται από συγκεκριμένα κριτήρια επικινδυνότητας.

Συγκεκριμένα, οι επιθεωρήσεις από το κράτος του λιμένα (PSC), έχουν αναλάβει τον έλεγχο, την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των οργανισμών των επιθεωρήσεων, την επίβλεψη των πλοίων που δεν τηρούν επαρκώς τα μέτρα που έχουν οριστεί από τους κανονισμούς και τέλος την εκπαίδευση των επιθεωρητών που εργάζονται για τον εκάστοτε οργανισμό. Επιπρόσθετα οι πληροφορίες που αποκτούν οι οργανισμοί ελέγχου, ανεβαίνουν σε μια διαδικτυακή πλατφόρμα η οποία είναι ανοιχτή στο κοινό, κάνοντας δυνατή την πρόσβαση για παρακολούθηση και ενημέρωση στον καθένα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

1.1 Επιθεωρήσεις πλοίων από το κράτος του λιμένα

Οι επιθεωρήσεις πλοίων από το κράτος του λιμένα ή Port State Control (PSC), ορίζονται ως οι επιθεωρήσεις πλοίων που πραγματοποιούνται, προκειμένου να εξακριβωθεί η απαιτούμενη ικανότητα του πλοιάρχου και του πληρώματος. Επιπλέον διαπιστώνεται η καταλληλότητα και η κατάσταση του εξοπλισμού αλλά και του ίδιου του πλοίου. Επιπρόσθετα κρίνεται κύριος, ο εντοπισμός τυχών ελλείψεων, με βάση τις καθορισμένες διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες διέπουν την ασφαλή ναυσιπλοΐα, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος.

1.2 Βασικοί κανονισμοί που οφείλουν τα πλοία να εφαρμόζουν

A) Τα πλοία στα οποία πραγματοποιούνται επιθεωρήσεις από το κράτος του λιμένα είναι πλοία που εμπίπτουν στις ακόλουθες διατάξεις :

1. Τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974, όπως τροποποιήθηκε (SOLAS 1974).
2. Το πρωτόκολλο του 1988 σχετικά με τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, 1974 (SOLAS PROT 1988).
3. Τη Διεθνή Σύμβαση για τις Γραμμές Φορτίου, 1966 (Load Line Convention 1966).
4. Το πρωτόκολλο του 1988 σχετικά με τη διεθνή σύμβαση για τις Γραμμές φορτίου, 1966 (LL PROT 1988).
5. Τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε από τα πρωτόκολλα, 1978 και του 1997 (MARPOL).
6. Τη διεθνή σύμβαση για την πρότυπη εκπαίδευση και πιστοποίηση για εκτέλεση φυλακής από ναυτικούς, 1978, όπως τροποποιήθηκε (STCW 1978).
7. Τη διεθνή σύμβαση για τη μέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων, 1969 (TONNAGE 1969).

8. Τη διεθνή σύμβαση για τον έλεγχο των επιβλαβών αντιρρυπαντικών συστημάτων σε πλοία, 2001 (AFS 2001).
 9. Τη σύμβαση σχετικά με τους διεθνείς κανονισμούς αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα, 1972 (COLREG 1972).
 10. Τη διεθνή σύμβαση για την αστική ευθύνη, για ζημιές από ρύπανση από πετρέλαιο, 1969 (CLC 1969).
 11. Το πρωτόκολλο του 1992 για την τροποποίηση της διεθνούς σύμβασης για την αστική ευθύνη για ζημιές από ρύπανση από πετρέλαιο, 1969 (CLC PROT 1992).
 12. Τη διεθνή σύμβαση για την αστική ευθύνη, για τη ρύπανση από πετρέλαιο καυσίμων, 2001 (BUNKERS 2001).
 13. Τη διεθνή σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση του υδάτινου έρματος και ιζημάτων, 2004 (BWM 2004).
 14. Τη διεθνή σύμβαση του Ναϊρόμπι για την απομάκρυνση των ναυαγίων, 2007 (NAIROBI WRC 2007).
- B) Τα πλοία που φέρουν σημαία μη συμβαλλομένων μελών, δεν θα πρέπει να έχουν ευνοϊκότερη μεταχείριση.
- C) Τα πλοία μικρότερου μεγέθους από αυτό της σύμβασης, πρέπει να εφαρμόζουν τις διαδικασίες που προκαθορίζονται.
- D) Κατά την άσκηση του ελέγχου από το κράτος του λιμένα, τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να εφαρμόζουν μόνο τις διατάξεις και συμβάσεις που ισχύουν και τις οποίες έχουν αποδεχθεί.
- E) Η εκούσια πρόωρη εφαρμογή των τροποποιήσεων της σύμβασης SOLAS του 1974 και των συναφών υποχρεωτικών μέσων. Με δεδομένο ότι τα συμβαλλόμενα μέρη θα πρέπει να λάβουν υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές για την εκούσια πρόωρη εφαρμογή των τροπολογιών στη σύμβαση SOLAS του 1974 και τα συναφή υποχρεωτικά μέσα (MSC.1 / Circ.1565).
- F) Το κράτος του λιμένα ασκεί έλεγχο βάσει:

1. Την Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ), 2006, όπως τροποποιήθηκε (MLC, 2006), και την σχετική καθοδήγηση για την διεξαγωγή τέτοιων επιθεωρήσεων που αναφέρονται στη δημοσίευση της ΔΟΕ " Κατευθυντήριες γραμμές για τους αξιωματικούς του κράτους λιμένα που διεκπεραιώνουν επιθεωρήσεις σύμφωνα με τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 "· ή
2. Σύμβαση αριθ. 147 της ΔΟΕ, Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστες Απαιτήσεις) του 1976 ή του Πρωτοκόλλου του 1996 προς την Εμπορική Ναυτιλία (Ελάχιστες Απαιτήσεις) της Σύμβασης του 1976, και την σχετική καθοδήγηση σχετικά με τη διεξαγωγή αυτών των επιθεωρήσεων, δίδονται στη δημοσίευση της ΔΟΕ " Επιθεώρηση των συνθηκών εργασίας επί του πλοίου: κατευθυντήριες γραμμές για τη διαδικασία ".

1.3 Επιθεωρήσεις πλοίων από κρατική αρχή

Α) Επιθεωρήσεις πλοίων της σημαίας του κράτους:

Η διοίκηση, δηλαδή η κυβέρνηση του κράτους της σημαίας, είναι υπεύθυνη για τη δημοσίευση νόμων, κανονισμών και τη λήψη όλων των μέτρων που ενδέχεται, να είναι απαραίτητοι για τη εξασφάλιση της πλήρους εφαρμογής των σχετικών συμβάσεων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την προστασία της ασφάλεια της ζωής και την πρόληψη της ρύπανσης. Επίσης διασφαλίζεται η καταλληλότητα του πλοίου για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται. Ακόμη ισχύει ότι οι ναυτικοί είναι πιστοποιημένοι και κατάλληλοι για τα καθήκοντά τους.

Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να είναι δύσκολο για την διοίκηση να ασκεί πλήρη και συνεχή έλεγχο σε ορισμένα πλοία, που φέρουν τη σημαία του κράτους τους. Για παράδειγμα εκείνα τα πλοία, που δεν ελλιμενίζονται τακτικά σε λιμένα του κράτους της σημαίας. Το πρόβλημα που δημιουργείται, έχει ξεπεραστεί εν μέρει διορίζοντας επιθεωρητές σε αλλοδαπούς λιμένες ή / και εξουσιοδοτώντας αναγνωρισμένους οργανισμούς να ενεργούν εκ μέρους της διοίκησης του κράτους της σημαίας.

Αυτές οι διαδικασίες ελέγχου πρέπει να θεωρούνται συμπληρωματικές, ως προς τα εθνικά μέτρα που λαμβάνουν οι αρχές των κρατών της σημαίας, στις χώρες τους και στο

εξωτερικό. Επιπλέον έχουν σκοπό να παρέχουν βοήθεια στις αρχές του κράτους της σημαίας, για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης στις συμβάσεις και τις διατάξεις, ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια του πληρώματος, των επιβατών, των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης.

B) Επιθεωρήσεις πλοίων ξένης σημαίας:

Με τον όρο επιθεωρήσεις πλοίων ξένης σημαίας. Εννοούμε τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται, από το συμβαλλόμενο μέλος σε μια σχετική σύμβαση, όσον αφορά τα ξένα πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια τους. Οι αρχές των λιμενικών κρατών, θα πρέπει να κάνουν αποτελεσματική χρήση αυτών των διατάξεων για τους σκοπούς εντοπισμού ελλείψεων, εάν υπάρχουν. Σε τέτοια πλοία τα οποία μπορούν να καθιστούν αναξιόπλοια, ώσπου να εξασφαλιστεί ότι λήφθηκαν τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα.

C) Επιθεωρήσεις μη συμβεβλημένων πλοίων:

Τα πλοία των χωρών που δεν είναι μέρη της σχετικής σύμβασης, δεν έχουν ευνοϊκότερη μεταχείριση. Τα πλοία των μη συμβαλλόμενων μερών, θα πρέπει να εφαρμόζουν τους κανονισμούς όπως όλα τα συμβαλλόμενα μέρη για να διασφαλιστεί ότι διεξάγονται ισοδύναμες έρευνες και επιθεωρήσεις. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να έχουν ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Δεδομένου ότι τα πλοία των μη συμβαλλόμενων μερών δεν υποχρεούνται να τηρούν την SOLAS, Load Lines, MARPOL, AFS ή τα πιστοποιητικά BWM, και τα μέλη του πληρώματος δεν υποχρεούνται να διαθέτουν τα πιστοποιητικά που απαιτεί η STCW. Ο επιθεωρητής (PSCO), λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές που καθορίζονται σε αυτές τις περιπτώσεις, θα πρέπει να βεβαιώνεται, ότι το πλοίο και το πλήρωμα δεν αποτελούν κίνδυνο για τους επιβαίνοντες και δεν επιβαρύνουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Εάν το σκάφος ή το πλήρωμα έχει κάποια διαφορετικής μορφής πιστοποίηση από εκείνη που απαιτείται από μια σύμβαση, ο επιθεωρητής μπορεί να λάβει τη μορφή και το περιεχόμενο της εν λόγω τεκμηρίωσης κατά την αξιολόγηση του εν λόγω πλοίου. Οι όροι αυτού του πλοίου και του εξοπλισμού του, καθώς και η πιστοποίηση του πληρώματος και το ελάχιστο πρότυπο επάνδρωσης του κράτους σημαίας πρέπει να είναι συμβατό με τους στόχους των συμβάσεων. Διαφορετικά, το πλοίο θα πρέπει να υπόκειται σε τέτοιους περιορισμούς αναγκαίους για την διασφάλιση του επιπέδου ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

D) Επιθεωρήσεις πλοίων κάτω από το μέγεθος της σύμβασης:

Κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, οι επιθεωρητές θα πρέπει να καθοδηγούνται από κάθε πιστοποιητικό και κάθε άλλο έγγραφο που εκδίδεται από/ή για λογαριασμό της διοίκησης του κράτους της σημαίας. Σε τέτοιες περιπτώσεις, οι επιθεωρητές θα πρέπει να περιορίζουν το πεδίο της επιθεώρησης, στην επαλήθευση της συμμόρφωσης με αυτά τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα. Στη περίπτωση που μία σχετική πρόβλεψη δεν εφαρμόζεται σε πλοίο κάτω από το μέγεθος της σύμβασης, το καθήκον του επιθεωρητή θα πρέπει να είναι, να εκτιμήσει κατά πόσον το πλοίο είναι αποδεκτού επιπέδου σχετικά με την ασφάλεια και το περιβάλλον. Κατά τη διενέργεια της αξιολόγησης αυτής, θα πρέπει να λάβουμε υπόψη τον επιθεωρητή, τους παράγοντες όπως το μήκος και τη φύση του προβλεπόμενου ταξιδιού, το μέγεθος και τον τύπο του πλοίου, του υπάρχοντος εξοπλισμού και την φύση του φορτίου.

1.4 Βασικοί ορισμοί σχετικά με τις επιθεωρήσεις από κρατική αρχή

- A) **Βάσιμες Υποψίες - Clear ground:** Ορίζεται ως η ύπαρξη απόδειξης ότι το πλοίο, ο εξοπλισμός ή το πλήρωμα του δεν συμμορφώνονται επαρκώς με τις απαιτήσεις των σχετικών συμβάσεων ή ότι ο Πλοίαρχος ή μέλη του πληρώματος δεν είναι εξοικειωμένα με τις βασικές διαδικασίες σχετικά με την ασφάλεια και πρόληψη της ρύπανσης.
- B) **Έλλειψη/Παράβαση - Deficiency:** Ορίζεται ως μια κατάσταση που διαπιστώθηκε, ότι δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις σχετικής συνθήκης νόμου ή κανονισμού
- C) **Κράτηση - Detention:** Ορίζεται ως η δράση παρέμβασης του κράτους του λιμένα, όταν η κατάσταση του πλοίου ή του πληρώματος του δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις σχετικές συμβάσεις για να εξασφαλίσει ότι το πλοίο δεν θα πλεύσει μέχρι να είναι ικανό να ταξιδεύσει στη θάλασσα. Προϋπόθεση αποτελεί το γεγονός να μην αποτελεί κίνδυνο για το ίδιο το πλοίο και τους επιβαίνοντες. Επίσης δεν πρέπει να παρουσιάζει κάποια αδικαιολόγητη απειλή στο θαλάσσιο περιβάλλον, ανεξάρτητα από το αν μια τέτοια ενέργεια θα επηρεάσει ή όχι το κανονικό χρονοδιάγραμμα της αναχώρησης του πλοίου.
- D) **Αρχική επιθεώρηση - Initial inspection:** Ορίζεται ως μια επίσκεψη στο πλοίο, για τον έλεγχο της εγκυρότητας των σχετικών πιστοποιητικών και

λοιπών έγγραφων, καθώς και τη γενική κατάσταση του πλοίου, του εξοπλισμού του και την καταλληλότητα του πληρώματος.

- E) **Λεπτομερή επιθεώρηση - More detailed inspection** : Ορίζεται ως μια επιθεώρηση, που διεξάγεται όταν υπάρχουν βάσιμες υποψίες, ότι η κατάσταση του πλοίου, του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά με τα στοιχεία των πιστοποιητικών.
- F) **Υπεύθυνος ελέγχου του κράτους του λιμένα – Port State Control Officer (PSCO)**: Είναι το πρόσωπο δεόντως εξουσιοδοτημένο, από την αρμόδια αρχή του συμβαλλομένου μέρους μιας σχετικής σύμβασης, για τη πραγματοποίηση επιθεωρήσεων ελέγχου, από το κράτος λιμένα και είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για το εν λόγω μέρος.
- G) **Αναγνωρισμένος οργανισμός – Recognized organization**: Είναι ο οργανισμός, που πληροί τις σχετικές προϋποθέσεις στον Κώδικα αναγνωρισμένων οργανισμών και έχει αξιολογηθεί και εγκριθεί, από τη διοίκηση του κράτους της σημαίας, για την παροχή των απαραίτητων υπηρεσιών και πιστοποιητικών στα πλοία, που φέρουν τη σημαία του.
- H) **Διακοπή μιας επιχείρησης – Stoppage of an operation**: Ορίζεται ως η επίσημη απαγόρευση του πλοίου να συνεχίσει μια επιχείρηση λόγω διαπιστωμένων ελλείψεων οι οποίες, μεμονωμένα ή από κοινού, καθιστούν τη συνέχιση της λειτουργίας επικίνδυνη.
- I) **Υποβαθμισμένο πλοίο – Substandard ship**: Ορίζεται ως το πλοίο του οποίου το κύτος, ο μηχανισμός, ο εξοπλισμός ή η επιχειρησιακή του ασφάλεια αποκλείουν σημαντικά, από τα πρότυπα που απαιτεί η σχετική σύμβαση ή του οποίου το πλήρωμα δεν βρίσκεται σε συμμόρφωση με το έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης.
- J) **Ισχύοντα πιστοποιητικά – Valid certificates**: Ονομάζονται τα πιστοποιητικά, που έχουν εκδοθεί ηλεκτρονικά ή σε χαρτί απευθείας από συμβαλλόμενο μέρος σε σχετική σύμβαση ή για λογαριασμό της, από αναγνωρισμένο οργανισμό. Σε αυτά περιέχονται ακριβείς και αποτελεσματικές ημερομηνίες, που πληρούν τις διατάξεις της σχετικής

σύμβασης και τα στοιχεία του πλοίου, του πληρώματος και του εξοπλισμού που αντιστοιχούν σε αυτά.

1.5 Επαγγελματικά προσόντα υπεύθυνου ελέγχου από το κράτος του λιμένα

A) Ιδιότητες, δυνατότητες και προϋποθέσεις υπεύθυνου ελέγχου:

1. Ο έλεγχος από το κράτος του λιμένα πρέπει να διενεργείται μόνο από εξουσιοδοτημένους επιθεωρητές, οι οποίοι πληρούν τις προϋποθέσεις, τα προσόντα και την κατάρτιση που απαιτείται.
2. Όταν η απαιτούμενη επαγγελματική εμπειρογνομosύνη δεν μπορεί να παρασχεθεί από τον επιθεωρητή, τότε ο επιθεωρητής μπορεί να επικουρείται από οποιοδήποτε πρόσωπο με την απαιτούμενη εμπειρογνομosύνη, που είναι αποδεκτή από το κράτος του λιμένα.
3. Οι Υπεύθυνοι ελέγχου και τα πρόσωπα που τους βοηθούν, πρέπει να είναι ελεύθερα από οποιαδήποτε εμπορική, οικονομική και άλλη πίεση και δεν πρέπει να έχουν κανένα εμπορικό ενδιαφέρον για τον λιμένα επιθεώρησης, τα επιθεωρηθέντα πλοία, τις εγκαταστάσεις επισκευής πλοίων ή οποιοσδήποτε υπηρεσίες υποστήριξης στο λιμένα ή αλλού και δεν πρέπει οι υπεύθυνη ελέγχου να απασχολούνται ή να αναλαμβάνουν εργασία εξ ονόματος αναγνωρισμένων οργανισμών ή νηογνομόνων.
4. Ένας υπεύθυνος ελέγχου πρέπει να φέρει ένα προσωπικό έγγραφο υπό τη μορφή δελτίου ταυτότητας, που έχει εκδοθεί από το κράτος του λιμένα και να αναφέρει ότι έχει εξουσιοδοτηθεί ο υπεύθυνος ελέγχου να πραγματοποιήσει τον έλεγχο.

B) Πιστοποίηση και εκπαίδευση του υπεύθυνου ελέγχου από το κράτος του λιμένα:

1. Ο υπεύθυνος ελέγχου θα πρέπει να είναι έμπειρος αξιωματικός με την ιδιότητα του επιθεωρητή του κράτους σημαίας.
2. Ο υπεύθυνος ελέγχου θα πρέπει να μπορεί να επικοινωνεί στα αγγλικά με το πλήρωμα του πλοίου.

3. Θα πρέπει να παρέχεται κατάρτιση στους υπεύθυνους ελέγχου, για να παρέχουν τις απαραίτητες γνώσεις σχετικά με τις διατάξεις των σχετικών συμβάσεων που αφορούν τη διεξαγωγή του ελέγχου, από το κράτος του λιμένα. Λαμβάνοντας υπόψη τα τελευταία πρότυπα μαθημάτων του ΙΜΟ για τον έλεγχο, από το κράτος του λιμένα.
4. Κατά τον καθορισμό των προσόντων και των απαιτήσεων κατάρτισης των υπεύθυνων ελέγχου η διοίκηση, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη, κατά περίπτωση, ποια από τα διεθνώς συμφωνηθέντα μέσα είναι σημαντικά, για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα και την ποικιλία τύπων πλοίων τα οποία μπορούν να εισέλθουν στους λιμένες του.
5. Οι υπεύθυνοι ελέγχου που πραγματοποιούν επιθεωρήσεις επιχειρησιακών απαιτήσεων, θα πρέπει να έχουν αναγνωριστεί ως πλοίαρχος ή πρώτος μηχανικός και να έχουν κατάλληλη πείρα, από τη θάλασσα ή να έχουν προσόντα από φορέα αναγνωρισμένο, από τη διοίκηση σε ναυτικό τομέα και έχει εξειδικευμένη κατάρτιση για την εξασφάλιση επαρκών ικανοτήτων και δεξιοτήτων, ή να είναι εξουσιοδοτημένος υπάλληλος της Διοίκηση με ισοδύναμο επίπεδο εμπειρίας και κατάρτισης για την εκτέλεση επιθεωρήσεων των σχετικών επιχειρησιακών απαιτήσεων.
6. Πρέπει να διεξάγονται περιοδικά σεμινάρια στους υπεύθυνους ελέγχου, προκειμένου να επικαιροποιηθούν οι γνώσεις τους, όσον αφορά τα μέσα που σχετίζονται με τον έλεγχο του κράτους του λιμένα.



Εικόνα 1.5 : Υπεύθυνος ελέγχου από το κράτος του λιμένα (PSCO). Πηγή : Safety at Sea.

1.6 Προβλέψεις για τις επιθεωρήσεις κατά κράτος

Σύμφωνα με τις διατάξεις των σχετικών συμβάσεων, τα μέρη μπορούν να διεξάγουν επιθεωρήσεις, από υπεύθυνους επιθεωρήσεως ξένων πλοίων στους λιμένες τους. Όπου οι επιθεωρήσεις αυτές μπορούν να διενεργούνται με βάση:

- A) Την πρωτοβουλία των μερών.
- B) το αίτημα ή βάσει πληροφοριών σχετικά με πλοίο, που παρέχεται από ένα άλλο μέρος.
- C) πληροφορίες σχετικά με ένα πλοίο που παρέρχονται από μέλος του πληρώματος, επαγγελματικό σώμα, μια ένωση, συνδικαλιστική οργάνωση ή οποιοδήποτε άλλο άτομο ενδιαφερόμενο για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και των επιβατών του, ή για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- D) Όταν τα συμβαλλόμενα μέρη αναθέτουν έρευνες και επιθεωρήσεις πλοίων, που φέρουν τη δικά τους σημαία, είτε σε επιθεωρητές που έχουν οριστεί, για το σκοπό αυτό, είτε σε αναγνωρισμένους οργανισμούς, πρέπει να γνωρίζουν ότι σύμφωνα με τις σχετικές συμβάσεις τα ξένα πλοία υπόκεινται σε έλεγχο, από το κράτος του λιμένα,

συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης, της επιθεώρησης, των διορθωτικών μέτρων και της ενδεχόμενης κράτησης, επιτρέπεται μόνο από υπαλλήλους δεόντως εξουσιοδοτημένους, από το κράτος του λιμένα. Αυτή η εξουσιοδότηση των υπεύθυνων ελέγχου μπορεί να είναι γενική χορήγηση εξουσίας ή μπορεί να είναι συγκεκριμένη κατά περίπτωση.

Ε) Πρέπει να καταβληθούν όλες οι δυνατές προσπάθειες, ώστε να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη κράτηση ή η καθυστέρηση ενός πλοίου. Εάν ένα πλοίο κρατηθεί αδικαιολόγητα ή καθυστερήσει, θα πρέπει να δικαιούται αποζημίωση, για οποιαδήποτε απώλεια ή τις ζημιές που υπέστηκε.

1.7 Αρχικές επιθεωρήσεις

Κατά την άσκηση των διαδικασιών ελέγχου βάσει των σχετικών συμβάσεων, οι πληροφορίες σχετικά με ένα πλοίο οι οποίες, μπορούν να προκύψουν δίνονται στο κράτος του λιμένα, ένας υπεύθυνος ελέγχου πριν επιβιβαστεί και προσέλθει στο πλοίο, μπορεί να αποκτήσει, από την εμφάνισή του πλοίου στο νερό μια πρώτη εντύπωση των προτύπων συντήρησής του από αντικείμενα, όπως η κατάσταση του χρώματος, η διάβρωση ή μη επανορθωμένη βλάβη. Με την πρώτη ευκαιρία ο υπεύθυνος ελέγχου, πρέπει να εξακριβώσει τον τύπο του πλοίου, το έτος της κατασκευής και το μέγεθος του πλοίου, για τον καθορισμό των διατάξεων των συμβάσεων που ισχύουν. Κατά την επιβίβαση και την γνωριμία με τον πλοίαρχο ή τον υπεύθυνο του πλοίου. Ο υπεύθυνος ελέγχου, θα πρέπει να εξετάσει τα σχετικά πιστοποιητικά του πλοίου και τα έγγραφα που απαιτούνται, από τις σχετικές συμβάσεις. Οι υπεύθυνοι ελέγχου θα πρέπει να σημειώσουν τα εξής:

- Α) Ότι τα πιστοποιητικά μπορούν, να είναι σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή.
- Β) Όταν το πλοίο βασίζεται σε ηλεκτρονικά πιστοποιητικά:
 1. Τα πιστοποιητικά και ο ιστότοπος που χρησιμοποιείται, για την πρόσβαση τους, πρέπει να συμμορφώνονται με τις οδηγίες, για τη χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών.
 2. Θα πρέπει να διατίθενται στο σκάφος ειδικές οδηγίες επαλήθευσης.

3. Η προβολή τέτοιων πιστοποιητικών σε υπολογιστή, πρέπει να θεωρείται ίδια με την προβολή των απαιτούμενων πιστοποιητικών "επί του πλοίου".

Εάν τα πιστοποιητικά που απαιτούνται, από τις σχετικές συμβάσεις είναι έγκυρα και ο επιθεωρητής έχει μια γενική εντύπωση, εάν οι οπτικές παρατηρήσεις επί του σκάφους επιβεβαιώνουν ένα καλό επίπεδο συντήρησης, ο επιθεωρητής, θα πρέπει γενικά να περιορίσει την επιθεώρηση σε ανεπάρκειες, που έχουν αναφερθεί ή παρατηρηθεί, εάν υπάρχουν. Κατά τη διεξαγωγή της αρχικής επιθεώρησης, ο υπεύθυνος ελέγχου, θα πρέπει να ελέγξει και την εγκυρότητα των σχετικών πιστοποιητικών και άλλων εγγράφων, που απαιτούνται, από τις σχετικές συμβάσεις και τη συνολική κατάσταση του πλοίου. Συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού, της γέφυρας ναυσιπλοΐας, τα καταστρώματα, και το κάσαρο, των χώρων φορτοεκφόρτωσης, του μηχανοστασίου και τα μέσα μεταφοράς του πλοηγού. Εάν, ωστόσο, ο υπεύθυνος ελέγχου, από τη γενική εντύπωση ή τις παρατηρήσεις επί του σκάφους έχει βάσιμες υποψίες, για τις οποίες πιστεύεται ότι το πλοίο, ο εξοπλισμός του ή το πλήρωμά του δεν ανταποκρίνονται ουσιαστικά στις απαιτήσεις, τότε υπεύθυνος ελέγχου πρέπει να προβεί σε μια λεπτομερέστερη επιθεώρηση.

1.8 Προτεραιότητες επιθεωρήσεων

Καθώς δεν είναι δυνατός ο έλεγχος όλων των πλοίων κάθε φορά, που εισέρχονται σε έναν λιμένα, έχουν δημιουργηθεί κάποια κριτήρια προτεραιότητας ως προς την σειρά επιθεώρησης. Συγκεκριμένα δίνεται ιδιαίτερη βάση στα πλοία που :

- A) Έχουν αναφερθεί από τον πλοηγό, λιμενικές αρχές ή οποιαδήποτε άλλη αρχή.
- B) Έχουν αναφερθεί από κάποια άλλη επιθεώρηση ως πλοίο, με βασικές αποκλίσεις, από τα πρότυπα των κανονισμών.
- C) Αποτυχία αναφοράς και ενημέρωσης του πλοίου, στην αρμόδια αρχή, σχετικά με κάποιο επικίνδυνο, επιβλαβές ή ρυπογόνο φορτίο.
- D) Λειτουργικές ανησυχίες, σχετικά με το πλοίο, όπως :
 - 1. Κάποια σύγκρουση ή προσάραξη του πλοίου
 - 2. Πρόκληση ρύπανσης

3. Μη ασφαλής έλεγχος ή λειτουργία, που έθεσε σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές, το περιβάλλον ή περιουσία.

E) Πλοία που υποβαθμίστηκαν κατηγορία, για λόγους ασφαλείας

F) Για λοιπούς στοχευομένους παράγοντες όπως:

1. Το πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή του πλοίου.
2. Τον ναυλωτή του πλοίου.
3. Τη σημαία του πλοίου.
4. Την ηλικία και τον τύπο του πλοίου.
5. Τη κλάση του πλοίου.
6. Μη αναγνωρισμένη κλάση, από σχετική αρχή του κράτους.
7. Ιστορικό του πλοίου με τον συγκεκριμένο οργανισμό επιθεώρησης.



Εικόνα 1.8 : Το πλοίο 'Mekong Spirit' υπό κράτηση από Ελληνικές Αρχές. Πηγή : Mfame.guru.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Αμερικανική ακτοφυλακή (USCG)

2.1 Η Αμερικανική ακτοφυλακή ή United States Coast Guard (USCG)

Αμερικανική ακτοφυλακή (USCG) ιδρύθηκε στις 4 Αυγούστου του 1790, στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Ο έλεγχος των πλοίων στις ΗΠΑ τελείται, από την Αμερικανική Ακτοφυλακή με ένα ορισμένο πρόγραμμα ελέγχου πλοίων ξένης σημαίας. Ο σκοπός του προγράμματος είναι να εντοπιστούν και να απομακρυνθούν, από τις ακτές των ΗΠΑ τα πλοία, τα οποία δεν ανταποκρίνονται στα προκαθορισμένα ποιοτικά πρότυπα. Η ακτοφυλακή πραγματοποιεί επιθεωρήσεις με την εφαρμογή συγκεκριμένων παραγόντων επικινδυνότητας (risk factors) σε πλοία ξένης σημαίας, που θεωρεί, ότι είναι πιθανά να αποτελούν κίνδυνο. Η ακτοφυλακή εξακριβώνει, αν τα πλοία αυτά συμμορφώνονται με τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις, νόμους και κανονισμούς των ΗΠΑ. Εφόσον εντοπιστούν πλοία, που δεν λειτουργούν σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, η Ακτοφυλακή επιβάλλει μέτρα, με τα οποία εξασφαλίζει, ότι τα πλοία αυτά θα συμμορφωθούν.



Εικόνα 2.1 : Έμβλημα της ακτοφυλακής των ΗΠΑ. Πηγή : United States Coast Guard.

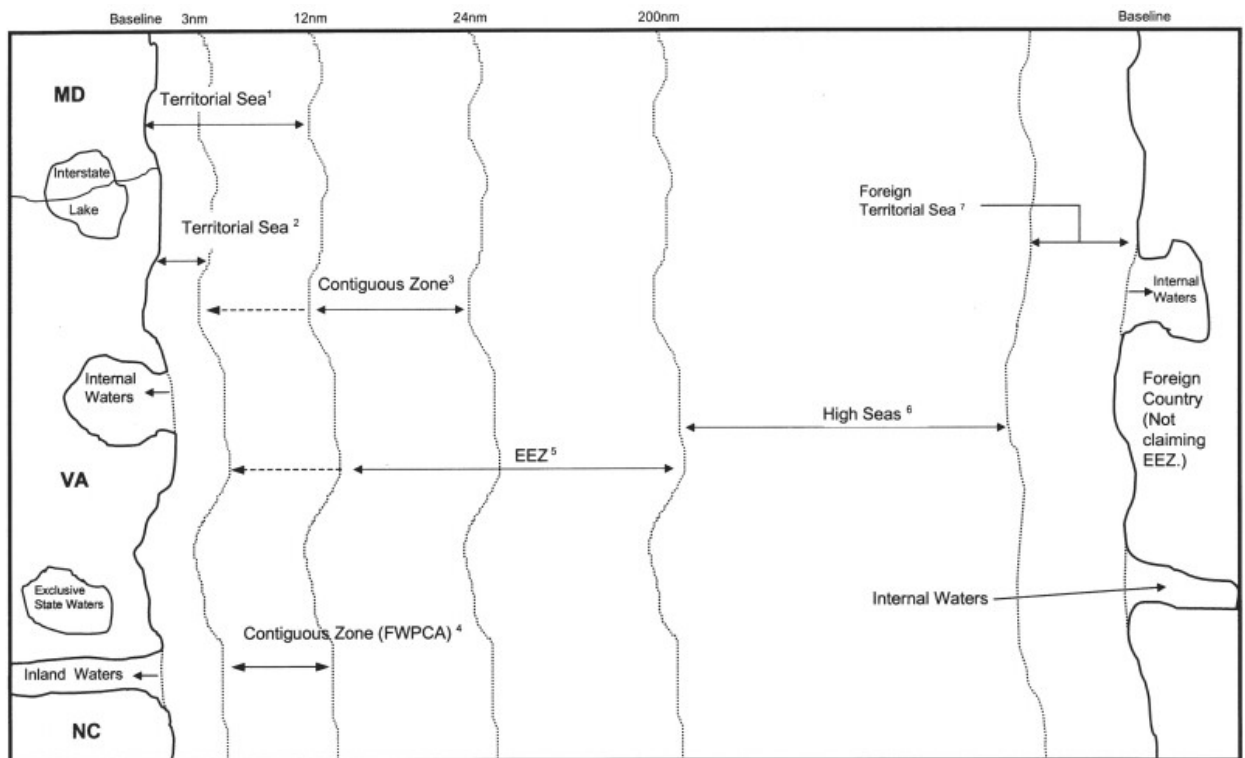
2.2 Κώδικας ομοσπονδιακών κανονισμών ή Code of Federal Regulations

Ο κώδικας ομοσπονδιακών κανονισμών ή Code of Federal Regulations (CFR) είναι μια έκδοση γενικών και μόνιμων κανόνων και κανονισμών, από τις εκτελεστικές υπηρεσίες της κυβέρνησης των Ηνωμένων Πολιτειών. Το CFR χωρίζεται σε 50 τίτλους, που αντιπροσωπεύουν ευρείς τομείς. Ο τίτλος με το νούμερο 33 αντιστοιχεί

στο τμήμα του κώδικα, που διέπει νόμους σχετικά με την πλοήγηση και τα ύδατα των Ηνωμένων Πολιτειών. Υπάρχει σε ψηφιακή αλλά και σε έντυπη μορφή. Ο τίτλος 33 και ο τίτλος 46 του Κώδικα ομοσπονδιακών κανονισμών χρησιμοποιούνται κατά κόρων, από νηογνώμονες, ναυτιλιακές εταιρείες, αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανικούς πλοίων.

2.3 Ζώνες δικαιοδοσίας

Εδαφική γραμμή βάσης της θάλασσας. Εδαφική γραμμή βάσης θάλασσας σημαίνει τη γραμμή, που καθορίζει την ακτογραμμή την έκταση της χωρικής θάλασσας των Ηνωμένων Πολιτειών στις αρχές, όπως αναγνωρίζονται, από τις Ηνωμένες Πολιτείες, τη σύμβαση για τα χωρικά ύδατα και τη γειτονική ζώνη και τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το νόμο του 1982 της Θάλασσας (UNCLOS). Κανονικά η χωρική θαλάσσια βασική γραμμή είναι η μέση χαμηλή γραμμή του νερού, κατά μήκος της ακτής των Ηνωμένων Πολιτειών Κράτη.



Σχήμα 2.3 : Ζώνες δικαιοδοσίας. Πηγή : United States Coast Guard.

2.4 Προτεραιότητα για το USCG η ασφάλεια των ΗΠΑ.

Στις 1 Ιουλίου του 2004, η ακτοφυλακή των ΗΠΑ επέκτεινε τους ελέγχους σε όλα τα πλοία, που καταπλέουν στις ΗΠΑ, για να εξακριβωθεί το κατά πόσον συμμορφώνονται με τα νέα πρότυπα ασφάλειας (Security) σύμφωνα με το κεφάλαιο XI-2 της SOLAS και τους κανονισμούς του κώδικα ISPS. Επιπλέον στην αύξηση των μέτρων ασφαλείας, έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό η τρομοκρατική ενέργεια, που έγινε στο Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου (World Trade Center) στις 11 Σεπτεμβρίου 2001, όπου είναι γνωστή και ως την τρομοκρατική επίθεση στους δίδυμο πύργους.

Οι αξιωματικοί-επιθεωρητές (PSCO), πρέπει να βεβαιώνονται, πως πλοίο και πλήρωμα συμμορφώνονται με τις διεθνείς συμβάσεις και την ισχύουσα νομοθεσία των ΗΠΑ. Η απόφαση του σκοπού και της έκτασης της επιθεώρησης γίνεται ανάλογα με την κατάσταση του πλοίου, τη λειτουργικότητα των συστημάτων του και την ικανότητα του πληρώματος του. Επιπλέον έχουν θέσει προϋποθέσεις εισόδου, δηλαδή τις απαιτήσεις ασφάλειας (Security), για πλοία που καταπλέουν στις ΗΠΑ, από λιμάνια όπου η λιμενική αρχή θεωρεί, πως δεν διαθέτουν αποτελεσματικά αντιτρομοκρατικά μέτρα ή δεν μπορεί να ξέρει, αν εφαρμόζονται αποτελεσματικά τα αντιτρομοκρατικά μέτρα.

2.5 Διαδικασίες επιθεώρησης του USCG

Η ομάδα επιθεωρητών PSC του USCG αποτελείται από τουλάχιστον 2 άτομα. Το ένα είναι πιστοποιημένο ως Port State Control Officer (PSCO) και το δεύτερο πιστοποιημένο ως Port State Control Examiner (PSCE).

- A) Επιθεωρήσεις Προτεραιότητας I και Πιστοποιητικών εκτελούν ένας αξιωματικός PSCO ή ανώτερος Υπαξιωματικός με την κατάλληλη πιστοποίηση.
- B) Επιθεωρήσεις φορτηγών Προτεραιότητας II ή Χωρίς Προτεραιότητα και εκείνες που εμπίπτουν στον Caribbean Cargo Ship Safety Code (CCSSC) γίνονται από αξιωματικό PSCO ή ανώτερο υπαξιωματικό, πιστοποιημένο για την ικανότητά του.

C) Λοιπές επιθεωρήσεις, όπως του έρματος, του ISPS και των εκκρεμών ελλείψεων γίνονται από υπαξιωματικούς ή κατώτερο προσωπικό του λιμενικού ή πολίτες, αρκεί να είναι πιστοποιημένοι ως PSCE.

D) Όταν ο PSCO αποφασίζει πόσα άτομα θα είναι στην ομάδα επιθεώρησης, περιλαμβανομένων και εκπαιδευομένων, πρέπει να λάβει υπόψη τον τύπο της επιθεώρησης και τα στοιχεία του πλοίου. Με την εξαίρεση που έχει προαποφασισθεί σε συμφωνία με τον ιδιοκτήτη του πλοίου ή τον διαχειριστή, σε καμία περίπτωση η ομάδα δεν ξεπερνά:

1. Τα τέσσερα άτομα σε φορτηγά πλοία, χημικά και δεξαμενόπλοια και υγραεριοφόρα.
2. Τα οκτώ άτομα για επιθεωρήσεις επιβατηγών πλοίων.

2019 Port State Control Statistics By Region



District	Ship Visits	Safety Examinations Conducted	Safety Deficiencies	Security Examinations Conducted	Security Major Control Actions
1st	7,415	908	8	848	0
5th	7,374	972	17	1,004	0
7th	24,226	1,465	23	1,382	5
8th	25,350	3,138	25	3,219	1
9th	3,582	168	0	122	0
11th	8,176	848	7	937	0
13th	4,116	776	13	810	1
14th	1,421	230	3	204	0
17th	1,571	119	0	93	0
Total	83,231	8,622	96	8,619	7

Πίνακας 2.5.1 : Στατιστικά στοιχεία ελέγχου κράτους λιμένα των ΗΠΑ 2019 ανά περιοχή. Πηγή : United States Coast Guard.

Calendar Year	Number of Safety Exams	Safety Related Detentions	Annual Detention Ratio	3-Year Average Detention Ratio	Major ISPS Control Actions	Annual ISPS Control Action Ratio	Rolling Average ISPS Control Action Ratio ¹
2010	9,907	156	1.67%	1.86%	17	0.18%	0.23%
2011	10,129	97	1.04%	1.53%	15	0.16%	0.18%
2012	9,469	105	1.17%	1.30%	8	0.09%	0.14%
2013	9,394	121	1.29%	1.11%	8	0.09%	0.12%
2014	9,232	143	1.55%	1.31%	10	0.12%	0.10%
2015	9,265	201	2.17%	1.67%	11	0.13%	0.11%
2016	9,390	98	1.04%	1.58%	8	0.09%	0.11%
2017	9,105	91	0.99%	1.40%	6	0.06%	0.10%
2018	9,025	103	1.14%	1.06%	8	0.09%	0.08%
2019	8,622	96	1.11%	1.08%	7	0.08%	0.08%

Πίνακας 2.5.2 : Στατιστικά στοιχεία ελέγχου κράτους λιμένα των ΗΠΑ 2010-2019.

Πηγή : United States Coast Guard.

2.6 Τύποι Επιθεωρήσεων PSC στις ΗΠΑ

- A) Ασφάλεια και Περιβαλλοντική Προστασία: ελέγχει τη συμμόρφωση των πλοίων με τις αντίστοιχες Συνθήκες και Κανονισμούς
- B) Ασφάλειας-Security: ελέγχει κατά πόσο τα ξένα πλοία συμμορφώνονται με τους Κανονισμούς και Συμβάσεις Security.
- C) Συμμόρφωσης με Εθνικούς Κανονισμούς: ελέγχει τη συμμόρφωση των πλοίων ως προς τους κανονισμούς του CFR.

Οι επιθεωρήσεις PSC και Security γίνονται μαζί. Επί πλέον των παραπάνω τριών επιθεωρήσεων, άλλες δράσεις της Ακτοφυλακής σχετικά με ξένα πλοία περιλαμβάνουν τον έλεγχο αποκατάστασης παραβάσεων, παρακολούθηση μεταφόρτωσης επικίνδυνων εκρηκτικών και ραδιενεργών υλικών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΜΝΗΜΟΝΙΑ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗΣ

3.1 Τα μνημόνια κατανόησης

Τα μνημόνια κατανόησης ή Memorandum of Understanding, (MoU) είναι συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ κρατών κάποιας περιοχής, που δημιουργήθηκαν για να αποφευχθούν φαινόμενα, όπως μια ασυντόνιστη προσπάθεια επιθεωρήσεων PSC μέσα σε μια περιοχή που μπορεί να οδηγήσει στην επανάληψη του γεγονότος να πλέουν στις θάλασσες πλοία, που δεν τηρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές. Εάν οι επόμενοι υπεύθυνοι ελέγχου δεν έχουν καμία προγενέστερη γνώση των προηγούμενων επιθεωρήσεων, θα είναι δύσκολο να μπορέσουν να ακολουθήσουν την διόρθωση των ανεπαρκειών ή των συνήθων παραβάσεων. Επιπλέον κάποια πλοία που δεν τηρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές, θα επισκέπτονται λιμάνια, που δεν έχουν τόσο αυστηρές επιθεωρήσεις των PSC. Αυτό μπορεί να υποβαθμίσει την οικονομική κατάσταση των λιμένων, που πραγματοποιούν τις κατάλληλες επιθεωρήσεις. Για να αποφευχθούν τα παραπάνω έχουν δημιουργηθεί διάφορες περιφερειακές συμφωνίες.

Οι σημαντικότερες λειτουργίες μέσα σε αυτές τις περιφερειακές συμφωνίες είναι ο σχηματισμός μιας γραμματείας και η καθιέρωση των κεντρικών βάσεων δεδομένων. Με έναν τέτοιο τρόπο οι εθνικές λειτουργίες ελέγχου PSC θα μπορούν να εκθέσουν τις πληροφορίες και όλα τα μέλη θα μπορούν να έχουν πρόσβαση στη βάση δεδομένων και να εξετάσουν την ιστορία των PSC ενός σκάφους. Αυτό επιτρέπει στα μέλη να ανταλλάξουν τις πληροφορίες τους για τα σκάφη, τα αρχεία τους και τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που πραγματοποιούνται. Αυτές οι πληροφορίες είναι σημαντικές δεδομένου, ότι επιτρέπουν στους επόμενους λιμένες φορτοεκφόρτωσης να στοχεύουν μόνο στα σκάφη, που δεν έχουν επιθεωρηθεί πρόσφατα.

3.2 Λίστες με προφίλ κινδύνου

Επιπροσθέτως κάθε χρόνο εκδίδεται μια καινούρια λίστα, από το Μνημόνιο του Παρισιού «Τη Λευκή και Μαύρη λίστα», που παρουσιάζει πλήρως την ποιότητα μεταξύ των σημαίων, που φέρουν τα πλοία. Όπου τα πλοία με χαμηλή επίδοση να θεωρούνται επικίνδυνα ή και πολύ επικίνδυνα. Βασίζεται στον συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων και κρατήσεων κατά τη διάρκεια μιας τριετούς συνεχόμενης περιόδου για σημαίες με τουλάχιστον 30 επιθεωρήσεις κατά την περίοδο. Η πιο πρόσφατη λίστα ισχύει από την 1η Ιουλίου σε οποιοδήποτε έτος έως τις 30 Ιουνίου του επόμενου έτους. Παρακάτω δίνεται η λίστα με το

προφίλ κινδύνου των κρατών σύμφωνα με το Μνημόνιο του Παρισιού, όπου διαιρείται στις λίστες των «Λευκών σημαιών», όπου είναι σημαίες κρατών, των οποίων τα πλοία που τις φέρουν βρίσκονται κατά κόρων σε καλή κατάσταση και εφαρμόζουν τους κανονισμούς. Έπειτα υπάρχουν οι Γκρίζες σημαίες, όπου το προφίλ του ρίσκου, αυξάνεται σε σύγκριση με τις άσπρες, αλλά είναι γενικά σε μια μέτρια κατάσταση, όσων αναφορά την τήρηση των κανονισμών. Τέλος υπάρχουν οι Μαύρες σημαίες, όπου τα πλοία που τις φέρουν συνήθως συσχετίζονται με κακή επίδοση ως αναφορά την τήρηση των κανονισμών και έχουν μεγάλη πιθανότητα να προκαλέσουν κάποιο ατύχημα. Έτσι θα ήταν σημαντικό να αναφερθεί, πως οι αρχές δίνουν πρώτα έμφαση και προτεραιότητα, για επιθεώρηση στα πλοία με υψηλό προφίλ ρίσκου.

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2016-2018	DETENTIONS 2016-2018	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
------	------	--------------------------	-------------------------	------------------------	------------------------	------------------

WHITE LIST

1	Isle of Man (UK)	651	5	57	34	-1.80
2	Bahamas	2,207	27	175	134	-1.78
3	Singapore	1,925	24	154	116	-1.76
4	France	279	1	27	12	-1.75
5	United Kingdom	1,154	13	96	66	-1.74
6	Netherlands	2,978	44	232	185	-1.71
7	Marshall Islands	4,248	66	325	270	-1.70
8	Cayman Islands (UK)	480	4	43	24	-1.70
9	Norway	1,489	21	121	88	-1.66
10	Hong Kong, China	1,983	30	158	120	-1.66
11	Denmark	1,232	18	101	71	-1.62
12	Germany	550	7	49	28	-1.54
13	Luxembourg	199	1	20	8	-1.51
14	Japan	133	0	15	4	-1.51
15	Ireland	130	0	14	4	-1.49
16	Sweden	299	3	29	13	-1.46
17	Liberia	4,206	96	322	267	-1.44
18	Italy	1,039	20	87	59	-1.41
19	Gibraltar (UK)	675	12	59	36	-1.38
20	Malta	4,680	117	357	298	-1.37
21	Belgium	221	2	22	9	-1.36
22	Cyprus	1,964	47	157	118	-1.32
23	Greece	876	19	74	48	-1.28
24	Bermuda (UK)	244	3	24	10	-1.25
25	Estonia	87	0	11	2	-0.98
26	China	161	2	17	5	-0.96
27	Portugal	958	30	81	54	-0.92
28	Barbados	358	10	34	17	-0.74
29	Antigua and Barbuda	2,581	108	202	159	-0.70
30	Latvia	99	1	12	2	-0.63
31	Finland	425	14	39	21	-0.61
32	Turkey	1,047	42	87	59	-0.61
33	Philippines	146	3	16	5	-0.51
34	Spain	142	3	15	4	-0.46
35	Lithuania	115	2	13	3	-0.44
36	Poland	87	1	11	2	-0.40
37	Croatia	110	2	13	3	-0.35
38	Panama	6,200	343	468	400	-0.32
39	Faroe Islands, DK	235	8	23	10	-0.27
40	Russian Federation	1,243	66	102	72	-0.17
41	Korea, Republic of	75	1	9	1	-0.08

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2016-2018	DETENTIONS 2016-2018	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
GREY LIST						
42	Saudi Arabia	63	1	8	1	0.05
43	United States	206	9	21	8	0.08
44	Libya	30	0	5	0	0.12
45	Algeria	87	3	11	2	0.15
46	Switzerland	100	4	12	2	0.18
47	Egypt	43	1	6	0	0.19
48	Curacao	88	4	11	2	0.26
49	Kazakhstan	52	2	7	0	0.27
50	Thailand	33	1	5	0	0.27
51	Morocco	68	3	9	1	0.28
52	Saint Vincent and the Grenadines	506	33	45	25	0.38
53	Iran, Islamic Republic of	127	9	14	4	0.51
54	Lebanon	71	6	9	1	0.63
55	Azerbaijan	55	5	7	0	0.66
56	Tunisia	41	5	6	0	0.83
57	India	71	8	9	1	0.88
58	Tuvalu	47	6	7	0	0.90
59	Vanuatu	246	24	24	10	0.98

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2016-2018	DETENTIONS 2016-2018	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
BLACK LIST						
60	Cook Islands	424	46	39		1.50
61	Belize	361	44	34	Medium Risk	1.84
62	Saint Kitts and Nevis	233	31	23		1.96
63	Albania	69	12	9	Medium to High Risk	2.20
64	Mongolia	36	8	6		2.65
65	Sierra Leone	333	55	31		3.10
66	Ukraine	82	17	10		3.29
67	Moldova, Republic of	409	69	38		3.31
68	Tanzania, United Republic of	326	58	31	High Risk	3.48
69	Cambodia	44	11	6		3.67
70	Palau	210	41	21		3.74
71	Comoros	351	67	33		3.92
72	Togo	486	92	44		4.03
73	Congo, Republic of the	98	26	12	Very High Risk	5.15

Πίνακας 3.5 : Λίστες ‘Λευκής’, ‘Γκρι’ και ‘Μαύρης’ Σημαίας του Paris MoU . Πηγή : Paris MoU.

3.3 Μνημόνια κατανόησης ανά τον κόσμο

Μετά την ίδρυση του Paris MoU ακολούθησαν και άλλες συμφωνίες κατανόησης με σε διάφορες περιοχές του κόσμου αυτές είναι οι : Vina del Mar MoU, Tokyo MoU, Caribbean MoU, Mediterranean MoU, Indian Ocean MoU, Black Sea MoU και Abuja MoU. Επιπλέον υπάρχει η Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών, που είναι ξεχωριστό και καλύπτει μόνο τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.



Εικόνα 3.3 : Μνημόνια κατανόησης ανά τον κόσμο. Πηγή : Mediterranean MoU.

3.4 Μνημόνιο κατανόησης του Παρισιού (Paris MoU)

Το 1978 στην Ευρώπη οκτώ κράτη της Βόρειας Θάλασσας οδηγήθηκαν σε συμφωνία ανταλλαγής πληροφοριών, για τα ξένα σκάφη που έμπαιναν στα λιμάνια τους, αφού ο αριθμός τους συνεχώς αυξανόταν δυσχεραίνοντας έτσι την διαδικασία ελέγχου τους. Τον Ιανουάριο του 1982 δεκατέσσερα ευρωπαϊκά κράτη συμπεριλαμβανομένων των παραπάνω συμφώνησαν να καθιερώσουν ένα εναρμονισμένο σύστημα ελέγχου υπογράφοντας το υπόμνημα συμφωνίας του Παρισιού για τον κρατικό έλεγχο λιμένων (MOU). Από εκείνη την ημερομηνία, ο αριθμός των κρατών στο πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού έχει αυξηθεί. Αυτό οφείλεται κυρίως στην αύξηση του αριθμού των μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στην οδηγία της ΕΕ, που τοποθετεί τη νομική απαίτηση σε όλα τα "κράτη μέλη της ΕΕ να πραγματοποιηθούν επιθεωρήσεις κρατικού ελέγχου λιμένων. Ο Καναδάς στη δύση και η ρωσική ομοσπονδία στην ανατολή συμμετέχουν επίσης ως μέλη του πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού. Πλέον το η συμφωνία αποτελείται από 27 κράτη μέλη.

Στο μνημόνιο συμφωνίας συμμετέχουν εφεξής καλούμενες «οι Αρχές» : 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 Πολωνία, η Πορτογαλία, η Ρουμανία, η Ρωσία, η Σλοβενία, η Ισπανία, η Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βορείου Ιρλανδίας.



Εικόνα 3.4 : Paris MoU. Πηγή : Bureau Veritas.

3.5 Μνημόνιο κατανόησης Λατινικής Αμερικής (Vina del Mar MoU)

Στις 5 Νοεμβρίου του 1992 κατά την έκτη συνάντηση του Επιχειρησιακού Δικτύου Περιφερειακής Συνεργασίας Ναυτιλιακών Αρχών της Νότιας Αμερικής, της Κούβας, του Μεξικού και του Παναμά (ROCRAM), η συμφωνία της Λατινικής Αμερικής περί ελέγχου πλοίων εγκρίθηκε με το Ψήφισμα Αρ. 5 από το Κράτος Λιμένα , η οποία υπογράφηκε αρχικά από την Αργεντινή, τη Βραζιλία, την Κολομβία, τη Χιλή, τον Ισημερινό, το Μεξικό, τον Παναμά, το Περού, την Ουρουγουάη και τη Βενεζουέλα, κάνοντας ένα σημαντικό διεθνές βήμα καθιστώντας την πρώτη αναδυόμενη περιοχή, που πέτυχε αυτόν τον τύπο συμφωνίας-πλαisiού λειτουργικού χαρακτήρα. Αυτήν τη στιγμή είναι πλήρη μέλη της συμφωνίας της

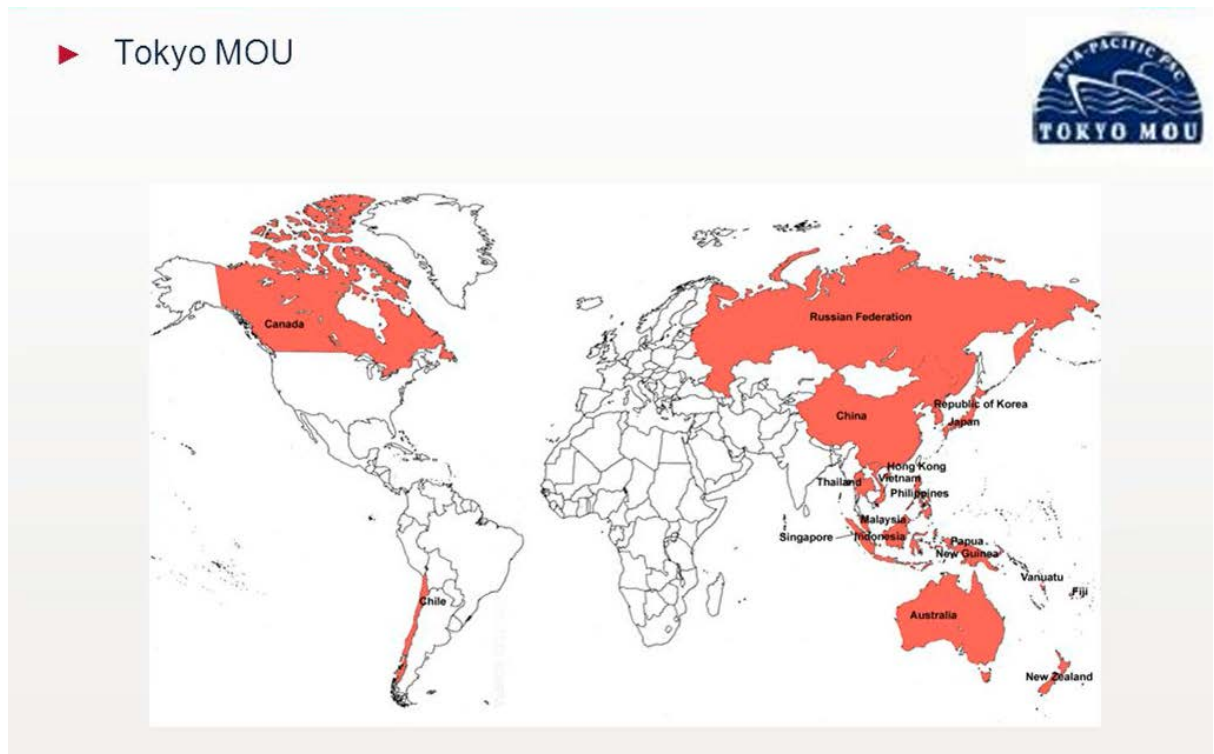
Λατινικής Αμερικής της Viña del Mar: Αργεντινή, Βολιβία, Βραζιλία, Χιλή, Κολομβία, Κουβά, Εκουαδόρ, Γουατεμάλα, Ονδούρα, Μεξικό, Παναμάς, Περού, Δομινικανή Δημοκρατία, Ουρουγουάη και η Βενεζουέλα.



Εικόνα 3.5 : Vina del Mar MoU. Πηγή : Bureau Veritas.

3.6 Μνημόνιο κατανόησης του Τόκιο (Tokyo MoU)

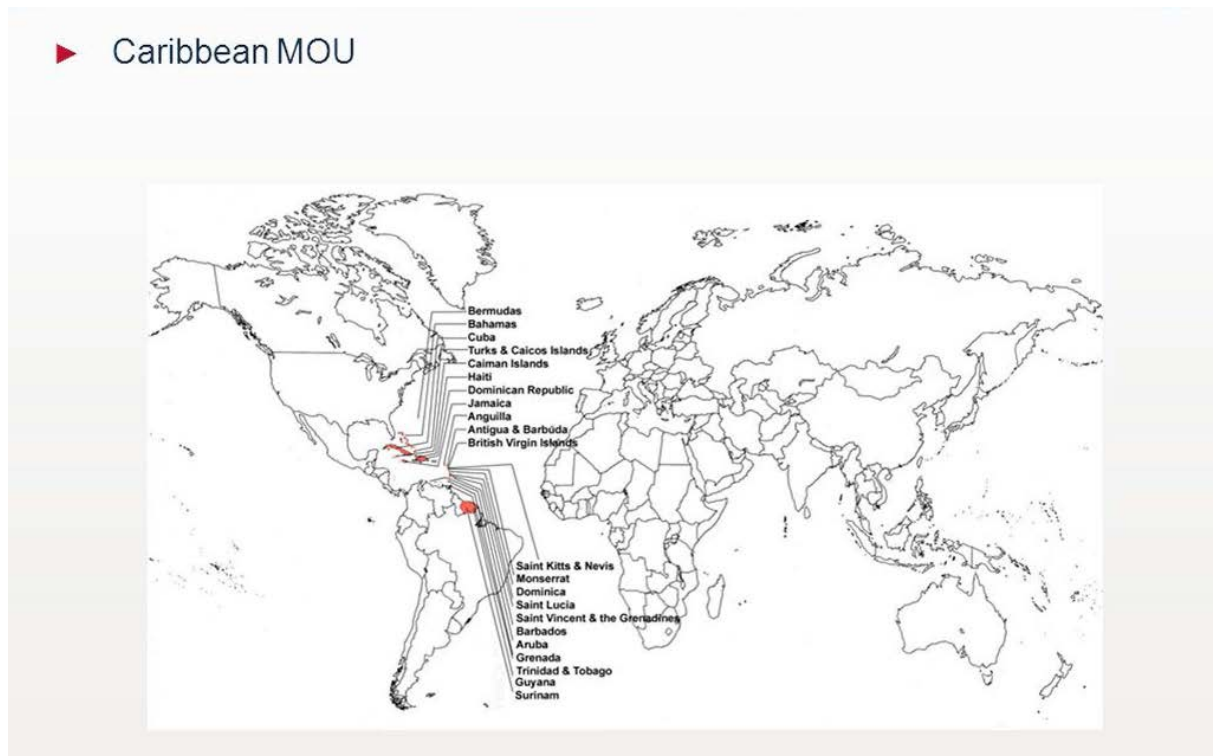
Το μνημόνιο συμφωνίας για έλεγχο, από το κράτος λιμένα στην περιοχή Ασίας-Ειρηνικού, γνωστό ως MOU του Τόκιο, εγκρίθηκε την 1 Δεκεμβρίου του 1993 στην τελική προπαρασκευαστική του συνάντηση στο Τόκιο. Η ημερομηνία έναρξης ισχύος ήταν η 1 Απριλίου 1994 και έχει ως κέντρο βάσης δεδομένων το Πληροφοριακό Σύστημα Ασίας-Ειρηνικού (APCIS). Τα κράτη μέλη του Tokyo MoU είναι η 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 και Βιετνάμ και το συνεργαζόμενο μέλος Περού.



Εικόνα 3.6 : Tokyo MoU. Πηγή : Bureau Veritas.

3.7 Μνημόνιο κατανόησης της Καραϊβικής (Caribbean MoU)

Το μνημόνιο συμφωνίας για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα στην περιοχή της Καραϊβικής υπογράφηκε στην Εκκλησία του Χριστού, στα Μπαρμπάντος στις 9 Φεβρουαρίου 1996 από εννέα κράτη: Αντίγκουα & Μπαρμπούντα, Μπαρμπάντος, Δομίνικα, Γρενάδα, Γουιάνα, Τζαμάικα, Ολλανδικές Αντίλλες, Σουρινάμ και το Τρινιντάντ και Τομπάγκο. Αυτό ήταν στην πραγματικότητα ένα επιτυχημένο αποκορύφωμα πολυετούς συζήτησης, έρευνας και βοήθειας από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, με επικεφαλής τον καπετάνιο Barrie Rial.

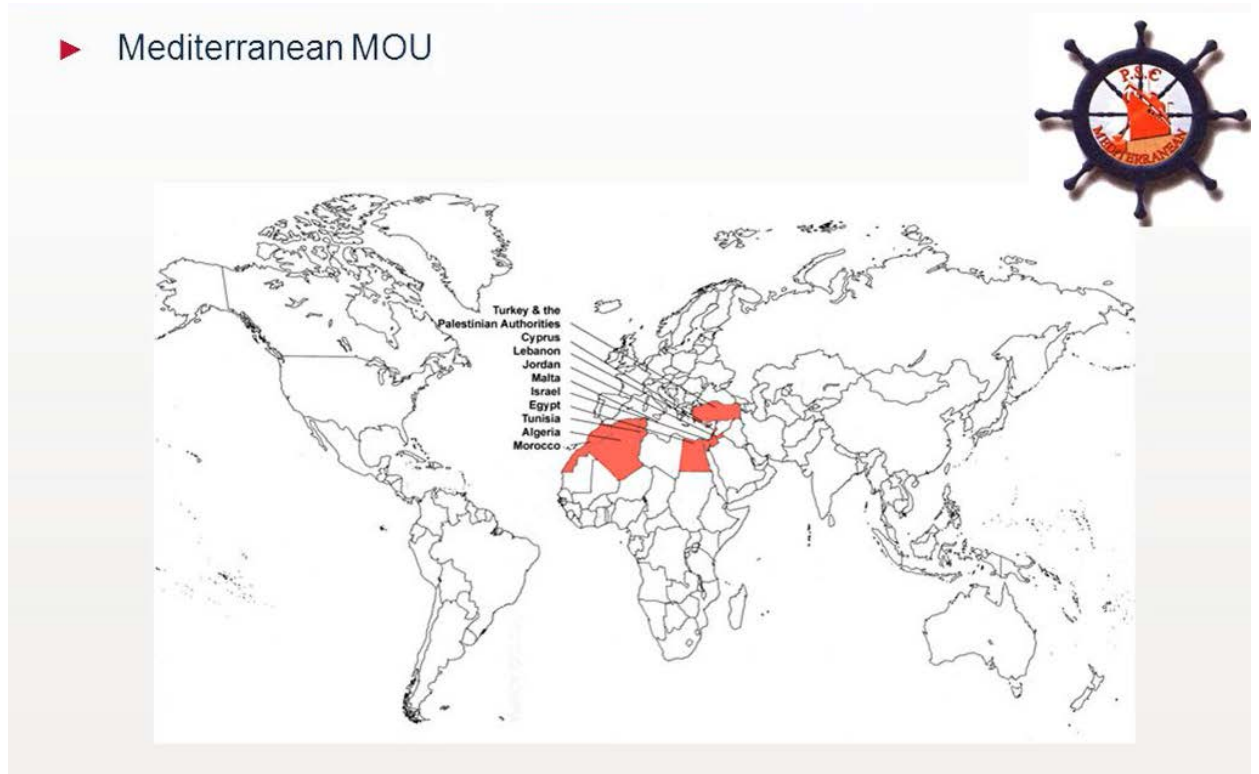


Εικόνα 3.7 : Caribbean MoU. Πηγή : Bureau Veritas.

3.8 Μνημόνιο κατανόησης της Μεσογείου (Mediterranean MoU)

Στο πλαίσιο της διεθνούς προσπάθειας για την αύξηση της ασφάλειας στη θάλασσα, της πρόληψης της ρύπανσης και στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της διάσκεψης Euro-Med που πραγματοποιήθηκε στη Βαρκελώνη στις 28 Νοεμβρίου 1995, κηρύχθηκε η γέννηση του προγράμματος συνεργασίας, που χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπό την αιγίδα του ο IMO και του ILO. Αυτή η δήλωση αναπτύχθηκε σύμφωνα με την STCW 95 και το ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας να ενεργοποιήσει τον ρόλο του ελέγχου, από το κράτος λιμένα σε μια προτεινόμενη συμφωνία για τις χώρες της νότιας και ανατολικής Μεσογείου, για ένα σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα. Αυτή η συμφωνία ετοιμάστηκε μέσω δύο συναντήσεων. Η 1η διεξήχθη στην Τυνησία 25-29 Μαρτίου 1996 και η 2η στην Καζαμπλάνκα του Μαρόκου, από τις 10-14 Δεκεμβρίου 1996. Η Τρίτη Τελική Προπαρασκευαστική Συνάντηση για τη σύναψη συμφωνίας, περί των PSC στην περιοχή της Μεσογείου πραγματοποιήθηκε στη Βαλέτα της Μάλτας, από τις 8 έως τις 11 Ιουλίου 1997. Στο τέλος της Συνάντησης, το Μεσογειακό Μνημόνιο κατανόησης για την επιθεώρηση πλοίων, από το κράτος του λιμένα υπογράφηκε, από τους Αντιπροσώπους οκτώ χωρών (Αλγερία, Κύπρος, Αίγυπτος, Ισραήλ, Μάλτα, Μαρόκο, Τυνησία και Τουρκία). Στα τέλη του

1997 το Μνημόνιο κατανόησης της Μεσογείου υπεγράφη από τον Λίβανο και τον Ιούλιο του 1999 από την Ιορδανία.



Εικόνα 3.8 : Mediterranean MoU. Πηγή : Bureau Veritas.

3.9 Μνημόνιο κατανόησης του Ινδικού Ωκεανού (Indian Ocean MoU)

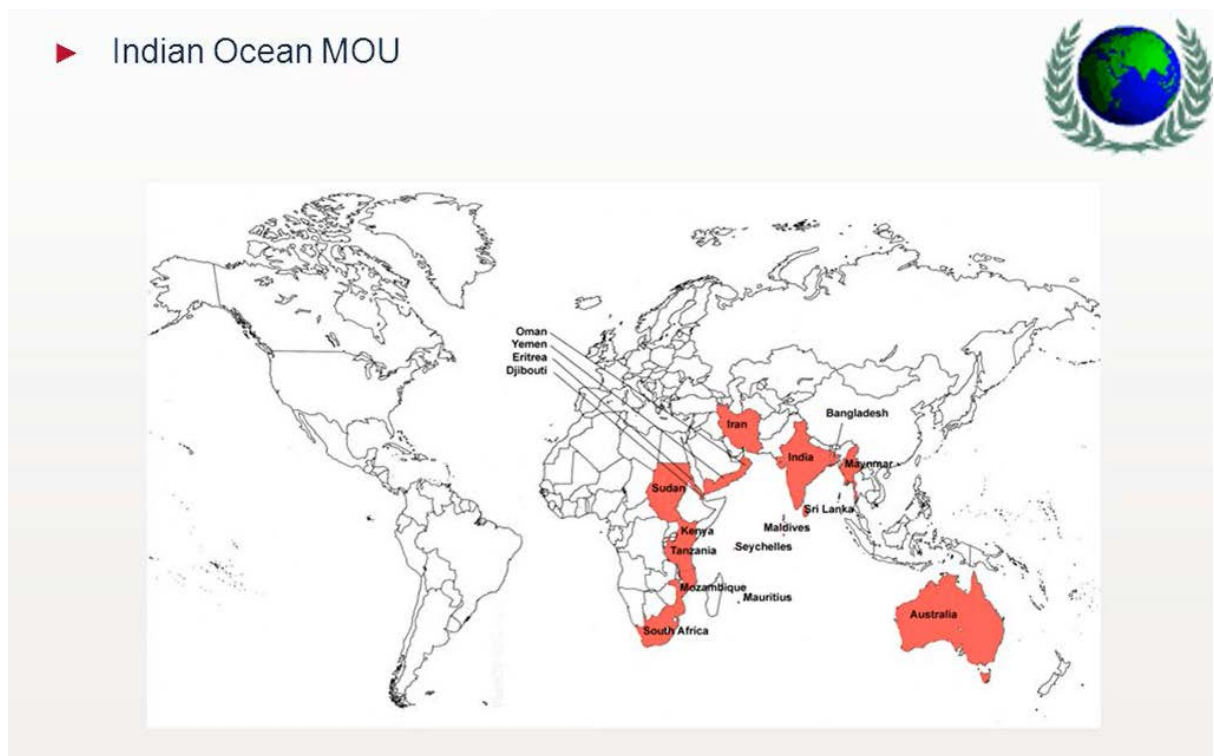
Μια ανασκόπηση σχετικά με την επάρκεια της υποδομής ασφάλειας στη θάλασσα της περιοχής, καθώς και των απαιτήσεων σύμφωνα με τη Διεθνή Ναυτιλιακή Σύμβαση πραγματοποιήθηκε κατά την περίοδο Αυγούστου 1997 έως Σεπτεμβρίου 1997. Από αυτό, κρίθηκε ότι η Περιφερειακή συνεργασία για τις χώρες στα παράκτια του Ινδικού Ωκεανού, θα ήταν η λύση για τον έλεγχο των πλοίων κάτω από τα πρότυπα στην περιοχή. Κατά συνέπεια, διατυπώθηκε η έννοια του μνημονίου συμφωνίας Ινδικού Ωκεανού.

Κατόπιν πρόσκλησης του Γενικού Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και με μια γενναιόδωρη προσφορά της κυβέρνησης της Ινδίας να φιλοξενήσει τη συνάντηση πραγματοποιήθηκε η πρώτη προπαρασκευαστική συνάντηση, για την ανάπτυξη των δυνατοτήτων του κράτους σημαίας και του λιμένα στα παράκτια του Ινδικού Ωκεανού έως

τις 17 Οκτωβρίου 1997, στη Βομβάη, στη συνάντηση συμμετείχαν αντιπροσωπείες, από τις ακόλουθες χώρες: Αυστραλία, Μπαγκλαντές, Τζιμπουτί, Ερυθραία, Αιθιοπία, Ινδία, Κένυα, Μαλδίβες, Μαυρίκιος, Μοζαμβίκη, Μιανμάρ, Ομάν, Σεϋχέλλες, Σιγκαπούρη, Νότια Αφρική, Σρι Λάνκα, Τανζανία και Υεμένη.

Ένα σχέδιο μνημονίου, το οποίο συντάχθηκε, κατά τη συνάντηση αυτή ολοκληρώθηκε στη συνέχεια μεταξύ 1ης και 5ης Ιουνίου 1998, κατά τη διάρκεια μιας δεύτερης προπαρασκευαστικής και υπογεγραμμένης συνάντησης, που διοργάνωσε η κυβέρνηση της Νότιας Αφρικής. Σε αυτήν τη συνάντηση συμμετείχαν, πέραν από τις χώρες που αναφέρθηκαν προηγουμένως, το Σουδάν και το Ιράν.

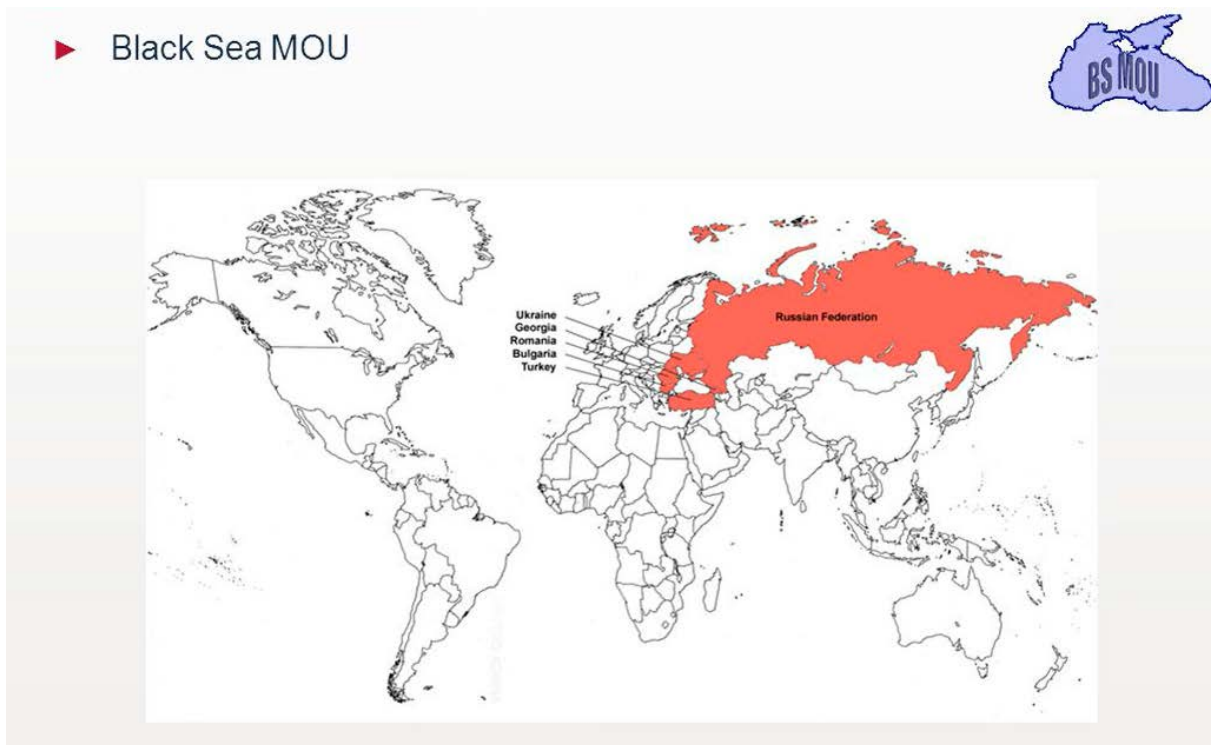
Το μνημόνιο διατηρήθηκε ανοικτό, για υπογραφή στα κεντρικά γραφεία της γραμματείας στην Γκόα της Ινδίας, από τις 5 Ιουνίου 1998 έως τις 22 Ιανουαρίου 1999. Η πρώτη συνεδρίαση της επιτροπής του Μνημονίου Κατανόησης πραγματοποιήθηκε στη Γκόα από τις 20 έως τις 22 Ιανουαρίου 1999. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου και στην πρώτη συνάντηση. Οι ακόλουθες χώρες υπέγραψαν την αποδοχή του Μνημονίου Συνεργασίας: Αυστραλία, Ερυθραία, Ινδία, Σουδάν, Νότια Αφρική και Τανζανία. Στη συνέχεια, ο Μαυρίκιος, η Σρι Λάνκα, το Ιράν, η Κένυα, οι Μαλδίβες, το Ομάν, η Υεμένη, η Γαλλία, το Μπαγκλαντές, οι Κομόρες, η Μοζαμβίκη, οι Σεϋχέλλες, η Μιανμάρ και η Μαδαγασκάρη προσχώρησαν στο Μνημόνιο Κατανόησης. Από τον Μάρτιο του 2018, είκοσι χώρες έχουν προσχωρήσει στο Μνημόνιο. Το μνημόνιο τέθηκε σε ισχύ την 1η Απριλίου 1999.



Εικόνα 3.9 : Indian Ocean MoU. Πηγή : Bureau Veritas.

3.10 Μνημόνιο κατανόησης της Μαύρης Θάλασσας (Black Sea MoU)

Το Μνημόνιο Συνεργασίας για τη Μαύρη Θάλασσα και τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα υπογράφηκε το 2000, από 6 χώρες του Εύξεινου Πόντου. Υπήρχε μια κοινή κατανόηση των βασικών αρχών, για την επιθεώρηση πλοίων, από το κράτος του λιμένα. Οι χώρες αυτές είναι η Ρωσία, Γεωργία, Ρουμανία, Βουλγαρία, Τουρκία και Ουκρανία. Το Μνημόνιο κατανόησης της Μαύρης Θάλασσας που σχετίζεται με τον έλεγχο, από το κράτος λιμένα είναι ένα σύστημα εναρμονισμένων διαδικασιών επιθεώρησης, που έχουν σχεδιαστεί, για να στοχεύουν πλοία υποδεέστερα των προτύπων με κύριο στόχο την τελική τους εξάλειψη. Οι πληροφορίες που συλλέγονται στοχεύουν, στο να παρέχουν στη βιομηχανία μια σύντομη περιγραφή των διαδικασιών ελέγχου, από το κράτος λιμένα βάσει του Μνημονίου κατανόησης της Μαύρης Θάλασσας.



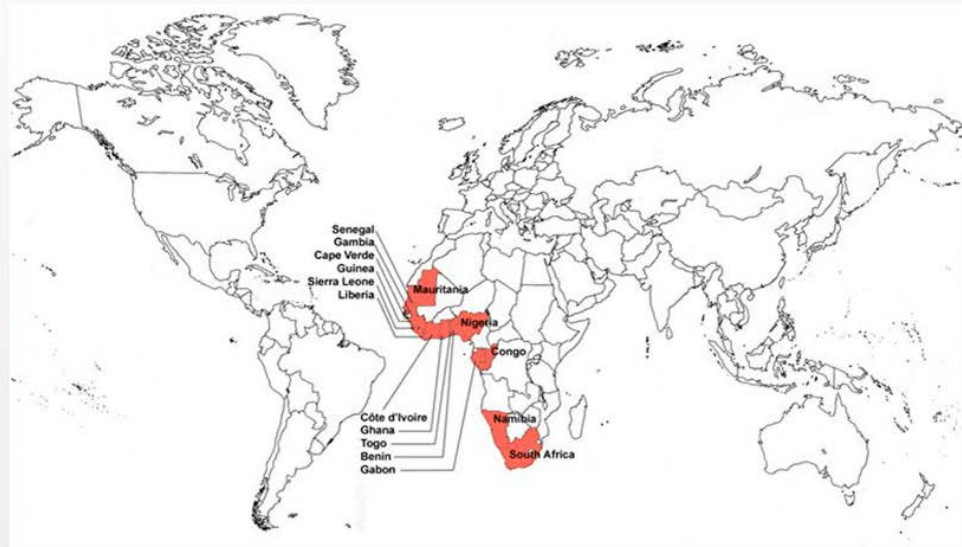
Εικόνα 3.10 : Black Sea MoU. Πηγή : Bureau Veritas.

3.11 Μνημόνιο κατανόησης της Αμπούτζα (Abuja MoU)

Το μνημόνιο κατανόησης της Abuja για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα υπογράφηκε σε υπουργική διάσκεψη, που πραγματοποιήθηκε στην Αμπούτζα της Νιγηρίας, από δεκαέξι κράτη της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής στις 22 Οκτωβρίου 1999. Η συνάντηση διοργανώθηκε, από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) μαζί με την κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Νιγηρίας.

Το μνημόνιο κατανόησης της Abuja είναι το νομικό έγγραφο, βάσει του οποίου χώρες της περιοχής συμφώνησαν να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν έναν κοινό μηχανισμό για τις αντίστοιχες δραστηριότητες ελέγχου του κράτους λιμένα. Το βασικό έργο του μνημονίου συμφωνίας της Abuja είναι η εναρμόνιση της διαδικασίας ελέγχου του κράτους λιμένα και των πρακτικών όλων των χωρών της περιοχής, που στοχεύουν στην εξάλειψη της λειτουργίας κακής ναυτιλίας εντός της περιοχής διασφαλίζοντας έτσι τη θαλάσσια ασφάλεια, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, από τη ρύπανση, τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης του πληρώματος των πλοίων, τη διευκόλυνση της περιφερειακής συνεργασίας και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών.

► Abuja MOU



Εικόνα 3.11 : Abuja MoU. Πηγή : Bureau Veritas.

3.12 Μνημόνιο κατανόησης του Ριάντ (Riyadh MoU)

Τον Ιούνιο του 2004, το Μνημόνιο κατανόησης του Ριάντ για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα στην περιοχή του Περσικού Κόλπου, υπογράφηκε στο Ριάντ από 6 χώρες το Μπαχρέιν, Κουβέιτ, Ομάν, Κατάρ, Σαουδική Αραβία και ΗΑΕ.

Το μνημόνιο κατανόησης του Ριάντ είναι μια συμφωνία, για την επίτευξη ασφαλούς και αποτελεσματικής ναυτιλίας στις θαλάσσιες δικαιοδοσίες στην περιοχή του Περσικού Κόλπου. Το μνημόνιο κατανόησης του Ριάντ είναι μία από τις πολλές περιφερειακές συμφωνίες, για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα που έχουν υπογραφεί, από ναυτικές αρχές υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ). Η επιθεώρηση από το κράτος του λιμένα, διέπει τον έλεγχο ξένων πλοίων σε εθνικούς λιμένες, για να επαληθεύσει ότι η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των διεθνών κανονισμών και ότι το πλοίο είναι επανδρωμένο και λειτουργεί σύμφωνα με τα πρότυπα της σύμβασης.

Το μνημόνιο συμφωνίας του Ριάντ δεσμεύει τις ναυτιλιακές αρχές των έξι κρατών του Κόλπου σε ένα ενοποιημένο σύστημα μέτρων ελέγχου από το κράτος λιμένα, ώστε να εντείνει τη συνεργασία και την ανταλλαγή πληροφοριών σε θέματα, που αφορούν τον έλεγχο, από το κράτος του λιμένα. Το Μνημόνιο κατανόησης του Ριάντ ζήτησε την ίδρυση Γραμματείας και Κέντρου Πληροφοριών στο Ομάν. Η Γραμματεία θα φιλοξενήσει επίσης ένα Κέντρο Πληροφοριών, που θα καταγράφει και θα ανταλλάσσει δεδομένα για πλοία.



Εικόνα 3.12: Riyadh MoU. Πηγή : maeshat

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Διαφορές των MoU και του USCG

4.1 Ανεξαρτησία του USCG

Το κράτος των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, σε αντίθεση με άλλα κράτη, που συμμετέχουν σε ένα τουλάχιστον MoU είναι ανεξάρτητο σχετικά με τον έλεγχο PSC. Οι ΗΠΑ δεν συμμετέχουν σε κανένα MoU, με καμία άλλη χώρα και δίνουν αποκλειστικά προτεραιότητα στους κανονισμούς του CFR. Σημαντικό είναι να τονιστεί πως το CFR δεν ακυρώνει τους διεθνείς κανονισμούς του IMO, αλλά τους ενισχύει με επιπρόσθετες απαιτήσεις και με πολύ έμφαση στην ασφάλεια (Security). Τα αυστηρότατα μέτρα και ο έλεγχος κάθε πλοίου, που καταφθάνει στην ακτογραμμή του κράτους, από κάποιον αλλοδαπό λιμένα είναι ένα καλό παράδειγμα της βαρύτητας του CFR.

4.2 Συνεργασία των αρχών επιθεώρησης

Η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ συνεργάζεται με Μνημόνια Κατανόησης (MoU) και Μνημόνια Συμφωνίας (MoA), με διάφορους ομοσπονδιακούς οργανισμούς και βιομηχανικούς οργανισμούς, που σχετίζονται με τις δραστηριότητες επιθεώρησης και έρευνας. Επιπλέον υπάρχει μια στενή συνεργασία μεταξύ όλων των φορέων επιθεώρησης αλλά και των κρατικών αρχών ανά τον κόσμο. Ο κύριος στόχος είναι η παροχή και εξασφάλιση της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής, του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της περιουσίας σε παγκόσμιο επίπεδο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ξενόγλωσση έντυπη βιβλιογραφία

1. (PROCEDURES FOR PORT STATE CONTROL, 2017)
2. (PORT STATE CONTROL IN THE UNITED STATES ANNUAL REPORT, 2019)

Ελληνικά βιβλία

1. (Οδηγός της HELMEPA για Επιθεωρήσεις Πλοίων από την United States Coast Guard)

Διαδικτυακές πηγές

1. <https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbnxhZW5tYWtwbHxneDoxNjRiZWMzNTRiMDgyNmY1> ανακτήθηκε στις 05/01/20
2. Πρόσβαση στο : https://www.naftikachronika.gr/2020/02/05/thetis-med-allazei-to-port-state-control-sti-mesogeio/?fbclid=IwAR3CEREJYIWfZP0fegVpC0x5crrPAflRemEqFyULQ-YRw_akTX1ub7bgYY ανακτήθηκε στις 05/02/20
3. Πρόσβαση στο : <https://www.gocoastguard.com/about-the-coast-guard/learn-the-history> ανακτήθηκε στις 14/02/20
4. Πρόσβαση στο : <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx> ανακτήθηκε στις 15/02/20
5. Πρόσβαση στο : <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list> ανακτήθηκε στις 15/02/20
6. Πρόσβαση στο : <http://197.230.62.214/World.aspx> ανακτήθηκε στις 16/02/20

7. Πρόσβαση στο : <http://197.230.62.214/VMoU.aspx> ανακτήθηκε στις 16/02/20
8. Πρόσβαση στο
: <https://alvm.prefecturanaval.gob.ar/cs/ciala/home?Lang=1374097586979>
ανακτήθηκε στις 02/03/20
9. Πρόσβαση στο : <http://www.tokyo-mou.org/organization/> ανακτήθηκε στις
02/03/20
10. Πρόσβαση στο : <http://197.230.62.214/TokyoMoU.aspx> ανακτήθηκε στις
02/03/20
11. Πρόσβαση στο : <https://slideplayer.com/slide/5247551/> ανακτήθηκε στις
03/03/20
12. Πρόσβαση στο : <http://www.caribbeanmou.org/> ανακτήθηκε στις 05/03/20
13. Πρόσβαση στο : <http://www.medmou.org/> ανακτήθηκε στις 06/03/20
14. Πρόσβαση στο : <http://www.iomou.org/> ανακτήθηκε στις 07/03/20
15. Πρόσβαση στο : <http://www.iomou.org/historymain.htm> ανακτήθηκε στις
07/03/20
16. Πρόσβαση στο : <http://www.bsmou.org/> ανακτήθηκε στις 08/03/20
17. Πρόσβαση στο : <http://www.bsmou.org/about/> ανακτήθηκε στις 08/03/20
18. Πρόσβαση στο : <http://www.abujamou.org/index.php> ανακτήθηκε στις 13/03/20
19. Πρόσβαση στο : <http://www.maeeshat.in/2017/05/saudi-gcc-igad-sign-cooperation-mou/> ανακτήθηκε στις 13/03/20
20. Πρόσβαση στο : <https://www.riyadh-mou.org/about.html> ανακτήθηκε στις
13/03/20
21. Πρόσβαση στο : [https://www.dco.uscg.mil/Our-Organization/Assistant-
Commandant-for-Prevention-Policy-CG-5P/Inspections-Compliance-CG-5PC-](https://www.dco.uscg.mil/Our-Organization/Assistant-Commandant-for-Prevention-Policy-CG-5P/Inspections-Compliance-CG-5PC-)

[/Commercial-Vessel-Compliance/Foreign-Offshore-Compliance-Division/Port-State-Control/Annual-Reports/](#) ανακτήθηκε στις 20/03/20

22. Πρόσβαση στο : <https://www.uscg.mil/mobile/> ανακτήθηκε στις 20/03/20
23. Πρόσβαση στο : <https://mfame.guru/appeal-release-captain-detained-ship/> ανακτήθηκε στις 25/03/20
24. Πρόσβαση στο : <https://www.dco.uscg.mil/ocsncoe/Regulations-Policy-Guidance/MOUs-MOAs/> ανακτήθηκε στις 04/04/20
25. Πρόσβαση στο : <https://safetyatsea.net/news/2020/asia-pacific-port-state-control-regime-detains-most-vessels-according-to-data/> ανακτήθηκε στις 01/06/20