

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΘΕΜΑ : ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ  
ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ**



**ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ : ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΦΑΝΗ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ**

**ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΤΣΙΓΚΟΥΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ**

**ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ**

**2017**

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΘΕΜΑ : ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ  
ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ**

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ : ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΦΑΝΗ  
ΑΜ : 3463**

**ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ :  
29/06/2017**

Βεβαιώνεται η ολοκλήρωση της παραπάνω πτυχιακής εργασίας

Ο καθηγητής

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

|                                                                        |        |
|------------------------------------------------------------------------|--------|
| Περίληψη.....                                                          | - 6 –  |
| 1. Διαδικασίες Επιθεώρησης & Port State Control.....                   | -10-   |
| 2. Κρατικός Έλεγχος Λιμένων (Port State Control) Paris Mou.....        | - 13–  |
| 2.1 Η Αρχή Γενικά .....                                                | - 13 – |
| 2.1.1 Οι Διεθνείς Συμβάσεις Συνθηκών.....                              | - 14 – |
| 2.1.2 Η Εθνική Νομοθεσία.....                                          | - 15 – |
| 2.1.3 Τα Μη Συμβαλλόμενα Μέρη .....                                    | - 15 – |
| 2.1.4 Η Συμμόρφωση .....                                               | - 16 – |
| 2.1.5 Κανονισμός Για Την Ασφάλεια.....                                 | - 17 – |
| 2.2 Λιμενικές Αρχές.....                                               | - 17 – |
| 2.2.1 Το Διεθνές Πλαίσιο.....                                          | -18 –  |
| 2.2.2 Δικαιώματα Των Λιμενικών Αρχών.....                              | - 19 – |
| 2.2.3 Επιλογή Σκαφών Προς Επιθεώρηση.....                              | -22-   |
| 2.2.4 Βάσεις Δεδομένων.....                                            | -22-   |
| 2.2.5 Οι Εγκαταστάσεις Υποδοχής Και Τα Σκάφη Λιμένων.....              | - 23 – |
| 2.2.6 Λόγοι Που Καθιστούν Απαραίτητη Την Επιθεώρηση Από Το Psc.....    | - 25 – |
| 2.2.7 Ο Ρόλος Του Κράτους Σημαίας.....                                 | - 25 – |
| 2.2.8 Ευθύνη Κράτους Σημαίας Απέναντι Στο Κρατικό Έλεγχο Λιμένων ..... | - 26–  |
| 2.2.9 Γενικά Για Τα Κράτη Σημαίας .....                                | - 27 – |
| 2.2.10 Οι Συνθήκες Αναλυτικότερα .....                                 | -28–   |
| 2.2.11 Εναρμόνιση Των Κανόνων .....                                    | - 29 – |

|                                                                                     |        |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 2.2.12 Ο Κώδικας Ism.....                                                           | - 29 – |
| 2.3 Ανάπτυξη Περιφερειακών Συμφωνιών Κρατικού Ελέγχου Λιμένων.....                  | -30 –  |
| 2.3.1 Οι Κανόνες Που Κυβερνούν Τις Δραστηριότητες Του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων..... | - 31 – |
| 2.3.2 Η Ομοιομορφία Του Psc.....                                                    | - 32 – |
| 2.3.3 Περιφερειακές Συμφωνίες Κρατικού Ελέγχου Λιμένων Ανά Τον Κόσμο.....           | - 33 – |
| 2.4 Paris Mou .....                                                                 | - 36–  |
| 2.4.1 Δεσμεύσεις των αρχών.....                                                     | - 37 – |
| 2.4.2 Τα σχετικά όργανα .....                                                       | - 38 – |
| 2.4.3 Όχι άλλη ευνοϊκή μεταχείριση.....                                             | - 40 – |
| 2.4.4 Διαδικασίες επιθεώρησης .....                                                 | - 41 – |
| 2.4.5 Αναγνωρισμένοι Νηογνώμονες .....                                              | - 44 – |
| 3. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΛΙΜΕΝΩΝ.....                                       | - 46 – |
| 3.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ.....                                                | - 46 – |
| 3.1.1 Διάρκεια μεταξύ επιθεωρήσεων.....                                             | - 46 – |
| 3.1.2 Τυχαία ζημία πριν από την είσοδο στο λιμάνι.....                              | - 47 – |
| 3.1.3 Χρέωση για τις επιθεωρήσεις.....                                              | - 47 – |
| 3.1.4 Ερχόμενος σε επαφή με το Κράτος Σημαίας ή τον Νηογνώμονα .....                | - 47 – |
| 3.1.5 Προετοιμασία για μια επιθεώρηση.....                                          | - 48 – |
| 3.2 Ο ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΛΙΜΕΝΩΝ (PSCO).....                          | - 49–  |
| 3.2.1 Χαρακτηριστικά – Τεχνικές γνώσεις .....                                       | - 49 – |
| 3.2.2 Αντιμετώπιση του PSCO.....                                                    | - 49 – |
| 3.3 Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΘΟΥΝ.....                                   | - 50 – |
| 3.3.1 Η βοήθεια των βάσεων δεδομένων.....                                           | - 51 - |
| 3.3.1.1 SIRENAC.....                                                                | - 52 – |

|                                                                                    |        |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 3.3.1.2 EQUASIS.....                                                               | - 54 – |
| 3.3.1.3 APCIS.....                                                                 | - 56 – |
| 3.4 Η ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ .....                                                      | - 57 – |
| 3.4.1 Πρώτες εντυπώσεις.....                                                       | - 57 – |
| 3.4.2 Οι πιλότοι πλοήγησης .....                                                   | - 57 – |
| 3.4.3 Έλεγχος πιστοποιητικών .....                                                 | - 58 – |
| 3.4.4 Απαραίτητα πιστοποιητικά.....                                                | - 61 – |
| 3.5 ΣΑΦΕΙΣ ΛΟΓΟΙ.....                                                              | - 64 – |
| 3.5.1 Οι σαφείς λόγοι.....                                                         | - 64 – |
| 3.5.2 Αδικαιολόγητη καθυστέρηση.....                                               | - 64 – |
| 4. ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ .....                                          | - 65 – |
| 4.1 ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΑ - ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ.....                                                  | - 67 – |
| 4.1.1 Διορθωτικές ενέργειες εντός ενός καθορισμένου χρονικού διαστήματος....       | - 67 – |
| 4.1.2 Οι διορθώσεις (επισκευές).....                                               | - 67–  |
| 4.1.3 Άδεια στο σκάφος να αποπλεύσει.....                                          | - 68 – |
| 4.1.4 Αναστολή των διαδικασιών πάνω σε ένα σκάφος .....                            | - 68 – |
| 4.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΡΑΤΗΣΗΣ.....                                                      | - 69 - |
| 4.2.1 Κριτήρια για την κράτηση ενός σκάφους.....                                   | - 70 – |
| 4.2.2 Ευθύνες λιμενικών αρχών.....                                                 | - 72 – |
| 4.2.3 Δικαίωμα έφεσης ενάντια σε διαταγή κράτησης ή αδικαιολόγητη καθυστέρηση..... | -72 –  |
| 4.2.4 Η επίδραση των κρατήσεων.....                                                | - 73 – |
| 4.2.5 Διαταγή Εξορίας .....                                                        | - 73 - |

# ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ναυτιλία από τη φύση της αποτελεί μία διεθνή δραστηριότητα, η οποία αφορά τη μεταφορά διά θαλάσσης ανθρώπων, πρώτων υλών και προϊόντων. Αποτελεί ίσως την πιο εκτεταμένη βιομηχανία, αφού ποσοστό 85% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται με πλοία. Είναι λοιπόν ιδιαιτέρως σημαντική η γνώση των βασικών δομών που διέπουν την λειτουργία της ναυτιλίας, με στόχο την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος.

Η ναυτιλία ως διεθνής δραστηριότητα απαιτεί διεθνώς αναγνωρισμένους κανόνες και ομοιόμορφη εφαρμογή τους. Για την επίτευξη των παραπάνω δημιουργήθηκε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) που είναι αρμόδιος για την δημιουργία διεθνών συμβάσεων, η τήρηση των οποίων είναι ευθύνη της κάθε σημαίας (κράτους) του πλοίου. Η σημαία προσδιορίζει την εθνικότητα του πλοίου και καθορίζει το δίκαιο που θα διέπει το πλοίο και το πλήρωμα. Εξουσιοδοτεί Οργανισμούς (Νηογνώμονες) να επιθεωρούν τα πλοία της με βάση τους κανονισμούς της και να εκδίδουν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας.

Μετά από πολλά θαλάσσια ατυχήματα σε όλο τον κόσμο αποδείχθηκε ότι αρκετά κράτη είτε είναι απρόθυμα είτε δεν έχουν την υποδομή να τηρήσουν τις διεθνείς συμβάσεις, με αποτέλεσμα να θεωρηθεί αναγκαία από πολλά κράτη η διενέργεια πρόσθετων επιθεωρήσεων στα πλοία που καταφθάνουν στα λιμάνια τους τα οποία φέρουν διαφορετική σημαία από το κράτος αυτό. Οι επιθεωρήσεις αυτές ονομάζονται Επιθεωρήσεις Αρχών κράτους λιμένα (Port State Control).

Ο σκοπός αυτών των επιθεωρήσεων είναι να εξακριβωθεί η απαιτούμενη ικανότητα του πλοιάρχου και του πληρώματος, όπως επίσης και η κατάσταση / εξοπλισμός του πλοίου με βάση τις διεθνείς συμβάσεις οι οποίες διέπουν την ασφαλή ναυσιπλοΐα, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος.

Ο εντοπισμός σοβαρών παραβάσεων κατά την επιθεώρηση PSC καταλήγει στην κράτηση του πλοίου, είτε μεταφέρει φορτίο είτε όχι. Άμεσα ειδοποιούνται η Σημαία του πλοίου, ο Νηογνώμονας που το παρακολουθεί όπως επίσης και η πλοιοκτήτρια εταιρεία. Η δράση των τριών αυτών μελών που είναι συνδεδεμένα με το πλοίο, πρέπει

να είναι άμεση και αποδοτική ώστε το πλοίο να αποδεσμευτεί όσο το δυνατόν γρηγορότερα και με το μικρότερο κόστος. Από τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων κρίνεται η φήμη και το επίπεδο των μελών.

Η γνώση των βασικών παραμέτρων σχετικά με το Port State Control αποτελεί παράγοντα που αφορά το σύνολο του προσωπικού μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Με δεδομένο ότι στο σύγχρονο ανταγωνιστικό ναυτιλιακό περιβάλλον, η ζημία που μπορεί να επέλθει από την κράτηση του πλοίου είναι πολύ υψηλή, το θέμα αφορά όλα τα τεχνικά, διοικητικά και οικονομικά τμήματα μιας ναυτιλιακής εταιρείας, καθώς και όλους τους εμπλεκόμενους συνεργάτες, όπως ναυλωτές, ασφαλιστές, Νηογνώμονες και τις κρατικές αρχές της σημαίας του πλοίου.

Πολλά κράτη αποφάσισαν να δημιουργήσουν τις περιφερειακές συμφωνίες γνωρίζοντας ότι πολλά Κράτη Σημαίας αλλά και Νηογνώμονες δεν είναι σε θέση ή δεν επιθυμούν να επιθεωρούν ακολουθώντας τις διεθνείς συμβάσεις όλα τα σκάφη τους. Σκοπός τους είναι να διασφαλίσουν ότι τα σκάφη ξένης σημαίας που εισέρχονται στα χωρικά τους ύδατα δεν θα προκαλέσουν κάποιο ατύχημα. Για το σκοπό αυτό δημιούργησαν βάσεις δεδομένων οι οποίες λαμβάνουν υπ' όψη στοιχεία όπως η ιστορία του σκάφους, η ηλικία, ο τύπος, ο ιδιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο Νηογνώμονας κ.α. Οι γνωστότερες και πιο ενημερωμένες είναι η SIRENAC, η APCIS και η EQUASIS και βάση αυτών η κάθε περιφερειακή συμφωνία έχει αναπτύξει τη δικιά της κλίμακα βαθμολόγησης του κάθε σκάφους. Ο βαθμός που αντιστοιχεί στο σκάφος είναι ο κυριότερος παράγοντας επιλογής του για επιθεώρηση από τις Κρατικές Λιμενικές Αρχές.

Οι περιφερειακές συμφωνίες που έχουν τεθεί σε ισχύ είναι το PARIS MOU, το TOKYO MOU, το MEDITERRANEAN MOU, το ABUJA MOU, το INDIAN OCEAN MOU, το VINA DEL MAR MOU, το CARIBBEAN MOU, το BLACK SEA MOU και τέλος η USCG (ΗΠΑ) και η AMSA (Αυστραλία) που έχουν επιλέξει τα μείνουν έξω από τις παραπάνω περιφερειακές συμφωνίες.

Όλες οι επισκέψεις κρατικού ελέγχου λιμένων σε ένα σκάφος πρέπει να αρχίσουν με τον Επιθεωρητή του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων (PSCO) να διεξάγει μια αρχική επιθεώρηση, εκτός αν υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις που θα τον αναγκάσουν να

προχωρήσει άμεσα σε μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση. Εάν κατά τη διάρκεια της αρχικής επιθεώρησης ο PSCO βρει στοιχεία σημαντικών ελαττωμάτων (ανεπαρκειών) στο σκάφος, στο πλήρωμά του ή στη λειτουργία του, τότε θα έχει σαφείς λόγους για να προβεί σε μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση του σκάφους με σκοπό την εξακρίβωση της πραγματικής του κατάστασης. Οι λιμενικές αρχές δεν πρέπει να χρεώσουν το σκάφος για οποιαδήποτε γενική επιθεώρηση. Οι δαπάνες των λιμενικών αρχών μπορούν εντούτοις να αναμένονται από τον πλοιοκτήτη εάν η κατάσταση του σκάφους απαιτήσει μια επιθεώρηση, ή εάν το σκάφος τεθεί υπό κράτηση και ο PSCO πρέπει να επιστρέψει στο σκάφος για μια επανεπιθεώρηση. Ένα σκάφος που έχει επιθεωρηθεί από τις λιμενικές αρχές και κατά την επιθεώρηση δεν έχουν αναφερθεί σημαντικά ελαττώματα, τότε δεν θα πρέπει να περιμένει νέα επιθεώρηση μέσα στους επόμενους έξι μήνες.

Μια ανεπάρκεια υπάρχει όταν βρίσκεται μια κατάσταση στο 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. Ο ανώτερος υπάλληλος κρατικού ελέγχου λιμένων πρέπει να απαριθμήσει τις ανεπάρκειες που βρίσκει, μαζί με τις λεπτομέρειες του αντίστοιχου πιστοποιητικού συμβάσεων σε κάθε περίπτωση, συμπεριλαμβανομένου του ονόματος του εκδότη, και η ημερομηνία της τελευταίας έρευνας. Οι πληροφορίες αυτές καταγράφονται στις βάσεις δεδομένων για να τις λάβει υπ' όψιν του ο επόμενος επιθεωρητής.

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. Εάν ένα σκάφος αφήσει ένα λιμάνι επιθεώρησης με ανεπάρκειες και έχει διαταγή να ταξιδέψει σε συγκεκριμένο λιμάνι για να τις επισκευάσει, και είτε αποτύχει να συμμορφωθεί με την



διαταγή αυτή, είτε αποτύχει να φθάσει στο λιμάνι, θα του επιβληθεί διαταγή εξορίας από τα λιμάνια της περιοχής.

Αξιολογώντας τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων το PARIS MOU έχει καθιερώσει την έκδοση της “Black List” της “Grey List” και της “White List”. Είναι πίνακες που συντάσσονται ετησίως και είναι βασισμένοι στην απόδοση κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων ετών και παρουσιάζουν το πλήρες φάσμα μεταξύ των ποιοτικών σημαιών και των σημαιών με κακή απόδοση που θεωρούνται υψηλού ή πολύ υψηλού κίνδυνου. Τέλος κάθε χρόνο παρουσιάζει τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων στο Annual Report που είναι στην διάθεση οποιουδήποτε ενδιαφερομένου.

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ & PORT STATE CONTROL

Αφού ένα πλοίο επιθεωρηθεί και τα αποτελέσματα ικανοποιούν τον επιθεωρητή, η ταξινόμηση του πλοίου εξετάζεται από την Επιτροπή Ταξινόμησης του Νηογνώμονα. Εφόσον εγκριθεί, εκδίδεται ένα πιστοποιητικό κλάσης ή εγγραφής της εγκατάστασης και το πλοίο εντάσσεται στον Νηογνώμονα. Με αυτήν την εγγραφή εξασφαλίζεται ότι το πλοίο αναγνωρίζεται από τα λιμάνια και τις αρμόδιες υπηρεσίες σημαίας κράτους σε ολόκληρο τον κόσμο καθώς και από ασφαλιστές παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένου του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου (Institute of London Underwriters). Στους Νηογνώμονες παρέχεται το δικαίωμα διεξαγωγής επιθεωρήσεων και έκδοσης Κεφάλαιο 2 Νηογνώμονες – Θεσμικό Πλαίσιο 18 πιστοποιητικών σύμφωνα με τα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων και κωδικών αλλά και σύμφωνα με τις εθνικές απαιτήσεις που αφορούν την ασφάλεια των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση (Μυλωνόπουλος, 1993).

Οι σημαντικότερες διεθνείς συμβάσεις και κώδικες, που αφορούν τις δραστηριότητες επιθεώρησης και πιστοποίησης των Νηογνομώνων είναι:

1. Διεθνής Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεων (ILL-International Loadline),
2. Διεθνής Σύμβαση περί της Ασφάλειας της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS-Safety of Life at Sea)
3. Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL-Marine Pollution.
4. Σύμβαση Διεθνών Κανονισμών για την Πρόληψη των Συγκρούσεων στη Θάλασσα (COLREG-Convention on International Regulation for Preventing Collisions at Sea), η οποία περιλαμβάνει τα παρακάτω παραρτήματα: Παράρτημα I - Τοποθέτηση και τεχνικές λεπτομέρειες των φώτων και σχημάτων Παράρτημα II - Πρόσθετα σήματα για αλιευτικά σκάφη που αλιεύουν σε κοντινή απόσταση Παράρτημα III - Τεχνικές λεπτομέρειες των συσκευών σήματος ήχου. Παράρτημα IV - Σήματα κινδύνου, τα οποία σηματοδοτούν την ανάγκη βοήθειας.

5. Διεθνής Σύμβαση για την Καταμέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων (TONNAGE), σύμφωνα με την οποία γίνεται ο υπολογισμός για την φορολογία υπηρεσιών διαχείρισης πλοίων.

6. Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης Ασφάλειας - Κώδικας ISM-International Safety Management)

7. Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS-International Ship and Port Security Code), ο οποίος περιέχει λεπτομερείς απαιτήσεις που αφορούν στην ασφάλεια, για τις κυβερνήσεις, τις λιμενικές αρχές και Κεφάλαιο 2 Νηογνώμονες – Θεσμικό Πλαίσιο 19 τις ναυτιλιακές εταιρίες. Σκοπός είναι να επιτρέψει την καλύτερη παρακολούθηση εμπορευματικών ροών, για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και να αντιμετωπισθεί η απειλή των τρομοκρατικών επιθέσεων.

8. Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006 (MLC 2006-Maritime Labour Convention), ένα ενιαίο - συνεκτικό όργανο, το οποίο ενσωματώνει πρότυπα που εμπεριέχονται σε 65 υφιστάμενα διεθνή όργανα (Συμβάσεις και Συστάσεις) ναυτικής εργασίας, που έχει υιοθετήσει η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ) από το 1920, καθώς και θεμελιώδεις αρχές που περιέχονται σε άλλες διεθνείς Συμβάσεις εργασίας.

Όσον αφορά στο Port State Control για την διαπίστωση ότι τα πλοία ανεξαρτήτως εθνικότητας πληρούν τις απαιτήσεις ασφάλειας, ελάχιστων επιπέδων στελέχωσης και τήρησης κανονισμών πρόληψης ατυχημάτων, υγείας, αποφυγής ρύπανσης, δημιουργήθηκε η ανάγκη επιθεωρήσεων όχι μόνο από τους Νηογνώμονες ή μόνο από τις κυβερνήσεις κρατών νηολόγησης αλλά και από ναυτιλιακές αρχές χωρών που συμφώνησαν την 26η Ιανουαρίου 1982, στην επιθεώρηση πλοίων, τα λεγόμενα Memorandum Of Understanding (MOU) (Μυλωνόπουλος, 1993). Στόχος της επιθεώρησης της Λιμενικής Αρχής (Port State Control) είναι η βεβαίωση ότι τα Πιστοποιητικά του πλοίου είναι σε ισχύ και η κατάσταση που επικρατεί στο πλοίο ανταποκρίνεται στη Πιστοποιητικά αυτά (ClassNK, 2015). Η έκθεση της Λιμενικής Αρχής έχει ισχύ 6 μήνες.

Σε περίπτωση που ο Port State Control Officer κρίνει ότι υπάρχει κάποια έλλειψη ή γεγονός που δεν τηρεί τη συμφωνία που θα έπρεπε (deficiency, non-conformity), κάνει σύσταση στον Πλοίαρχο και δίδεται κάποια προθεσμία ώστε να διορθωθεί πριν τον

απόπλου. Σε περίπτωση όμως που επηρεάζεται η αξιοπλοΐα του πλοίου τότε απαγορεύεται ο απόπλους (detention) μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων (DNV, 2011).

## 2. ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ (PORT STATE CONTROL) PARIS MOU

### 2.1 Η ΑΡΧΗ ΓΕΝΙΚΑ

Οι διεθνείς συμβάσεις είναι συνθήκες με πολλά συμβαλλόμενα μέρη, πολύπλευρες συμφωνίες με τις οποίες τα κράτη συμφωνούν να δεσμευθούν για κάποια ζητήματα. Μια συνθήκη είναι μια συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών για να γίνει κάτι, ή για να απέχει από το να κάνει κάτι, και δεν είναι γενικά νόμιμα εκτελέσιμη, αν και αυτό αλλάζει. Μέχρι σήμερα, το διεθνές δίκαιο των συνθηκών κυβερνήθηκε από τους συνήθεις κανόνες του διεθνούς δικαίου. Εντούτοις, πολλές (αλλά όχι όλες) από τις πτυχές του νόμου για την συνθήκη έχουν κωδικοποιηθεί στη Συνθήκη της Βιέννης σχετικά με το νόμο των Συνθηκών το 1969, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ το 1980. Η ανάπτυξη των διεθνών θαλάσσιων συμβάσεων συμπεριλαμβάνεται στο πρόγραμμα εργασίας πολλών διεθνών οργανισμών, όπως ο IMO, ο ILO, το UN.

2.1.1 Οι διεθνείς συμβάσεις Συνθηκών Αντιπροσωπεύουν πολλές σκέψεις, συζητήσεις και συμβιβασμούς. Συνήθως μια σύμβαση προκύπτει από μια αναγνωρισμένη ανάγκη. Συχνά είναι κάτι που προκύπτει από μια πρόταση που υποβάλλεται, και μια προκύπτουσα σύσταση σε μια Επιτροπή ή μια υποεπιτροπή του IMO. Ως αποτέλεσμα αυτών των συζητήσεων, προετοιμάζονται τα σχέδια του κανονισμού και συγκαλείται μια διπλωματική διάσκεψη για να αναθεωρήσει, να συζητήσει, να τροποποιήσει και να υιοθετήσει τελικά την επακόλουθη συνθήκη.

Δεδομένου ότι τα όργανα της συνθήκης που υιοθετούνται από τέτοιες διπλωματικές διασκέψεις αναμένονται γενικά να έχουν σφαιρική εφαρμογή (και μπορεί ακόμη και να ισχύσει έμμεσα για τα μη- συμβαλλόμενα μέρη), αυτές οι διασκέψεις είναι ανοικτές σε όλα τα κράτη μέλη IMO, καθώς επίσης και στα μέλη των Η.Ε. Όλα τα κράτη συμμετέχουν ισότιμα. Οι ενδιαφερόμενες μη κυβερνητικές οργανώσεις που καλούνται για να παρευρεθούν (δεδομένου ότι εκτιμάται η τεχνική γνώση τους), δεν συμμετέχουν στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Η διάσκεψη υιοθετεί συνήθως ένα όργανο συνθήκης - μια Συνθήκη, ένα πρωτόκολλο ή ένα παρόμοιο όργανο, και όλα τα κράτη που έχουν συμφωνήσει δεσμεύονται από αυτό.

Τα κράτη στέλνουν αναγνωρισμένους αντιπροσώπους σε μια διπλωματική διάσκεψη για να συμμετέχουν εξ ονόματός τους. Εάν ο εκπρόσωπος είναι σε συμφωνία με τις γενικές αρχές του σχεδίου σύμβασης, μπορεί να υπογράψει εξ ονόματος του κράτους του, συνήθως "υπό τον όρο της επικύρωσης, της αποδοχής ή της έγκρισης". Μόλις επιβεβαιωθεί η συμφωνία από οποιαδήποτε εθνική αρχή απαιτείται, η υπογραφή του εκπροσώπου θα επικυρωθεί (το κράτος θα συμφωνήσει να δεσμευθεί από τη σύμβαση). Μια συνθήκη ή μια σύμβαση παραμένει συνήθως ανοικτή για την υπογραφή για μια πεπερασμένη χρονική περίοδο, συνήθως για μια περίοδο 12 μηνών. Εκείνα τα κράτη που δεν παρευρέθηκαν στη διπλωματική διάσκεψη μπορούν να γίνουν συμβαλλόμενα μέρη σε μια Συνθήκη.

Οποιοδήποτε κράτος μπορεί να υιοθετήσει μια σύμβαση του ΙΜΟ, ακόμα κι αν δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Συνθήκη ΙΜΟ (που παρέχει την ιδιότητα μέλους στον ΙΜΟ). Οποιοδήποτε κράτος μπορεί να ενσωματώσει τις διατάξεις μιας διεθνούς θαλάσσιας σύμβασης στην εθνική νομοθεσία του, ακόμα κι αν δεν είναι το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος.

Κάθε σύμβαση περιλαμβάνει τα κατάλληλα κριτήρια ορίζοντας τους όρους που πρέπει να ικανοποιηθούν προτού να τεθεί σε ισχύ. Αυτοί οι όροι ποικίλλουν, αλλά γενικά, οι σημαντικότεροι, οι πιο σύνθετοι, και οι πιο αυστηροί είναι οι όροι για την έναρξη ισχύος του. Για παράδειγμα, η SOLAS` 74, υπό τον όρο ότι η έναρξη ισχύος απαιτήσε την αποδοχή από 25 κράτη οι των οποίων εμπορικοί στόλοι περιλαμβάνουν όχι λιγότερο του 50% της παγκόσμιας ακαθάριστης χωρητικότητας. Για τη Συνθήκη του 1969 μέτρησης χωρητικότητας, η απαίτηση ήταν αποδοχή από 25 κράτη οι των οποίων συνδυασμένοι εμπορικοί στόλοι αντιπροσωπεύουν όχι λιγότερο του 65% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

### 2.1.2 Η εθνική νομοθεσία

Για να εφαρμόσουν τα κράτη τις διεθνείς συμβάσεις που έχουν επικυρώσει, πρέπει να ενσωματώσουν τις διατάξεις τους στην εθνική νομοθεσία, δεδομένου ότι οι συμβάσεις οι ίδιες δεν περιέχουν τις διατάξεις επιβολής. Ο τρόπος που θα γίνει αυτό εξαρτάται

από το κρατικό σύνταγμα. Σε μερικές περιπτώσεις, μια σύμβαση γίνεται μέρος της εθνικής νομοθεσίας αυτόματα μέσω της πράξης της επικύρωσης ή της προσθήκης. Συχνότερα, το κρατικό σύνταγμα θα απαιτήσει ότι οι συνθήκες και οι συμβάσεις στις οποίες ο ανώτερος υπάλληλος επιθυμεί το κράτος για να γίνει συμβαλλόμενο μέρος θα απαιτήσουν την έγκριση από το νομοθετικό σώμα. Αυτό γίνεται στη περίπτωση που οι υποχρεώσεις της σύμβασης θα επιβάλουν κυρώσεις ή ελέγχους στο ευρύ κοινό.

Οι Συνθήκες γράφονται χαρακτηριστικά στη "γλώσσα συνθήκης", η οποία ορίζει τις υποχρεώσεις μεταξύ των κρατών, αλλά όχι ποια άτομα μέσα σε εκείνα τα κράτη είναι υπεύθυνα για τις κρατικές υποχρεώσεις. Το κράτος πρέπει συχνά να λάβει μερικά ενεργά μέτρα προκειμένου να εφαρμόσει πρακτικά τις διεθνείς υποχρεώσεις του και πρέπει "να μεταφράσει" τη γλώσσα της σύμβασης στην εθνική νομοθεσία.

Σε γενικές γραμμές, οι συμβάσεις είναι γενικής φύσης. Πρέπει να είναι για να καλυφθεί μια ευρεία ποικιλία των νομικών συστημάτων στις διαφορετικές χώρες σε όλο τον κόσμο. Τα κράτη πρέπει να μετατρέψουν εκείνες τις γενικές διατάξεις στις λεπτομέρειες με έναν τρόπο που να είναι σύμφωνα με τα παραδοσιακά νομικά όργανα της χώρας και να είναι σύμφωνος με το διοικητικό της σύστημα. Γενικά, οι διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις δεν περιλαμβάνουν τις ποινικές ρήτρες για τη μη συμμόρφωση. Αυτό είναι για την εθνική νομοθεσία που εξετάζει, και γι' αυτό πολλές συνθήκες πρέπει να επιβεβαιωθούν από το νομοθετικό σώμα πριν τίθενται σε ισχύ. Επιπλέον, η εφαρμογή των εθνικών υποχρεώσεων θα είναι μέσω των εθνικών αρχών, των εταιριών και των ατόμων. Επομένως η σύμβαση πρέπει να προσαρμοστεί για να ταιριάζει στο τοπικό νομικό καθεστώς.

### 2.1.3 Τα μη συμβαλλόμενα μέρη

Το ότι μια χώρα δεν υπέγραψε, δεν επικύρωσε ή δεν δέχτηκε μια σύμβαση δε σημαίνει ότι δεν έχει κανένα περαιτέρω ενδιαφέρον για εκείνη την σύμβαση. Προτού οι συμβάσεις να γίνουν κανόνας, πολλές χώρες δεσμεύονται από το διεθνές δίκαιο. Ένα παράδειγμα αυτού ήταν η έκταση των χωρικών υδάτων (γενικά αποδεκτών τα τρία ναυτικά μίλια) και η έννοια της ελευθερίας στο εξωτερικό υψηλών θαλασσών. Εδώ, οι ελευθερίες της ναυσιπλοΐας, και του δικαιώματος της αλιείας, της τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και σωληνώσεων, αναγνωρίστηκαν ως γενικές αρχές του διεθνούς δικαίου που ασκείται από όλα τα κράτη (με το λογικό σεβασμό στα

συμφέροντα άλλων κρατών). Μερικές φορές, ένα μεγάλο μέρος του διεθνούς δικαίου κωδικοποιείται στις συμβάσεις, όπως η Συνθήκη της Γενεύης σχετικά με τις υψηλές θάλασσες, το 1958.

#### 2.1.4 Η συμμόρφωση

Όταν οι κατάλληλοι όροι τηρηθούν, η σύμβαση τίθεται σε ισχύ για εκείνα τα κράτη που την έχουν επικυρώσει ή που την δέχτηκαν. Υπάρχει συνήθως μια περίοδος επιείκειας για να επιτρέψει σε όλα τα κράτη να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για την εφαρμογή της. Οι πρόσφατες συμβάσεις είναι ανοικτές για υπογραφή για μια περίοδο 12 μηνών. Μετά από αυτήν, είναι δυνατό για τα μη συμβαλλόμενα κράτη να την δεχτούν. Οι Συνθήκες τοποθετούν μια υποχρέωση στα κράτη να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα.

Συχνά η εθνική νομοθεσία πρέπει να αλλάξει για να επιβάλει τις διατάξεις της σύμβασης, δεδομένου ότι ο IMO δεν έχει καμία δύναμη από αυτή την άποψη. Οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις επιβάλλουν τις διατάξεις των Συνθηκών του IMO όσον αφορά στα σκάφη τους, με τη δημιουργία των παραβάσεων και την καθιέρωση των ποινικών ρητρών για την παράβαση. Οι λιμενικές αρχές έχουν περιορίσει τις δυνάμεις της επιβολής με σεβασμό των ξένων σκαφών. Μερικές συμβάσεις απαιτούν από τα σκάφη να φέρουν ορισμένα πιστοποιητικά που δείχνουν ότι έχουν επιθεωρηθεί και, στην πραγματικότητα, ανταποκρίνονται στα απαραίτητα πρότυπα. Αυτά τα πιστοποιητικά γίνονται αποδεκτά κανονικά ως απόδειξη από τις αρχές των λιμενικών αρχών ότι το σκάφος έχει ανταποκριθεί στα απαραίτητα πρότυπα, αν και σε μερικές περιπτώσεις, περαιτέρω μέτρα μπορούν να ληφθούν.

#### 2.1.5 Κανονισμός για την ασφάλεια

Κανονισμός 19 του κεφαλαίου I του SOLAS 1974 των κρατών: "Κάθε σκάφος ευρισκόμενο σε έναν λιμένα ενός άλλου συμβαλλόμενου κράτους υποβάλλεται σε έλεγχο από τους ανώτερους υπαλλήλους που εγκρίνονται κατάλληλα από την κυβέρνηση εφ' όσον αυτός ο έλεγχος κατευθύνεται προς την επαλήθευση ότι τα πιστοποιητικά που εκδίδονται στο πλαίσιο του κανονισμού 12 ή του 13 ισχύουν." Ο κανονισμός υπογραμμίζει ότι αυτά τα πιστοποιητικά θα γίνουν αποδεκτά" εκτός αν υπάρχουν σαφείς λόγοι για να θεωρήσουν ότι η κατάσταση του σκάφους ή του εξοπλισμού του δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά με τις λεπτομέρειες οποιαδήποτε από τα πιστοποιητικά ". Σε αυτήν την περίπτωση "ο ανώτερος υπάλληλος που πραγματοποιεί



τον έλεγχο θα λάβει τέτοια μέτρα ώστε να εξασφαλίσει ότι το σκάφος δεν θα πλεύσει έως ότου μπορεί να προχωρήσει στη θάλασσα χωρίς κίνδυνο στους επιβάτες ή το πλήρωμα". Το σκάφος μπορεί να τεθεί υπό κράτηση εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι για να θεωρήσουν ότι η κατάσταση του σκάφους και του εξοπλισμού του δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά με τις λεπτομέρειες εκείνου του πιστοποιητικού.

Εντούτοις, σε περίπτωση που τέτοια μέτρα λαμβάνονται, το κράτος σημαίας (και ο IMO) πρέπει να ειδοποιηθούν. Εν πάση περιπτώσει, οι λιμενικές αρχές πρέπει να καταβάλουν κάθε πιθανή προσπάθεια να αποφύγουν αδικαιολόγητη καθυστέρηση του σκάφους. Η Συνθήκη SOLAS περιέχει πολλές διατάξεις και συνεχώς ενημερώνεται με την πρόοδο της τεχνολογίας και δεδομένου ότι τα ατυχήματα επεξηγούν μερικά από τα ελλείμματα των ισχυόντων κανονισμών.

## 2.2 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

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.

### 2.2.1 Το διεθνές πλαίσιο

Η Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το νόμο της θάλασσας, 1982 (UNCLOS) καθιερώνει τα γενικά δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας, Μέσα στα Ηνωμένα Έθνη δύο ειδικευμένοι οργανισμοί εξετάζουν τις θαλάσσιες υποθέσεις, ο διεθνής θαλάσσιος οργανισμός (IMO) και ο διεθνής οργανισμός εργασίας (ILO), και έχουν την ευθύνη για την ανάπτυξη και την αναπροσαρμογή των συμβάσεων και των οδηγιών στο πλαίσιο των οποίων τα σκάφη πρέπει να συμμορφώνονται. Γενικά, θέματα σχετικά με την ασφάλεια εν πλω, την πρόληψη ρύπανσης και την κατάρτιση των ναυτικών εξετάζονται από τον IMO, εκτιμώντας ότι ο ILO εξετάζει τα θέματα σχετικά με την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης εν πλω. Ενώ ο IMO και ο ILO θέτουν το διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο για τα σκάφη, κάθε κράτος μέλος φέρει την ευθύνη για την εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων που έχει επικυρώσει στα σκάφη που φέρουν τη σημαία του.

Οι διεθνείς συμβάσεις που αναπτύσσονται από τον IMO διαμορφώνουν το κύριο πλαίσιο της ασφάλειας, τους κανονισμούς κατάρτισης και πρόληψης ρύπανσης, με τους SOLAS, Marpol, STCW, τις Συνθήκες γραμμών φόρτωσης και Χωρητικότητας φορτίων να είναι οι υπόλοιποι σημαντικοί κανονισμοί. Αυτοί υποστηρίζονται από τους κανόνες των Νηογνομόνων που εστιάζουν κατά ένα μεγάλο μέρος στη δομή του σκάφους, συμπεριλαμβανομένων των υλικών που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή του, τις διαστάσεις του πλαισίου και των ουσιαστικών μηχανικών συστημάτων όπως η κύρια μηχανή. Οι απαιτήσεις των Νηογνομόνων και των διεθνών συμβάσεων μπορούν να συσχετιστούν.

### 2.2.2 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, 1982 (UNCLOS), ένα κράτος έχει το δικαίωμα να ασκήσει κάποιο βαθμό ελέγχου σε πλοία ξένων σημαίων που βρίσκονται μέσα στην αρμοδιότητά του. Εντούτοις, κάτω από UNCLOS, 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 (IMO) και οι συμβάσεις διεθνούς οργανισμού εργασίας (ILO) 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 αναξιοίπλων σκαφών από την πλεύση τους στη θάλασσα.

Παρά αυτή την αιτιολόγηση, ο UNCLOS έχει προσπαθήσει να περιορίσει την έκταση του PSC προς τα ξένα σκάφη και να καθορίσει μερικές πολύ ακριβείς διαδικασίες. Οι δυνάμεις που χορηγούνται στις λιμενικές αρχές κάτω από τον UNCLOS περιορίζονται στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και σε μη γενικούς κανονισμούς για την ασφάλεια, οι οποίοι βρίσκονται στις μεμονωμένες συμβάσεις IMO και ILO. Αρχικά, το PSC περιορίστηκε κυρίως να εξασφαλίσει συμμόρφωση με τις τεχνικές πτυχές των συμβάσεων IMO. Εντούτοις, οι πρόσφατες αλλαγές solas '74 καθιστούν πιθανό για τους ανώτερους υπαλλήλους PSC να ελέγξουν τις λειτουργικές απαιτήσεις "όταν υπάρχουν σαφείς λόγοι για να θεωρήσουν ότι ο καπετάνιος ή το πλήρωμα δεν εξοικειώνεται με τις ουσιαστικές διαδικασίες καταστώματος σχετικά με την ασφάλεια του σκάφους. Παρόμοιες αλλαγές έχουν γίνει και στα MARPOL 73/78 και STCW το 1978, όπως τροποποιούνται το 1995.

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 επιλεγούν 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, 1990 (OPA 90).

### 2.2.3 Επιλογή Σκαφών Προς Επιθεώρηση

Οι λιμενικές αρχές αναγνωρίζουν ότι η επιθεώρηση όλων των ξένων σκαφών που εισέρχονται στα λιμάνια τους θα ήταν ασύμφορη οικονομικά αλλά και περιττή αφού δεν είναι όλα τα σκάφη σε κατάσταση κάτω του μετρίου. Η γενική μέθοδος που υιοθετείται από τις τοπικές λιμενικές αρχές είναι να τεθούν γενικά ποσοστά επιθεώρησης για να εξασφαλιστεί ότι ένας ελάχιστος αριθμός σκαφών επιθεωρείται, και να χρησιμοποιηθεί ένα σύστημα αξιολόγησης έτσι ώστε να επιθεωρούνται τα σκάφη που είναι πιθανότατα κάτω του μετρίου. 24 Η επιλογή για επιθεώρηση γίνεται σε κάθε MOU ανεξάρτητα, ακολουθώντας ένα σύστημα βαθμολόγησης, έτσι ώστε να αναγνωρίζονται εκ των προτέρων τα πιθανώς κάτω του μετρίου πλοία. Επιπλέον, τα σκάφη μιας ορισμένης ηλικίας και ενός τύπου επιλέγονται συγκεκριμένα με σκοπό τη διεξαγωγή των εκτεταμένων επιθεωρήσεων, και των ειδικών εκστρατειών επιθεώρησης που επικεντρώνονται στον έλεγχο ειδικών θεμάτων και τομέων των σκαφών.

Σε γενικές γραμμές το κάθε σκάφος προβλέπεται από το καταστατικό να επιθεωρείται μια φορά κάθε έξι μήνες. Τα ποσοστά των σκαφών που επιθεωρούνται δεν είναι ίδια για όλες τις τοπικές συμφωνίες και έχουν ως σκοπό να εξασφαλίσουν ότι ένας σεβαστός αριθμός διαφορετικών ξένων σκαφών επιθεωρείται κάθε έτος. Επειδή μερικά λιμάνια ή κράτη έχουν περισσότερους επιθεωρητές από άλλα, το ποσοστό επιθεώρησης ποικίλει συχνά από λιμάνι σε λιμάνι ακόμα και μέσα στο ίδιο MOU. Εντούτοις ένα ετήσιο ποσοστό επιθεώρησης τίθεται για ολόκληρη την περιοχή. Το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού, παραδείγματος χάριν, έχει ετήσιο ποσοστό επιθεώρησης ξένης σημαίας 25%.

### 2.2.4 Βάσεις Δεδομένων

Για να είναι σε θέση οι λιμενικές αρχές να προσδιορίσουν τα κατάλληλα σκάφη για επιθεώρηση, συνεργάζονται μεταξύ τους και χρησιμοποιούν βάσεις δεδομένων όπως οι SIRENAC και APCIS διοικούμενες από το Παρίσι και το Τόκιο MOU αντίστοιχα. Αυτές τους παρέχουν στοιχεία όπως λίστες άφιξης σε λιμάνια, προγράμματα ναυτιλίας, εκθέσεις θέσης σκαφών, εκθέσεις προηγούμενων επιθεωρητών. Υπάρχουν επίσης οι

διεθνείς βάσεις δεδομένων που παρέχουν στοιχεία όχι μόνο για επιθεωρήσεις που έγιναν σε κάποια συγκεκριμένη περιοχή αλλά από όλο τον κόσμο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και διάφορες άλλες θαλάσσιες υπηρεσίες (Γαλλία, Ιαπωνία, Σιγκαπούρη, Ισπανία, Αγγλία και οι ΗΠΑ) καθιέρωσαν το 2000 το EQUASIS.

Η επιλογή των σκαφών που θα επιθεωρηθούν βασισμένη καθαρά στους αριθμούς δεν μπορεί φυσικά να διαχωρίσει τα σκάφη που είναι σε καλή κατάσταση από αυτά που δεν είναι. Οι λιμενικές αρχές έχουν αρχίσει να σκέπτονται σοβαρά το ενδεχόμενο 25 δημιουργίας μιας κλίμακας βαθμολόγησης των σκαφών ανάλογα με την ιστορία τους στις επιθεωρήσεις που έχουν περάσει. Έτσι τα σκάφη με υψηλή βαθμολογία θα έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες να επιθεωρηθούν από αυτά με χαμηλή βαθμολογία. Το συμφωνηθέν ποσοστό επιθεωρήσεις για την κάθε περιοχή θα επιτευχθεί πιο εύκολα και οι επιθεωρήσεις θα είναι πιο αποτελεσματικές.

#### 2.2.5 Οι εγκαταστάσεις υποδοχής και τα σκάφη λιμένων

Το παράκτια κράτη πρέπει να παράσχουν εγκαταστάσεις για τα σκάφη έτσι ώστε να απελευθερωθούν τα απόβλητα τους (πετρελαιοειδή απόβλητα, χημικά υπολείμματα, λύματα, απορρίμματα) στα λιμάνια τους και όχι στα θαλάσσια ύδατα. Όλοι οι συμμετέχοντες (Marpol) πρέπει να εξασφαλίσουν την παροχή επαρκών εγκαταστάσεων για την υποδοχή των ελαιούχων υπολειμμάτων και των ελαιούχων μιγμάτων στα τερματικά φόρτωσης πετρελαίου, τους λιμένες επισκευής κ.λπ... Εντούτοις, πολλοί σταθμοί φόρτωσης πετρελαίου βρίσκονται στις αναπτυσσόμενες χώρες που συχνά δεν έχουν τα κεφάλαια για την κατασκευή τέτοιων εγκαταστάσεων. Οι οδηγίες του Marpol δεν υποχρεώνουν τις κυβερνήσεις αυτών των χωρών να παρέχουν αυτές τις εγκαταστάσεις υποδοχής, ούτε διευκρινίζουν ότι πρέπει αυτές αν υπάρχουν να παρέχονται δωρεάν. Είναι ειρωνικό ότι πολλές χώρες που έχουν παραπονεθεί για τη θαλάσσια ρύπανση στα ύδατά τους είναι οι ίδιες οι χώρες που έχουν αποτύχει να εξασφαλίσουν ότι οι κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής παρέχονται, όπου είναι απαραίτητο, στους λιμένες τους. Υπάρχουν διάφορες οδηγίες για την παροχή επαρκών εγκαταστάσεων υποδοχής στους λιμένες που δημοσιεύονται από τον IMO που επιδεικνύουν πώς οι εγκαταστάσεις υποδοχής για τις διάφορες ουσίες μπορούν να παρασχεθούν με λογικό κόστος. Η αποτυχία να παρασχεθούν τέτοιες

εγκαταστάσεις σημαίνει ότι τα σκάφη θα πρέπει ή να προσπαθήσουν να κρατήσουν τα απόβλητα που παράγονται εν πλω για πάντα, ή να παρεκκλίνουν σε ένα λιμάνι όπου οι εγκαταστάσεις υποδοχής είναι διαθέσιμες, (προσθέτοντας στις λειτουργικές δαπάνες) ή παράνομα να απαλλαχθούν από αυτά στη μέση του ωκεανού και να διακινδυνεύσουν μερικές φορές τεράστιες ποινικές ρήτρες.

Σκάφη που ανήκουν στη λιμενική αρχή (ρυμουλκά, πειραματικές βάρκες, φορτηγίδες αποθηκών, υδρογραφικά σκάφη) πρέπει μέσα στο λιμάνι η λειτουργία τους να συμμορφώνεται με τη σχετική εθνική νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις καθώς αυτές ισχύουν (όπως οι κανονισμοί για την πρόληψη των συγκρούσεων εν πλω). Οι οδηγίες που δίνονται από τις υπηρεσίες κυκλοφορίας σκαφών, ή από τις λιμενικές αρχές, ή τους πιλότους πρέπει να είναι σαφείς, συνοπτικές και ακριβείς και προσοχή πρέπει να ληφθεί για να εξασφαλίσει ότι οι διαταγές γίνονται κατανοητές πλήρως με το λαμβάνον σκάφος.

Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, το κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να ασκήσει έλεγχο στα σκάφη των ξένων κρατών μέσα στους λιμένες τους. Αυτό δεν είναι ένα απόλυτο δικαίωμα, αλλά είναι κατάλληλο από την ταυτόχρονη αρμοδιότητα του κράτους σημαίας. Κάθε κράτος έχει διαφορετικά δικαιώματα, ευθύνες και υποχρεώσεις. Τα κράτη σημαίας έχουν την πλήρη και αποκλειστική αρμοδιότητα του σκάφους στις ανοιχτές θάλασσες, και απαιτούνται για να ασκήσουν αποτελεσματικά την αρμοδιότητα και τον έλεγχό τους σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα των σκαφών που φέρουν τη σημαία τους. Αυτό σημαίνει ότι τα κράτη σημαίας πρέπει να καθιερώσουν έναν κατάλογο που θα περιέχει τα ονόματα και τις λεπτομέρειες των σκαφών που φέρουν τη σημαία τους. Τα κράτη σημαίας πρέπει επίσης να λάβουν τα μέτρα όπως είναι απαραίτητος για :

(α) Κατασκευή, εξοπλισμός και πλοϊμότητα των σκαφών.

(β) Η επάνδρωση των σκαφών, όροι εργασίας και κατάρτιση των πληρωμάτων.

(γ) Η χρήση των σημάτων, η συντήρηση των επικοινωνιών και της πρόληψης των συγκρούσεων.

## 2.2.6 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 κράτους 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.

## 2.2.7 Ο ρόλος του κράτους σημαίας

Τα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι το σκάφος ανταποκρίνεται στα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων και στους κανόνες των Νηογνομών 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.

#### 2.2.8 Ευθύνη κράτους σημαίας απέναντι στο κρατικό έλεγχο λιμένων

Ο UNCLOS απαιτεί κάθε κράτος να ασκεί αποτελεσματικά την αρμοδιότητα και τον έλεγχο του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα των σκαφών που φέρουν τη σημαία του. Αυτό περιλαμβάνει την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την αξιοπλοΐα των σκαφών, την επάνδρωση, τους όρους εργασίας και την κατάρτιση των πληρωμάτων, την χρήση των σημάτων, την συντήρηση των επικοινωνιών και την πρόληψη των συγκρούσεων. Τα κράτη σημαίας πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα σκάφη που φέρουν τη σημαία τους συμμορφώνονται με τους εφαρμόσιμους διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα, καθώς επίσης και με τους εσωτερικούς νόμους και τους κανονισμούς τους, για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον από τα σκάφη. Τα κράτη σημαίας θα παράσχουν την αποτελεσματική επιβολή των κανόνων, ανεξάρτητα από όπου μια παραβίαση εμφανίζεται.

Ο θαλάσσιος νόμος αναγνωρίζει τις έννοιες της αρμοδιότητας παράκτιων αρχών κράτους και λιμενικών και βασίζεται σε μια μορφή ή άλλη της αρχής της εδαφικότητας. Το πρώτο δείχνει την αρμοδιότητα του κράτους για τα χωρικά του ύδατα και την αποκλειστική οικονομική ζώνη του, ενώ το τελευταίο δείχνει την κρατική αρμοδιότητα πέρα από τα σκάφη στους λιμένες του, συνήθως, αλλά όχι πάντα, στα εσωτερικά της ύδατα.

Όσον αφορά τη ρύπανση από τα σκάφη, ο UNCLOS επιβάλλει τις υποχρεώσεις και στα κράτη σημαίας και στα παράκτια κράτη. Τα παράκτια κράτη μπορούν, στην άσκηση των κυρίαρχων δικαιωμάτων τους μέσα στα χωρικά ύδατά τους, να εκδώσουν τους νόμους και τους κανονισμούς για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα ξένα σκάφη. Τα κράτη που γίνονται συμβαλλόμενα μέρη

σε μια σύμβαση δέχονται ορισμένες υποχρεώσεις, αλλά και αποκτούν ορισμένα δικαιώματα και προνόμια έναντι άλλων κρατών που είναι συμβαλλόμενα μέρη. Το κράτος σημαίας συμφωνεί να λάβει ορισμένα μέτρα ενάντια στα σκάφη που καταχωρούνται στην αρμοδιότητά του, αλλά και δέχεται ότι οι παράκτιες και λιμενικές αρχές μπορούν να λάβουν ορισμένα μέτρα ενάντια στα σκάφη του κράτους σημαίας όταν είναι κάτω από (την ταυτόχρονη) αρμοδιότητά τους. Εντούτοις, αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη δέχονται ότι τα μέτρα που μπορούν να ληφθούν είναι περιορισμένα σε εκείνα που περιλαμβάνονται στη Συνθήκη.

#### 2.2.9 Γενικά για τα κράτη σημαίας

Μερικά κράτη σημαίας έχουν χειρότερα μέτρα ασφάλειας για τα σκάφη που εισάγονται στον κατάλογό τους από άλλα. Αυτό είναι ένα αποτέλεσμα διάφορων παραγόντων, συμπεριλαμβανομένου ενός ανεπαρκούς αριθμού καταρτισμένων επιθεωρητών, μικρής θαλάσσιας διοίκησης, και μιας έλλειψης πολιτικής θέλησης να βελτιωθούν τα μέτρα ασφάλειας και νομοθεσίας, κατάλληλη διοίκηση και επιβολή. Ενώ η "μαύρη λίστα" των κρατών σημαίας υψηλού κινδύνου ποικίλλει από χρόνο σε χρόνο, μερικά κράτη σημαίας κατορθώνουν να περιληφθούν σε αυτόν τον κακόφημο κατάλογο για σειρά ετών. Τα κράτη αυτά ενεργοποιούν τα "ανοικτά ληξιαρχεία" που αφήνουν τη διοίκηση των εμπορικών στόλων τους στους ιδιώτες προσπαθώντας να λειτουργήσουν χωρίς τον ελάχιστο αριθμό προσωπικού ή επιθεωρητών χωρίς την απαραίτητη ικανότητα, εμπειρία, γνώση ή με το ανεπαρκές κίνητρο.

#### Επιθεωρήσεις εκ μέρους της σημαίας (Statutory survey)

Οι επιθεωρήσεις που αφορούν τη σημαία μπορούν να διενεργηθούν από την κλάση εκ μέρους ενός κράτους (σημαίας) όταν υπάρχει η κατάλληλη εξουσιοδότηση.

Τέτοιου είδους επιθεωρήσεις απαιτούν ικανοποίηση των διεθνώς συμβάσεων, όπως η SOLAS (κυρίως το πιστοποιητικό safety construction), η MARPOL , η Load Line Convention (σύμβαση γραμμής φόρτωσης) και είναι συμπληρωματικές των απαιτήσεων της κλάσης.

## 2.2.10 Οι συνθήκες αναλυτικότερα

Η συνθήκη MARPOL καλύπτει όλες τις πτυχές της ρύπανσης από τα σκάφη, συμπεριλαμβανομένης της πρόληψης της μόλυνσης από το πετρέλαιο, από τα επιβλαβή υγρά, από τις επιβλαβείς συσκευασμένες ουσίες, από τη μόλυνση των λυμάτων, τα απορρίμματα, και πιο πρόσφατα, από τις εκπομπές αερίων από τα μηχανήματα καταστρώματος. Ισχύει για τα σκάφη όλων των τύπων εκτός από τα θωρηκτά και τα κρατικά σκάφη στη μη εμπορική υπηρεσία, και επιτρέπει στα συμβαλλόμενα μέρη να ελέγξουν ότι ένα σκάφος μέσα σε ένα λιμάνι ή ένα παράκτιο τερματικό έχει προμηθευτεί τα έγκυρα πιστοποιητικά. Επίσης επιθεωρήσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν για να ελέγξουν εάν ένα σκάφος έχει απαλλάξει οποιοσδήποτε επιβλαβείς ουσίες στη θάλασσα. Ενώ λοιπόν τα πρότυπα που εφαρμόζονται είναι συνήθως εκείνα που περιλαμβάνονται στις διεθνείς συμβάσεις που προβλέπουν PSC, υπάρχει κάποια ανάγκη για τη συνέπεια στην εφαρμογή.

Υπάρχουν διάφορες διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις με τις παροχές PSC. Αυτές περιλαμβάνουν τη διεθνή Συνθήκη για την ασφάλεια της ζωής εν πλω SOLAS 1974, και τα πρωτόκολλα του 1978 και του 1988, τη διεθνή Συνθήκη σχετικά με τις γραμμές φορτίων 1966, και τροποποιήσεις του 1971 ..1975 ..1979 ..1983 και 1995, συν το πρωτόκολλο του 1988, τη διεθνή Συνθήκη για την πρόληψη της ρύπανσης από τα σκάφη, 1973 όπως τροποποιείται από το πρωτόκολλο του 1978 που αφορά επιπλέον, ως τροποποιεί Marpol 73/78, και τη διεθνή Συνθήκη σχετικά με τα πρότυπα της κατάρτισης, της πιστοποίησης και της επιτήρησης για τους ναυτικούς (STCW) 1978 μαζί με τις ογκώδεις τροποποιήσεις του 1995 (STCW- 95), και τη διεθνή Συνθήκη σχετικά με τη μέτρηση χωρητικότητας των σκαφών (ITC) 1969.

Επιπλέον, υπάρχουν πάνω από 200 ψηφίσματα συνελεύσεων που εξετάζουν τις τεχνικές προδιαγραφές, πιο λεπτομερείς συστάσεις που εξετάζουν τις συγκεκριμένες καταστάσεις πρότυπα απόδοσης κώδικες και οδηγίες. Κατόπιν υπάρχουν μερικά ψηφίσματα που εγκρίνονται από την Επιτροπή ναυτιλιακής ασφάλειας. Μια δραστηριότητα που περιλαμβάνεται επίσης σε μερικές περιφερειακές συμφωνίες PSC είναι ο έλεγχος της Συνθήκης εμπορικής ναυτιλίας ILO (κατώτατα επίπεδα), το 1976.

Τα κράτη σημαίας υποχρεώνονται για να καθιερώσουν και να διατηρήσουν τον αποτελεσματικό έλεγχο των σκαφών που φέρουν τη σημαία τους. Αυτή η απαίτηση καθορίζεται στο άρθρο 94 UNCLOS και περιλαμβάνεται συγκεκριμένα στις Συνθήκες που απαριθμούνται ανωτέρω. Οι επιθεωρητές κράτους σημαίας πρέπει να έχουν μια άριστη εκπαίδευση, καθώς επίσης και τα κατάλληλα προσόντα και την εμπειρία. Εντούτοις, αναγνωρίζεται ότι μερικές χώρες δεν μπορούν να έχουν τους ικανοποιητικούς αριθμούς τέτοιων ικανών ατόμων. Σε αυτές τις περιπτώσεις, τα κράτη μπορούν να εξουσιοδοτήσουν τις ευθύνες τους εν προκειμένω στις "αναγνωρισμένες οργανώσεις που ενεργούν εξ ονόματος της διοίκησης". Ο IMO έχει δημοσιεύσει "τις οδηγίες που επιτρέπουν στις οργανώσεις για να ενεργήσουν εξ ονόματος μιας διοίκησης" στο ψήφισμα A.739(18). Οι περισσότερες από αυτές τις εξουσιοδοτημένες οργανώσεις είναι Νηογνώμονες.

#### 2.2.11 Εναρμόνιση των κανόνων

Υπάρχουν κάποια κράτη που έχουν πρόσθετες νομικές διατάξεις όσον αφορά τη ναυτιλία όπως οι USA αλλά και τρέχοντα μέλη της διεθνούς ένωσης των Νηογνώμωνων (IACS) που ανταγωνίζονται το ένα με το άλλο για οικονομικά οφέλη. Κάτω από τη κυριαρχία όμως του IMO υπάρχει ένας σημαντικός βαθμός εναρμόνισης των κανόνων και των κανονισμών του κάθε κράτους με αυτούς του IMO. Επομένως, τα περισσότερα θέματα σχετικά με την ασφαλή λειτουργία των σκαφών καλύπτονται από τις συμβάσεις IMO, και τα περισσότερα έθνη έχουν εγκρίνει αυτές τις διατάξεις στην εθνική νομοθεσία με λίγες, ενδεχομένως, τροποποιήσεις ή τροποποιήσεις. Εντούτοις, υπάρχουν μερικές αποκλίσεις όταν την ερμηνεία, και ο IMO έχει εκδώσει διάφορες ψηφίσματα και εγκυκλίους σχετικά με τις διαδικασίες για το PSC.

#### 2.2.12 Ο κώδικας ISM

Οι έρευνες σχετικά με τα ατυχήματα έχουν ανακαλύψει ότι οι ανεπάρκειες στη διαχείριση των ναυτιλιακών εταιριών όσον αφορά την λειτουργία των σκαφών τους είναι ένας συμβάλλοντας παράγοντας σε πολλά θαλάσσια ατυχήματα. Κατά συνέπεια, μέτρα έχουν ληφθεί για να κωδικοποιήσουν ορισμένες διοικητικές διαδικασίες και για να εξασφαλιστεί ότι τα πρότυπα της διαχείρισης ασφάλειας καθιερώνονται και διατηρούνται, για να μπορούν να ελεγχθούν αργότερα από τους λειτουργικούς λογιστικούς ελέγχους.

Ο διεθνής διοικητικός κώδικας ασφάλειας (ISM) ισχύει για όλα τα άλλα σκάφη από τον Ιούλιο του 2002. Θεωρείται ότι αυτός ο κώδικας θα έχει μια βαθιά επίδραση στην ασφάλεια των σκαφών εν πλω και τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, δεδομένου ότι απαιτεί από τις ναυτιλιακές εταιρίες να κάνουν ιδιαίτερες αλλαγές στη δομή τους, να εφαρμόσουν τις ασφαλείς διοικητικές διαδικασίες και να διατηρήσουν τα κατάλληλα αρχεία. Ο ISM θα πρέπει να εφαρμοστεί από τους πλοιοκτήτες και να ελεγχθεί από τα κράτη σημαίας, αλλά υπόκειται επίσης στην επιθεώρηση από τις λιμενικές αρχές. Τα σκάφη που δεν φέρνουν την απαραίτητη πιστοποίηση θα μπορούν να αποτραπούν από να εισέλθουν στους ξένους λιμένες.

### 2.3 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΛΙΜΕΝΩΝ

Μια ασυντόνιστη προσπάθεια επιθεωρήσεων PSC μέσα σε μια περιοχή μπορεί να οδηγήσει στην επανάληψη του φαινομένου να πλέουν στις θάλασσες πλοία που δεν τηρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές. Εάν οι επόμενοι επιθεωρητές του PSC δεν έχουν καμία προγενέστερη γνώση των προηγούμενων επιθεωρήσεων, δεν μπορούν να ακολουθήσουν στη διόρθωση των ανεπαρκειών ή των συνήθων παραβατών στόχων. Επίσης πλοία που δεν τηρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές θα επισκέπτονται λιμάνια όπου υπάρχει λιγότερο αυστηρές επιθεωρήσεις των PSC. Αυτό μπορεί να παρακωλύσει 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 έτσι ώστε οι εθνικές λειτουργίες ελέγχου PSC να μπορούν να εκθέσουν τις πληροφορίες και όλα τα μέλη 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 της κλήσης να στοχεύσουν μόνο στα σκάφη που δεν έχουν επιθεωρηθεί πρόσφατα. Γενικά, τα σκάφη που επιθεωρούνται

μέσα στους προηγούμενους έξι μήνες δεν ξαναεπιθεωρούνται εκτός αν υπάρχουν σαφείς λόγοι. Ένας άλλος λόγος είναι να εξασφαλιστεί ότι τα προσδιορισμένα κάτω του μετρίου σκάφη ελέγχονται αποτελεσματικά, ειδικά αυτά που τους έχει επιτραπεί να πλεύσουν με ορισμένα δευτερεύοντα ελαττώματα με την προϋπόθεση ότι αυτά θα αποκατασταθούν στο επόμενο λιμάνι.

### 2.3.1 Οι κανόνες που κυβερνούν τις δραστηριότητες του κρατικού ελέγχου λιμένων

Τον Νοέμβριο του 1995, ο ΙΜΟ υιοθέτησε το ψήφισμα Α.787(19) -διαδικασίες για τον κρατικό έλεγχο λιμένων- το οποίο τροποποιήθηκε το 1999 από το ψήφισμα Α.882(21) και αναμφισβήτητα θα τροποποιηθεί περαιτέρω στο μέλλον. Οι διαδικασίες αυτές προορίζονται να παρέχουν τις βασικές οδηγίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι επιθεωρήσεις κρατικού ελέγχου λιμένων πρέπει να διευθύνονται και πώς να προσδιορίζουν τις ανεπάρκειες σε ένα σκάφος, στον εξοπλισμό του, ή στο πλήρωμά του, με σκοπό την εξασφάλιση ότι οι παροχές ελέγχου συμβάσεων εφαρμόζονται με συνέπεια σε όλο τον κόσμο από λιμάνι σε λιμάνι.

Οι διαδικασίες δεν είναι υποχρεωτικές και προσφέρουν μόνο την καθοδήγηση στις λιμενικές αρχές, αν και οι διαδικασίες αυτές έχουν αναπτυχθεί και έχουν συμφωνηθεί διεθνώς. Ενώ θα έπρεπε οι λιμενικές αρχές των τοπικών συμβάσεων να χρησιμοποιούν τις διαδικασίες αυτές όταν ασκούν τον κρατικό έλεγχο λιμένων, στην πράξη υπάρχουν αρκετές παραλλαγές με τον τρόπο που ερμηνεύονται. Για παράδειγμα εάν οι διαδικασίες των ελέγχων ερμηνεύονταν αυστηρά, μια γενική επιθεώρηση ή μια επιθεώρηση ρουτίνας θα περιοριζόταν στον έλεγχο των πιστοποιητικών του σκάφους, εκτός από κάποιες περιπτώσεις όπου η κατάσταση του σκάφους κρινόταν αμφίβολη. Συχνά όμως υποστηρίζεται ότι μόνο η παρουσία των πιστοποιητικών δεν μπορεί να αποτελέσει απόδειξη ότι το σκάφος βρίσκεται σε καλή κατάσταση και για αυτόν τον λόγο, μερικοί ανώτεροι υπάλληλοι κρατικού ελέγχου λιμένων (PSCO) προχωρούν σε πιο αυστηρές επιθεωρήσεις.

Τρία καθεστώτα κρατικού ελέγχου λιμένων (PSC) παρέχουν στο Equasis τα στοιχεία όσον αφορά τις επιθεωρήσεις και τις κρατήσεις. Το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού (για την Ευρώπη και την περιοχή Βόρειου Ατλαντικού), η ακτοφυλακή των ΗΠΑ και το MOU του Τόκιο (για περιοχή του - 44 - Ειρηνικού της Ασίας). Η συχνότητα των ενημερώσεων των στοιχείων των εκθέσεων PSC που παραλαμβάνονται από τις διαφορετικές περιοχές ποικίλλει και συνεπώς η ακρίβεια των πληροφοριών που παρουσιάζονται ποικίλλει αναλόγως. Οι πληροφορίες που παραλαμβάνονται από το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού για τις επιθεωρήσεις, κρατήσεις και πιθανές διορθώσεις στις προηγούμενες εκθέσεις, ενημερώνεται σε εβδομαδιαία βάση. Οι πληροφορίες που παραλαμβάνονται από το USCG ενημερώνονται σε μηνιαία βάση. Οι αναπροσαρμογές από το πρωτόκολλο σύμβασης του Τόκιο παραλαμβάνονται από Equasis σε μεγαλύτερα και ανώμαλα διαστήματα.

### 2.3.2 Η ομοιομορφία του PSC

Ενώ το σημαντικότερο όφελος της περιφερειακής συνεργασίας είναι η ομοιομορφία των επιθεωρήσεων του PSC μεταξύ των χωρών και μεταξύ των περιοχών, αυτή την περίοδο τα πρότυπα και οι διαδικασίες επιθεώρησης ποικίλλουν πολύ σε όλο τον κόσμο και μεταξύ των μελών περιφερειακών MOU. Η ομοιομορφία μπορεί να επιτευχθεί από τις τυποποιημένες διαδικασίες και τα εγχειρίδια επιθεώρησης, την κατάρτιση και την ανταλλαγή των επιθεωρητών σε άλλες χώρες, και με την χρήση σεμιναρίων μεταξύ των μελών των περιφερειακών συμφωνιών προκειμένου να εναρμονιστούν με τις διαδικασίες.

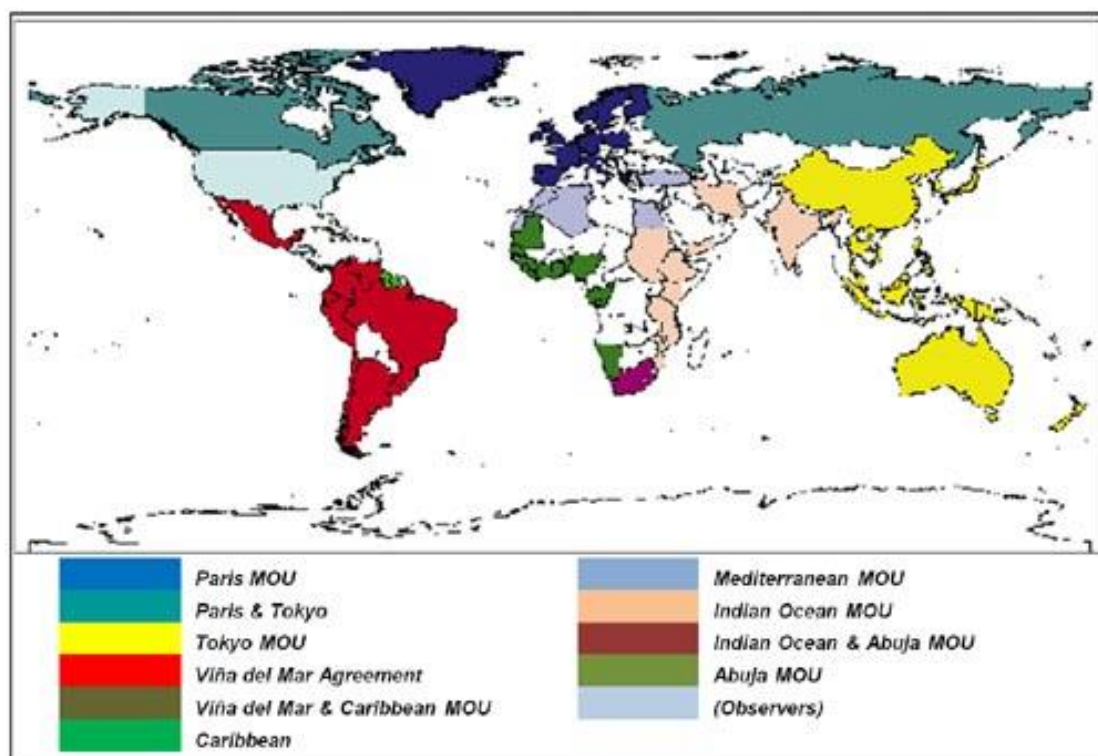
Εντούτοις, ο τελευταίος στόχος θα είναι η ολοκλήρωση όλων των περιφερειακών MOU. Για να πραγματοποιηθεί αυτό θα πρέπει να υπάρξει ομοιομορφία στα συστήματα πληροφοριών, τις βάσεις δεδομένων και τα άλλα τεχνικά ζητήματα. Αν και η αποθήκευση στοιχείων και τα συστήματα ανταλλαγής έχουν εξελιχθεί γενικά μέσα σε κάθε περιοχή, τα μακροπρόθεσμα οφέλη από ένα τυποποιημένο σύστημα

κωδικοποίησης έχουν πλέον αναγνωρισθεί. Τα περισσότερα από τα συστήματα βάσεων δεδομένων που έχουν αναπτυχθεί χρησιμοποιούν τα σύνολα κωδικοποίησης του συγκροτήματος ηλεκτρονικών υπολογιστών πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού. Επίσης θα χρειαστούν αλλαγές στη στάση των πλοιοκτητών και των θαλάσσιων διοικητών, οι οποίοι στο παρελθόν έχουν τείνει να είναι μυστικοπαθείς. Το σύστημα αυτό θα παρέχει τις ευκαιρίες για charterers να επιλέγουν τα κατάλληλα σκάφη που έχουν διατηρηθεί καλά και έχουν ρυθμιστεί επιμελώς από τους ποιοτικούς χειριστές.

### 2.3.3 Περιφερειακές συμφωνίες κρατικού ελέγχου λιμένων ανά τον κόσμο

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 (πρωτόκολλο σύμβασης) για τον κρατικό έλεγχο λιμένων (MOU), συχνά και απλά αναφερόμενος ως "πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού" (Paris MOU). Από εκείνη την ημερομηνία, ο αριθμός κρατών στο πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού έχει αυξηθεί. Αυτό οφείλεται κυρίως στην αύξηση στον αριθμό κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU), και στην οδηγία 95/21/ΕΚ 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.





Σχήμα 17 Περιφερειακές συμφωνίες ανά τον κόσμο I

Στις αρχές της δεκαετίας του '90 περίπου δέκα έτη αφότου διαμορφώθηκε το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού, δημιουργήθηκε στην Άπω Ανατολή μια άλλη μεγάλη περιφερειακή ομαδοποίηση κρατών γνωστή ως Ειρηνικό-Ασιατικό πρωτόκολλο σύμβασης ή Tokyo MOU. Μέλη του σχεδόν όλες οι ασιατικές χώρες που βρέχονται από τον Ειρηνικό Ωκεανό, η Αυστραλία, η Νέα Ζηλανδία όπως και ο Καναδάς και η Ρωσική Ομοσπονδία.

Σχεδόν τον ίδιο χρόνο τα νότια Αμερικανικά Κράτη, μαζί με το Μεξικό και την Κούβα, διαμόρφωσαν τη Vina Del Mar Agreement (Λατινοαμερικανική συμφωνία). Ακολούθησε το πρωτόκολλο σύμβασης του Ινδικού Ωκεανού (Indian Ocean MOU), που είναι μια τοπική ομαδοποίηση των κρατών που εκτείνονται δυτικά από την Ινδία στη Νότια Αφρική, συμπεριλαμβανομένης της Αυστραλίας. Τα τελευταία χρόνια έχει δημιουργηθεί το πρωτόκολλο σύμβασης της Μεσογείου από τα κράτη που βρέχονται από την Νότια Μεσόγειο και την Κύπρο.

Το Δυτικό και Κεντρικό Αφρικανικό πρωτόκολλο σύμβασης (Abuja) που έχει καθιερωθεί πρόσφατα έχοντας στη Νιγηρία την γραμματεία του, καθώς και το

πρωτόκολλο σύμβασης της Μαύρης Θάλασσας με γραμματεία που πρόκειται να εδραιωθεί στην Κωνσταντινούπολη της Τουρκίας, είναι δύο καινούριες συμβάσεις των οποίων τα κράτη μέλη παραμένουν να οριστικοποιηθούν. Ένα περαιτέρω πρωτόκολλο σύμβασης προγραμματίζεται να καλύψει την αραβική περιοχή του Περσικού Κόλπου.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν επιλέξει να παραμείνουν έξω από οποιονδήποτε τοπικό MOU στο πλαίσιο του προγράμματος κρατικού ελέγχου αμερικανικών λιμένων που λαμβάνει μέτρα ελέγχου σε μονομερή βάση.

Αναλυτικότερα οι υπάρχουσες και οι μελλοντικές Συμφωνίες είναι :

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) adopted in Paris (France) on 1 July 1982

Belgium, Canada, Croatia, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Russian Federation, Spain, Sweden, United Kingdom.



Acuerdo de Viña del Mar (Viña del Mar or Latin-America Agreement), signed in Viña del Mar (Chile) on 5 November 1992

Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Columbia, Cuba, Ecuador, Mexico, Panama, Peru, Uruguay, Venezuela, Honduras.

## 2.4 PARIS MOU

Το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού (PARIS MOU) καλύπτει τα ύδατα των ευρωπαϊκών παράκτιων κρατών και τη περιοχή του Βόρειου Ατλαντικού από το Βορρά στην Ευρώπη και δεν αποτελεί διεθνής σύμβαση, αλλά μάλλον μια διοικητική συμφωνία. Δεν εισάγει οποιεσδήποτε νέες τεχνικές απαιτήσεις, αλλά χαρακτηρίζει το κοινό των υπογραφόντων του να επιβάλουν τις σχετικές συμβάσεις αυστηρά.

Στο πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού συμμετέχουν είκοσι χώρες.

Αυτές είναι οι :

Βέλγιο Δανία Καναδάς Κροατία Φινλανδία Γαλλία Γερμανία Ελλάδα Ισλανδία Ιρλανδία Ιταλία Ολλανδία Νορβηγία Πολωνία Πορτογαλία Σλοβενία Ισπανία Ρωσία Σουηδία Μεγάλη Βρετανία Βόρεια Ιρλανδία, καλούμενες εφεξής ως "οι αρχές" :

Οι αρχές αναγνωρίζουν την τελική Διακήρυξη που υιοθετήθηκε στις 2 Δεκεμβρίου του 1980 από την Περιφερειακή Ευρωπαϊκή Διάσκεψη σχετικά με την Ασφάλεια στη Ναυτιλία που υπογράμμισε την ανάγκη να αυξηθεί η ασφάλεια στη ναυτιλία και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και να δοθεί σημασία στις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας στο σκάφος. Επίσης αναγνωρίζουν ότι απαιτείται αποτελεσματική δράση των λιμενικών αρχών για να αποτρέψουν τη λειτουργία των κάτω του μετρίου σκαφών και πως η κύρια ευθύνη για την αποτελεσματική εφαρμογή των προτύπων που καθόρισαν τα διεθνή όργανα στηρίζεται επάνω στις αρχές του κράτους με του οποίου τη σημαία πλέει ένα σκάφος. Εκτιμούν επίσης τη συμβολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων υπογραμμίζοντας την ανάγκη να αποφευχθεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμανιών και την ανάγκη από ένα βελτιωμένο και εναρμονισμένο σύστημα κρατικού ελέγχου λιμένων και της ενίσχυσης της συνεργασίας και της ανταλλαγής πληροφοριών. Τέλος παρατηρούν με εκτίμηση την πρόοδο που επιτυγχάνεται σε αυτούς τους τομείς από το διεθνή θαλάσσιο οργανισμό (IMO) και το διεθνή οργανισμό εργασίας (ILO)

Τα συμβαλλόμενα κράτη συμφώνησαν να επιθεωρούν το 25% των σκαφών ξένης σημαίας που επισκέπτονται τους λιμένες τους κάθε έτος. Καθιέρωσαν μια μόνιμη γραμματεία για να συντονίζει τις διάφορες εθνικές δραστηριότητες και να παρέχει μια περιφερειακή βάση δεδομένων. Εάν ένα σκάφος επιθεωρείται σε μια χώρα και βρίσκεται σε πλήρη συμμόρφωση με όλες τις Συνθήκες που καλύπτονται από το PARIS MOU, κατόπιν δεν υπάρχει καμία ανάγκη για το ίδιο σκάφος να επιθεωρηθεί πάλι στην επόμενη χώρα. Το PSCO μπορεί να κατευθύνει την προσοχή του σε ένα σκάφος που μέχρι τώρα δεν έχει επιθεωρηθεί. Η αξία της περιφερειακής συνεργασίας έχει αναγνωριστεί και το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού έχει υπογραφεί και από άλλες χώρες που δείχνουν ενδιαφέρον για την ποιοτική αναβάθμιση των σκαφών και της μεγαλύτερης ασφάλειας στη θάλασσα.

#### 2.4.1 Δεσμεύσεις των αρχών

1. Κάθε αρχή θα εφαρμόσει τις διατάξεις του υπομνήματος και των επιπλέον παραρτημάτων, τα οποία αποτελούν ένα αναπόσπαστο τμήμα του υπομνήματος.
2. Κάθε αρχή θα διατηρήσει ένα αποτελεσματικό σύστημα κρατικού ελέγχου λιμένων με σκοπό την εξασφάλιση ότι, χωρίς διάκριση ως προς τη σημαία, ξένα εμπορικά σκάφη που είναι δεμένα ή πλέουν σε ένα λιμάνι του κράτους της, συμμορφώνονται με τα πρότυπα που καθορίζονται στα σχετικά όργανα όπως καθορίζεται στη συνέχεια. Κάθε αρχή μπορεί επίσης να πραγματοποιήσει ελέγχους στα σκάφη στις παράκτιες (off shore) εγκαταστάσεις.
3. Κάθε αρχή θα επιτύχει ένα ετήσιο σύνολο των επιθεωρήσεων που αντιστοιχούν σε 25% του μέσου αριθμού μεμονωμένων ξένων εμπορικών σκαφών, εφεξής αναφερόμενα ως "σκάφη", τα οποία μπήκαν στους λιμένες του κράτους της κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων ημερολογιακών ετών για τα οποία είναι διαθέσιμες οι στατιστικές.
4. Κάθε αρχή θα συμβουλευθεί, θα συνεργαστεί και θα ανταλλάξει πληροφορίες με τις άλλες αρχές προκειμένου να προαχθούν οι στόχοι του υπομνήματος.

5. Κάθε αρχή, ή οποιοδήποτε άλλο σώμα, εάν χρειαστεί, θα καθιερώσει μια κατάλληλη διαδικασία για να καθοδηγήσει τις υπηρεσίες και τις λιμενικές αρχές να ενημερώσουν αμέσως την αρμόδια αρχή των λιμενικών αρχών, όποτε μαθαίνουν κατά τη διάρκεια των κανονικών εργασιών τους ότι υπάρχουν ανεπάρκειες που μπορούν να απειλήσουν την ασφάλεια του σκάφους, ή που μπορεί να αποτελέσουν απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον.

#### 2.4.2 Τα σχετικά όργανα

Ο χρόνος που ξοδεύεται στις επιθεωρήσεις του PSC διευθύνεται για να εξασφαλίσει ότι τα σκάφη με ξένη σημαία είναι αξιόπλοα, δεν θέτουν κίνδυνο ρύπανσης, παρέχουν υγιές και ασφαλές εργασιακό περιβάλλον και συμμορφώνονται με τις σχετικές διεθνείς Συνθήκες. Αυτές περιλαμβάνουν τις δώδεκα συμβάσεις που απαριθμούνται πιο κάτω και ονομάζονται "σχετικά όργανα" :

1. International Convention on Load Lines, 1966 (LOAD LINES 66).
2. Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (LL PROT 88).
3. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74).
4. Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 78).
5. Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 88).
6. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78).
7. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 78).

8. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG 72).

9. International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE 69).

10. Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No.147) (ILO 147).

11. The Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No. 147) (ILO147 PROT 96).

12. The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992

Κάθε αρχή θα εφαρμόσει εκείνα τα σχετικά όργανα που είναι σε ισχύ και στα οποία συμμετέχει το κράτος της. Στην περίπτωση των τροποποιήσεων σε ένα σχετικό όργανο κάθε αρχή θα εφαρμόσει εκείνες τις τροποποιήσεις που είναι σε ισχύ και που το κράτος της έχει δεχτεί. Το όργανο που τροποποιείται θα κριθεί έπειτα για να είναι το "σχετικό όργανο" για εκείνη την αρχή. Στην εφαρμογή ενός σχετικού οργάνου, οι αρχές θα εξασφαλίσουν ότι δεν δίνεται άλλη ευνοϊκή μεταχείριση στα σκάφη των μη-συμβαλλόμενων μερών ή στα σκάφη που είναι κάτω από το μέγεθος των συμβάσεων .

Ο χρόνος που ξοδεύεται στην επιθεώρηση θα είναι συνάρτηση του αριθμού διαθέσιμων επιθεωρητών, της κατάστασης του σκάφους, της εστίασης της επιθεώρησης, της αρχικής εξέτασης του σκάφους και των πιστοποιητικών και του αποτελέσματος των προηγούμενων επιθεωρήσεων. Εάν το σκάφος είναι "υψηλού κινδύνου" από την άποψη του τύπου του ή είχε μια φτωχή ιστορία των επιθεωρήσεων PSC, ή είναι νέο στην ιδιαίτερη αρμοδιότητα, ο χρόνος που ξοδεύεται στην επιθεώρηση του σκάφους θα μπορούσε να είναι σημαντικός. Ομοίως εάν φαίνεται στον επιθεωρητή ότι το πλήρωμα δεν εξοικειώνεται με τις ουσιαστικές διαδικασίες καταστρώματος σχετικά με την ασφάλεια του σκάφους, μπορεί να απαιτήσει να αποδείξει το πλήρωμα με τη βοήθεια μιας επίδειξης την ικανότητά του. Εντούτοις, εάν το σκάφος που είναι απλώς επισκέπτης στο λιμάνι, διατηρείται σε καλή κατάσταση και έχει τα απαραίτητα πιστοποιητικά, η επιθεώρηση του PSC θα μπορούσε να τελειώσει σε μερικές ώρες.

Παρά την απαίτηση να μην καθυστερηθεί αδικαιολόγητα ένα σκάφος, οι λιμενικές αρχές έχουν την υποχρέωση να αποτρέψουν τα επισφαλή σκάφη από τη μετάβαση στη

θάλασσα και μπορούν να τα θέσουν υπό κράτηση έως ότου συμμορφωθούν με τα διεθνή πρότυπα. Εάν το σκάφος είναι επισφαλές, αναξιοπλωο, ή επικίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον μπορεί ο επιθεωρητής να απαιτήσει να γίνουν επισκευές ή να αντικατασταθούν μέρη του ουσιαστικού εξοπλισμού, κάτι που θα μπορούσε να διαρκέσει αρκετές ημέρες.

#### 2.4.3 Όχι άλλη ευνοϊκή μεταχείριση

Σκάφη που φέρουν τη σημαία ενός κράτους που δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος σε ένα σχετικό όργανο και επομένως δεν έχει τα πιστοποιητικά που αντιπροσωπεύουν εκ πρώτης όψεως τα στοιχεία των ικανοποιητικών όρων εν πλω, ή τα μέλη του πληρώματος που είναι επανδρωμένο δεν κρατούν τα έγκυρα πιστοποιητικά STCW, θα λάβει πιο λεπτομερή επιθεώρηση ή ανάλογα με την περίπτωση, θα υποβληθεί σε μια πιο εκτεταμένη επιθεώρηση. Κατά την διάρκεια αυτών των επιθεωρήσεων ο ανώτερος υπάλληλος του κρατικού ελέγχου λιμένων θα ακολουθήσει τις ίδιες διαδικασίες όπως προβλέπεται για τα σκάφη στα οποία τα σχετικά όργανα ισχύουν. Εάν το σκάφος ή το πλήρωμα έχει κάποια εναλλακτική μορφή πιστοποίησης, ο ανώτερος υπάλληλος κρατικού ελέγχου λιμένων που επιθεωρεί το σκάφος, μπορεί να τη λάβει υπ' όψιν του. Η κατάσταση ενός τέτοιου σκάφους και του εξοπλισμού του και η πιστοποίηση του πληρώματος και του κατώτατου επιπέδου επάνδρωσης του κράτους σημαίας πρέπει να είναι συμβατοί με τους στόχους των σχετικών οργάνων. Διαφορετικά το σκάφος πρέπει να υπόκειται στους απαραίτητους περιορισμούς για να αποκτήσει το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Όταν ένα σχετικό όργανο δεν ισχύει σε ένα σκάφος που είναι κάτω από το μέγεθος συμβάσεων, τότε ο στόχος του PSCO θα είναι να αξιολογήσει εάν το σκάφος είναι αποδεκτών προτύπων όσον αφορά την ασφάλεια, την υγεία και το περιβάλλον. Στην αξιολόγηση του θα πρέπει να λάβει δεόντως υπόψη παράγοντες όπως τη διάρκεια και τη φύση του προοριζόμενου ταξιδιού ή της υπηρεσίας, το μέγεθος και τον τύπο του σκάφους, τον εξοπλισμό του και τη φύση του φορτίου.

Στην άσκηση των καθηκόντων του θα καθοδηγηθεί από οποιαδήποτε πιστοποιητικά και άλλα έγγραφα που εκδίδονται από ή εξ ονόματος της διοίκησης του κράτους σημαίας. Τα πιστοποιητικά αυτά, η γενική εντύπωσή του σκάφους και η επαγγελματική

κρίση του θα τον οδηγήσουν στην απόφαση εάν και από ποιες απόψεις το σκάφος θα επιθεωρηθεί περαιτέρω.

Στην περίπτωση των ανεπαρκειών που θεωρούνται επικίνδυνες για την ασφάλεια, την υγεία του πλήρώματος ή το περιβάλλον ο ανώτερος υπάλληλος κρατικού ελέγχου λιμένων θα πρέπει να λάβει μέτρα, τα όποια μπορεί να περιλαμβάνουν την κράτηση για να εξασφαλίσει ότι η ανεπάρκεια αποκαθίσταται ή ότι το σκάφος, εάν επιτρέπεται να πλεύσει σε έναν άλλο λιμένα, δεν παρουσιάζει έναν σαφή κίνδυνο στην ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον.

#### 2.4.4 Διαδικασίες επιθεώρησης

- Στην πραγματοποίηση των υποχρεώσεών τους οι αρχές θα πραγματοποιήσουν τις επιθεωρήσεις, που θα αποτελούνται από μια επίσκεψη σε ένα σκάφος προκειμένου να ελεγχθούν τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα. Επιπλέον οι αρχές θα βεβαιωθούν ότι το πλήρωμα και η γενική κατάσταση του σκάφους, συμπεριλαμβανομένου του μηχανοστασίου και της στέγασης και συμπεριλαμβανομένων των υγιεινών όρων, ανταποκρίνεται στους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα. Ελλείψει των έγκυρων πιστοποιητικών ή των εγγράφων ή εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι ότι η κατάσταση ενός σκάφους ή του εξοπλισμού του, ή το πλήρωμά του δεν καλύπτει ουσιαστικά τις απαιτήσεις ενός σχετικού οργάνου, θα πραγματοποιηθεί μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση. Οι αρχές θα περιλάβουν τον έλεγχο στη συμμόρφωση με στις λειτουργικές απαιτήσεις στις επιθεωρήσεις τους.
- Οι αρχές θα εξασφαλίσουν ότι μια επιθεώρηση πραγματοποιείται σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διατάξεις σε οποιοδήποτε σκάφος μη υποκείμενο στην επεκταθείσα επιθεώρηση με έναν παράγοντα στόχων μεγαλύτερο από 50 στο σύστημα πληροφοριών SIRENAC, υπό τον όρο ότι μια περίοδος τουλάχιστον ενός μήνα έχει παρέλθει από την τελευταία επιθεώρηση που πραγματοποιείται στην περιοχή του υπομνήματος.
- Ένα σκάφος είναι εκτεθειμένο σε μια επεκταθείσα επιθεώρηση μετά από μια περίοδο δώδεκα μηνών από την τελευταία επεκταθείσα επιθεώρηση που πραγματοποιείται σε έναν λιμένα μέσα στην περιοχή του υπομνήματος.



Εντούτοις μια επιθεώρηση μπορεί να πραγματοποιηθεί στην περίοδο μεταξύ δύο επεκταθεισών επιθεωρήσεων. Οι αρχές θα εξασφαλίσουν ότι μια επεκταθείσα επιθεώρηση πραγματοποιείται σε ένα σκάφος για το οποίο η επιθεώρηση είναι υποδειγμένη ως υποχρεωτική από το σύστημα SIRENAC στο πρώτο λιμάνι της που επισκέπτεται μετά από μια περίοδο 12 μηνών από την τελευταία επεκταθείσα επιθεώρηση.

- Σε περιπτώσεις όπου, για λειτουργικούς λόγους, μια αρχή είναι ανίκανη να πραγματοποιήσει μια επιθεώρηση ή μια επεκταθείσα επιθεώρηση η αρχή, χωρίς καθυστέρηση, ενημερώνει το σύστημα SIRENAC ότι τέτοια επιθεώρηση δεν πραγματοποιήθηκε.
- Οι αρχές θα επιδιώξουν να αποφύγουν τα σκάφη που έχουν επιθεωρηθεί από οποιοδήποτε από τις άλλες αρχές μέσα στους προηγούμενους έξι μήνες, εκτός αν έχουν σαφείς λόγους για την επιθεώρηση.
- Οι επιθεωρήσεις θα πραγματοποιηθούν από τα κατάλληλα καταρτισμένα πρόσωπα που εγκρίνονται για εκείνο τον σκοπό από την σχετική αρχή και που ενεργούν κάτω από την ευθύνη της. Όταν η απαραίτητη επαγγελματική εμπειρία δεν μπορεί να παρασχεθεί από την αρχή, ο ανώτερος υπάλληλος κρατικού ελέγχου λιμένων εκείνης της αρχής μπορεί να βοηθηθεί από οποιοδήποτε πρόσωπο με την απαραίτητη πείρα. Οι ανώτεροι υπάλληλοι κρατικού ελέγχου λιμένων και τα πρόσωπα που τους βοηθούν δεν θα έχουν κανένα εμπορικό ενδιαφέρον, είτε στο λιμάνι της επιθεώρησης είτε στα σκάφη που επιθεωρούνται, ούτε οι ανώτεροι υπάλληλοι κρατικού ελέγχου λιμένων θα απασχοληθούν κοντά ή θα αναλάβουν την εργασία εξ ονόματος των μη κυβερνητικών οργανώσεων που εκδίδουν τα νομικά και τα πιστοποιητικά του Νηογνώμονα ή που πραγματοποιούν τις έρευνες απαραίτητες για την έκδοση εκείνων των πιστοποιητικών στα σκάφη. Κάθε ανώτερος υπάλληλος κρατικού ελέγχου λιμένων θα φέρει ένα προσωπικό έγγραφο υπό μορφή κάρτας ταυτότητας που εκδίδεται από την αρχή του σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, δείχνοντας ότι ο ανώτερος υπάλληλος κρατικού ελέγχου λιμένων εξουσιοδοτείται για να πραγματοποιήσει τις επιθεωρήσεις.
- Κάθε αρχή θα προσπαθήσει να εξασφαλίσει τη διόρθωση όλων των ανεπαρειών που ανιχνεύονται.
- Στις εξαιρετικές περιστάσεις όπου, ως αποτέλεσμα του αρχικού ελέγχου και μιας πιο λεπτομερούς επιθεώρησης, η γενική κατάσταση ενός σκάφους και του

εξοπλισμού του, επίσης λαμβάνοντας υπόψιν το πλήρωμα και τις συνθήκες του διαβίωσης και εργασίας, βρίσκεται για να είναι κάτω του μετρίου, η αρχή μπορεί να αναστείλει μια επιθεώρηση. Η αναστολή της επιθεώρησης μπορεί να συνεχιστεί έως ότου έχουν λάβει τα αρμόδια συμβαλλόμενα μέρη τα απαραίτητα μέτρα να εξασφαλίσουν ότι το σκάφος συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των σχετικών οργάνων. Πριν από την αναστολή μιας επιθεώρησης, η αρχή πρέπει να έχει καταγράψει τις ανεπάρκειες που οδήγησαν στη κράτηση ανάλογα με την περίπτωση. Σε περιπτώσεις όπου το σκάφος τίθεται υπό κράτηση και μια επιθεώρηση αναστέλλεται, η αρχή θα ειδοποιήσει το συντομότερο δυνατόν τα αρμόδια συμβαλλόμενα μέρη. Η ανακοίνωση θα περιλάβει τις πληροφορίες για την κράτηση. Επιπλέον θα δηλώσει ότι η επιθεώρηση αναστέλλεται έως ότου έχει ενημερωθεί η αρχή ότι το σκάφος συμμορφώνεται με όλες τις σχετικές απαιτήσεις.

- Στην περίπτωση των ανεπαρκειών που είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, η αρχή, πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο κίνδυνος αφαιρείται προτού να επιτραπεί το σκάφος για να προχωρήσει στη θάλασσα. Για αυτόν το λόγο τα κατάλληλα μέτρα θα ληφθούν, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν την παρακράτηση ή μια επίσημη απαγόρευση ενός σκάφους για να συνεχίσει μια λειτουργία λόγω των καθιερωμένων ανεπαρκειών που, χωριστά ή μαζί, θα καθιστούσαν τη λειτουργία επικίνδυνη.
- Στην περίπτωση μιας κράτησης, η αρχή θα ειδοποιήσει αμέσως τη διοίκηση κράτους σημαίας εγγράφως. Η ειδοποίηση θα περιλαμβάνει την έκθεση της επιθεώρησης. Η αναγνωρισμένη οργάνωση που έχει εκδώσει τα πιστοποιητικά κατηγορίας ή τα σχετικά πιστοποιητικά εξ ονόματος της διοίκησης κράτους σημαίας θα ειδοποιηθεί, όπου απαιτείται. Τα ανωτέρω συμβαλλόμενα μέρη θα είναι επίσης δηλωμένα εγγράφως της απελευθέρωσης της κράτησης.
- Όπου το έδαφος για μια κράτηση είναι το αποτέλεσμα της τυχαίας ζημίας που προήλθε κατά την είσοδο του σκάφους στο λιμάνι ή κατά τη διάρκεια των διαδικασιών φορτοεκφόρτωσης, καμία εντολή κράτησης δεν θα εκδοθεί, υπό τον όρο ότι:

ο Ο οφειλόμενος απολογισμός έχει δοθεί στις απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στον κανονισμό SOLAS 74 σχετικά με την ανακοίνωση στη διοίκηση κράτους σημαίας.

ο Πριν από την είσοδο στο λιμάνι ή αμέσως μετά την εμφάνιση μιας ζημιάς, ο καπετάνιος ή ο πλοιοκτήτης έχει υποβάλει στην αρχή κρατικού ελέγχου λιμένων τις λεπτομέρειες των περιστάσεων του ατυχήματος και της ζημιάς που προκλήθηκε και πληροφορίες για την απαραίτητη ανακοίνωση της διοίκησης κράτους σημαίας

ο Κατάλληλα διορθωτικά μέτρα, προς ικανοποίηση της αρχής.

ο Η αρχή έχει εξασφαλίσει, ειδοποιημένη για την ολοκλήρωση των διορθωτικών μέτρων, ότι οι ανεπάρκειες που ήταν σαφώς επικίνδυνες στην ασφάλεια, η υγεία ή το περιβάλλον έχει αποκατασταθεί.

➤ Η ακόλουθη διαδικασία ισχύει ελλείψει των ISM πιστοποιητικών :

ο Όπου η επιθεώρηση αποκαλύπτει ότι το αντίγραφο του εγγράφου της συμμόρφωσης ή το διοικητικό πιστοποιητικό ασφάλειας που εκδίδεται σύμφωνα με το διεθνή διοικητικό κώδικα ασφάλειας για την ασφαλή λειτουργία των σκαφών και για την πρόληψη ρύπανσης (κώδικας ISM) λείπει σε ένα πλοίο στο οποίο ο κώδικας ισχύει στην ημερομηνία της επιθεώρησης, η αρχή θα εξασφαλίσει ότι το σκάφος τίθεται υπό κράτηση.

ο Παρά την απουσία της τεκμηρίωσης, εάν η επιθεώρηση δεν βρίσκει καμία άλλη ανεπάρκεια για κράτηση η αρχή μπορεί να αποσύρει τη διαταγή κράτησης προκειμένου να αποφευχθεί η συμμόρφωση λιμένων. Όταν μια τέτοια απόφαση λαμβάνεται, η αρχή θα ενημερώσει αμέσως όλες τις άλλες αρχές επ' αυτού.

ο Οι αρχές θα λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι όλα τα σκάφη που εγκρίνονται για να αφήσουν ένα λιμάνι του κράτους τους θα τους απαγορευτεί η πρόσβαση σε οποιοδήποτε λιμάνι μέσα στα κράτη, οι αρχές των οποίων είναι υπογράφοντες στο υπόμνημα, μέχρις ότου ο ιδιοκτήτης ή ο μεταφορέας του σκάφους έχει καταδείξει, προς ικανοποίηση της αρχής ότι το σκάφος εκδίδει τα έγκυρα πιστοποιητικά σύμφωνα με τον κώδικα ISM.

#### 2.4.5 Αναγνωρισμένοι Νηογνώμονες

Οι αναγνωρισμένοι από το ParisMOU Νηογνώμονες σύμφωνα με το άρθρο 4(1) της οδηγίας 94/57/EC του Συμβουλίου 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. Registro 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)

### 3. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΛΙΜΕΝΩΝ

#### 3.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Όλες οι επισκέψεις κρατικού ελέγχου λιμένων σε ένα σκάφος πρέπει να αρχίσουν με τον PSCO να διεξάγει μια αρχική επιθεώρηση, εκτός αν υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις που θα τον αναγκάσουν να προχωρήσει άμεσα σε μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση. Εάν κατά τη διάρκεια της αρχικής επιθεώρησης ο PSCO βρει στοιχεία σημαντικών ελαττωμάτων στο σκάφος, στο πλήρωμά του ή στη λειτουργία του, τότε θα έχει σαφείς λόγους για να προβεί σε μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση του σκάφους με σκοπό την εξακρίβωση της πραγματικής του κατάστασης.

Η ύπαρξη μιας συγκεντρωμένης εκστρατείας επιθεώρησης ή ενός εκτεταμένου προγράμματος επιθεώρησης οπωσδήποτε θα αναγκάσουν τον επιθεωρητή του PSCO να διεξάγει μια πιο λεπτομερή έρευνα από αυτή που απαιτείται σε μια αρχική επιθεώρηση. Τα ελαττώματα μπορούν να προσδιοριστούν σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας επιθεώρησης, και ανάλογα με το πόσο σοβαρά είναι θα επακολουθήσει ή όχι κράτηση του σκάφους.

##### 3.1.1 Διάρκεια μεταξύ επιθεωρήσεων

Εάν ένα σκάφος επιθεωρηθεί από τις λιμενικές αρχές και κατά την επιθεώρηση δεν αναφερθούν σημαντικά ελαττώματα, τότε δεν θα πρέπει να περιμένει νέα επιθεώρηση μέσα στους επόμενους έξι μήνες. Θα πρέπει να απαλλαγθεί από περαιτέρω επιθεωρήσεις εκτός εάν υπάρχουν ειδικοί λόγοι που να τις δικαιολογούν. Στην πράξη, τα στοιχεία δείχνουν ότι τα σκάφη ξανά επιθεωρούνται συχνά, χωρίς να υπάρχει κάποιος ιδιαίτερος λόγος, σε διαστήματα λιγότερο των έξι μηνών, ιδιαίτερα όταν κινούνται μεταξύ των περιοχών των λιμενικών αρχών. Επομένως τόσο οι πλοιοκτήτες όσο και οι καπετάνιοι δεν πρέπει να επαναπαύονται για τους επόμενους μήνες μετά από κάποια επιθεώρηση αφού δεν γνωρίζουν πότε θα ακολουθήσει η επόμενη.

### 3.1.2 Τυχαία ζημιά πριν από την είσοδο στο λιμάνι

Είναι πολύ σημαντικό ο καπετάνιος να αναφέρει στη σημαία ή στον Νηογνώμονα που είναι υπεύθυνος για τα χαρτιά του σκάφους οποιαδήποτε ζημιά που προκλήθηκε στο πλοίο κατά την είσοδο του στο λιμάνι. Είναι επίσης σημαντικό ο καπετάνιος ή ο πλοιοκτήτης, πριν μπει το σκάφος στο λιμάνι, να υποβάλλει μια έκθεση στις λιμενικές αρχές που να δηλώνει τις περιστάσεις του ατυχήματος και τη φύση της ζημιάς που έγινε, εάν επιθυμεί να αποφύγει την κράτηση. Τα σχέδια για τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα πρέπει επίσης να ληφθούν άμεσα, και οι λιμενικές αρχές να ειδοποιηθούν μόλις οι εργασίες ολοκληρωθούν.

### 3.1.3 Χρέωση για τις επιθεωρήσεις

Οι λιμενικές αρχές δεν πρέπει να χρεώσουν το σκάφος για οποιαδήποτε γενική επιθεώρηση. Οι δαπάνες των λιμενικών αρχών μπορούν εντούτοις να αναμένονται από τον πλοιοκτήτη εάν η κατάσταση του σκάφους προσκαλέσει μια επιθεώρηση, ή εάν το σκάφος τεθεί υπό κράτηση και ο PSCO πρέπει να επιστρέψει στο σκάφος για μια επανεπιθεώρηση. Για να αποφευχθούν οι περιττές δαπάνες, το σκάφος θα πρέπει επομένως να εξασφαλίσει ότι όλα τα ελαττώματα αποκαθίστανται κατάλληλα πριν ζητηθεί μια επανεπιθεώρηση. Οι δαπάνες επίσης θα επιβαρύνουν το σκάφος εάν ένας επιθεωρητής του PSCO - 60 - παρευρίσκεται σε αυτό λόγω της παρουσίας παραγόντων που έχουν αγνοηθεί. Αυτό συμβαίνει γιατί οι εργασίες προκαλούν αμφιβολίες για το σκάφος, καθιστώντας απαραίτητη την παρουσία ενός επιθεωρητή.

### 3.1.4 Ερχόμενος σε επαφή 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 :
  - ο 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.
  - ο Επικοινωνία με τους ανώτερους υπαλλήλους κρατικού ελέγχου λιμένων για να εξασφαλίσουν ομοιομορφία της ερμηνείας της κλάσης και των νομικών απαιτήσεων. ο 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.
  - ο 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:
  - ο Να βοηθήσει στη διόρθωση των αναφερόμενων ανεπαρειών υλικού ή άλλων αποκλίσεων.
  - ο 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.

### 3.1.5 Προετοιμασία για μια επιθεώρηση

Οι επιθεωρήσεις από τις λιμενικές αρχές δεν ανακοινώνονται εκ των προτέρων με εξαίρεση τις συγκεκριμένες εκστρατείες και τα εκτεταμένα προγράμματα επιθεωρήσεων. Ένα πλοίο λοιπόν δεν μπορεί να γνωρίζει πότε θα επιθεωρηθεί, εκτός

και αν υπάρχουν σαφείς λόγοι. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να βρίσκεται πάντα σε ετοιμότητα για να αποφύγει την κράτηση.

### 3.2 Ο ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΛΙΜΕΝΩΝ (PSCO)

Ο PSCO (Port State Control Officer) προμηθεύεται μια ταυτότητα ως αποδεικτικό στοιχείο της εξουσίας του για να πραγματοποιεί τις επιθεωρήσεις. Όλοι οι PSCO πρέπει επίσης να φέρουν ένα αντίγραφο των γενικών διαδικαστικών οδηγιών για τους PSCO [ψήφισμα IMO A.787(19)] για αναφορά σε περίπτωση ανάγκης κατά την πραγματοποίηση των επιθεωρήσεων (βλέπε πίνακα 20 ).

#### 3.2.1 Χαρακτηριστικά – Τεχνικές γνώσεις

Ο PSCO πρέπει να είναι πεπειραμένος στο βαθμό των επιθεωρητών κράτους σημαίας και ικανός να μπορεί να επικοινωνήσει με τον καπετάνιο και τα βασικά μέλη του πληρώματος στα αγγλικά. Δεν χρειάζεται να έχει προϋπηρεσία ως καπετάνιος ή πρώτος μηχανικός ή να έχει οποιαδήποτε εμπειρία από ταξίδια. Δεν πρέπει να έχει κανένα εμπορικό ενδιαφέρον για το λιμάνι, το σκάφος ή να χρησιμοποιείται από ή εξ ονόματος ενός Νηογνώμονα. Εάν στερείται της απαραίτητης πείρας σε κάποιο τομέα της επιθεώρησης ένας εμπειρογνώμονας θα μπορούσε να τον συνοδεύει. Υποτίθεται λοιπόν ότι ο PSCO έχει τα προσόντα και είναι καλά εκπαιδευμένος και εξοικειωμένος με τα σκάφη

#### 3.2.2 Αντιμετώπιση του PSCO

Μόλις ο επιθεωρητής του PSCO ανέβει στο πλοίο οδηγείται από τον καπετάνιο σε ένα κατάλληλα επιλεγμένο δωμάτιο παρέχοντας του όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά και έγγραφα σε μια αρχική συνεδρίαση που είναι ήρεμη και άνετη. Οι εκθέσεις των προηγούμενων επιθεωρήσεων λιμενικών αρχών θα πρέπει να είναι διαθέσιμες. Όλες οι



ερωτήσεις που υποβάλλονται από τον PSCO πρέπει να αποκριθούν κατά τρόπο τίμιο και ευθύ.

Όταν ο PSCO είναι έτοιμος να ξεκινήσει την επιθεώρηση του σκάφους, ένα ανώτερο και πεπειραμένο μέλος του πληρώματος πρέπει να διοριστεί για να τον συνοδεύσει. Αυτό το πρόσωπο πρέπει να είναι εξοικειωμένο με το σκάφος και να έχει τα απαραίτητα κλειδιά που να του εξασφαλίζουν πρόσβαση σε όλα τα μέρη του σκάφους. Εάν ένας βοηθός, μέλος του πληρώματος είναι διαθέσιμος, η συμμετοχή του συστήνεται επίσης. Εάν σε κάποιο σημείο υπάρξουν δυσκολίες, τότε πρέπει να ζητηθεί η βοήθεια του κατάλληλου προσώπου, χωρίς να επηρεαστεί η ροή της επιθεώρησης. Σε όλες τις περιπτώσεις ο επιθεωρητής πρέπει να διευκολυνθεί από τα μέλη του πληρώματος και να μην επιχειρηθεί από κάποιο από αυτά να τον επηρεάσει με οποιονδήποτε τρόπο.

Ο ανώτερος υπάλληλος του πληρώματος πρέπει να είναι συνεχώς σε επιφυλακή και να μη διστάζει να επισημάνει και να αποκαθιστά αμέσως τα ελαττώματα που εμφανίζονται κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης. Δεν πρέπει να ρισκοκινδυνέψει και να αφήσει τον PSCO να προσδιορίσει τα ελαττώματα. Πρέπει επίσης να είσαι σε θέση να επιδιορθώσεις τα ελαττώματα επί τόπου, δείχνοντας πως το πλοίο είναι καλά οργανωμένο. Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι ο καπετάνιος έχει πάντα το δικαίωμα να αμφισβητήσει την επιθεώρηση εάν θεωρήσει ότι θα μπορούσε να παρεμποδίσει την ασφάλεια του πληρώματος ή να προκαλέσει την κούραση του.

### 3.3 Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΘΟΥΝ

Οι λιμενικές αρχές αναγνωρίζουν ότι η επιθεώρηση όλων των ξένων σκαφών που εισέρχονται στα λιμάνια τους θα ήταν ασύμφορη οικονομικά αλλά και περιττή αφού δεν είναι όλα τα σκάφη σε κατάσταση κάτω του μετρίου. Η γενική μέθοδος που υιοθετείται από τις τοπικές λιμενικές αρχές είναι να τεθούν γενικά ποσοστά επιθεώρησης για να εξασφαλιστεί ότι ένας ελάχιστος αριθμός σκαφών επιθεωρείται, και να χρησιμοποιηθεί ένα σύστημα αξιολόγησης έτσι ώστε να επιθεωρούνται τα σκάφη που είναι πιθανότατα κάτω του μετρίου. Επιπλέον, τα σκάφη μιας ορισμένης ηλικίας και ενός τύπου επιλέγονται συγκεκριμένα με σκοπό τη διεξαγωγή των εκτεταμένων επιθεωρήσεων, και των ειδικών εκστρατειών επιθεώρησης που

επικεντρώνονται στον έλεγχο ειδικών θεμάτων και τομέων των σκαφών. Σε γενικές γραμμές το κάθε σκάφος επιθεωρείται μια φορά κάθε έξι μήνες.

Τα ποσοστά των σκαφών που επιθεωρούνται δεν είναι ίδια για όλες τις τοπικές συμφωνίες και έχουν ως σκοπό να εξασφαλίσουν ότι ένας σεβαστός αριθμός διαφορετικών ξένων σκαφών επιθεωρείται κάθε έτος. Επειδή μερικά λιμάνια ή κράτη έχουν περισσότερους PSCO από άλλα, το ποσοστό επιθεώρησης ποικίλει συχνά από λιμάνι σε λιμάνι ακόμα και μέσα στο ίδιο MOU. Εντούτοις ένα ετήσιο ποσοστό επιθεώρησης τίθεται για ολόκληρη την περιοχή. Το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού, παραδείγματος χάριν, έχει ετήσιο ποσοστό επιθεώρησης 25%.

### 3.3.1 Η βοήθεια των βάσεων δεδομένων

Για να είναι σε θέση οι λιμενικές αρχές να προσδιορίσουν τα κατάλληλα σκάφη για επιθεώρηση, συνεργάζονται μεταξύ τους και χρησιμοποιούν βάσεις δεδομένων όπως οι SIRENAC και APCIS διοικούμενες από το Παρίσι και το Τόκιο MOU αντίστοιχα. Αυτές τους παρέχουν στοιχεία όπως λίστες άφιξης σε λιμάνια, προγράμματα ναυτιλίας, εκθέσεις θέσης σκαφών, εκθέσεις προηγούμενων επιθεωρητών. Υπάρχουν επίσης οι διεθνείς βάσεις δεδομένων που παρέχουν στοιχεία όχι μόνο για επιθεωρήσεις που έγιναν σε κάποια συγκεκριμένη περιοχή αλλά από όλο τον κόσμο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και διάφορες άλλες θαλάσσιες υπηρεσίες (Γαλλία, Ιαπωνία, Σιγκαπούρη, Ισπανία, Αγγλία και οι ΗΠΑ) καθιέρωσαν το 2000 το EQUASIS.

Η επιλογή των σκαφών που θα επιθεωρηθούν βασισμένη καθαρά στους αριθμούς δεν μπορεί φυσικά να διαχωρίσει τα σκάφη που είναι σε καλή κατάσταση από αυτά που δεν είναι. Οι λιμενικές αρχές έχουν αρχίσει να σκέπτονται σοβαρά το ενδεχόμενο δημιουργίας μιας κλίμακας βαθμολόγησης των σκαφών ανάλογα με την ιστορία τους στις επιθεωρήσεις που έχουν περάσει. Έτσι τα σκάφη με υψηλή βαθμολογία θα έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες να επιθεωρηθούν από αυτά με χαμηλή βαθμολογία. Το συμφωνηθέν ποσοστό επιθεώρησης για την κάθε περιοχή θα επιτευχθεί πιο εύκολα και οι επιθεωρήσεις θα είναι πιο αποτελεσματικές.

### 3.3.1.1 SIRENAC

Είναι μία βάση δεδομένων που τηρεί το PARIS MOU. Σύμφωνα με αυτή ορισμένα κριτήρια επιλογής όπως η σημαία του σκάφους, η ηλικία και ο τύπος, θεωρείται ότι επηρεάζουν άμεσα την κατάσταση που θα βρεθεί το πλοίο κατά την επιθεώρηση. Κατανέμοντας βαθμούς σε κάθε κριτήριο θα δημιουργηθεί μια βαθμολογία και κάθε σκάφος θα έχει τον βαθμό του. Τα σκάφη με συντελεστή-στόχο μεγαλύτερο του 50 πρέπει να επιθεωρούνται. Ο συντελεστής-στόχος του 50 ή μεγαλύτερος θεωρείται ως υψηλός κίνδυνος.

Τα κριτήρια επιλογής σκαφών για επιθεώρηση σε τυχαία σειρά είναι :

- Ιδιοκτήτρια εταιρία. Εταιρίες που έχουν σκάφη τα οποία έχουν κρατηθεί πολλές φορές αποκτούν κακή φήμη.
- Ναυλωτές. Πολλοί από αυτούς δεν ενδιαφέρονται για την κατάσταση του πλοίου αρκεί να μπορεί να μεταφέρει το εμπόρευσμά τους.
- Σημαία. Σκάφη με σημαία που δεν έχουν αποδεχτεί διεθνείς συμβάσεις ή έχουν μεγάλη λίστα με σκάφη που έχουν κρατηθεί από λιμενικές αρχές, έχουν μεγάλες πιθανότητες για να επιθεωρηθούν.
- Προτεραιότητα δίνεται επίσης σε σκάφη νηογνωμόνων που δεν είναι μέλη του IACS ή επιβάλλουν λιγότερο από αναμενόμενο αυστηρές επιθεωρήσεις.
- Ιστορία σκάφους. Το ιστορικό του κάθε σκάφους θα το ακολουθεί σε όλη τη ζωή του. Σκάφη με βεβαρημένο από κρατήσεις ιστορικό σίγουρα τραβούν πιο εύκολα την προσοχή των επιθεωρητών.
- Ηλικία. Όσο μεγαλύτερης ηλικίας είναι ένα σκάφος τόσο έχει μεγαλύτερη πιθανότητα για να επιθεωρηθεί. Η κρίσιμη ηλικία είναι τα δέκα χρόνια.
- Τύπος. Ορισμένοι τύποι σκαφών (δεξαμενόπλοια, μεταφορείς χημικών, αερίου) θεωρούνται πιο επιρρεπείς σε ατυχήματα.

Προτεραιότητα δίνεται στα σκάφη που :

- Επισκέπτονται έναν λιμένα ενός κράτους, η αρχή του οποίου υπογράφει το υπόμνημα, για πρώτη φορά ή μετά από μια απουσία 12 μηνών ή μεγαλύτερη. Ελλείψει των κατάλληλων στοιχείων για αυτόν το λόγο, οι αρχές θα στηριχθούν επάνω στα διαθέσιμα στοιχεία στο σύστημα πληροφοριών και θα επιθεωρήσουν εκείνα τα σκάφη που δεν έχουν καταχωρηθεί σε εκείνο το σύστημα πληροφοριών μετά από την έναρξη ισχύος του την 1η Ιανουαρίου 1993.
- Φέρουν τη σημαία ενός κράτους που εμφανίζεται στον τριετή πίνακα των άνω του μετρίου κρατήσεων και των καθυστερήσεων που δημοσιεύονται στην ετήσια έκθεση του υπομνήματος.
- Τους έχει επιτραπεί να αφήσουν το λιμάνι ενός κράτους, η αρχή του οποίου υπογράφει το υπόμνημα, στον όρο ότι οι ανεπάρκειες που σημειώνονται πρέπει να αποκατασταθούν εντός μιας καθορισμένης περιόδου.
- Έχουν αναφερθεί από τους πιλότους ή τις λιμενικές αρχές ότι έχουν ανεπάρκειες που μπορούν να προδιαθέσουν την ασφαλή ναυσιπλοΐα τους.
- Τα νομικά πιστοποιητικά τους για την κατασκευή και τον εξοπλισμό τους, σύμφωνα με τα σχετικά όργανα και τα πιστοποιητικά ταξινόμησης, έχουν εκδοθεί από μια οργάνωση που δεν αναγνωρίζεται από την αρχή.
- Μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα, και έχουν αποτύχει να εκθέσουν όλες τις σχετικές πληροφορίες σχετικά με τις λεπτομέρειες του σκάφους, τις μετακινήσεις του σκάφους και σχετικά με τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρονται στην αρμόδια αρχή του λιμένα και του παράκτιου κράτους.
- Είναι σε μια κατηγορία για την οποία έχει αποφασιστεί επεκταθείσα επιθεώρηση.  $\frac{3}{4}$  Έχουν ανασταλεί από την κατηγορία τους για λόγους ασφάλειας κατά τη διάρκεια των προηγούμενων έξι μηνών.

Είτε βρίσκονται ανεπάρκειες είτε όχι, όλες οι λεπτομέρειες από κάθε έκθεση επιθεώρησης εισάγονται σε μια προηγμένη βάση δεδομένων κεντρικών υπολογιστών. Αυτή η βάση δεδομένων μπορεί να προσεγγιστεί από όλους τους λιμένες στην περιοχή πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού για να συμβουλευθεί τα αρχεία επιθεώρησης,

για να παρεμβάλει τις νέες εκθέσεις επιθεώρησης ή για να χρησιμοποιήσουν τη δυνατότητα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

### 3.3.1.2 EQUASIS

Ενώ πολλές σχετικές πληροφορίες συλλέγονται και είναι διαθέσιμες, είναι διεσπαρμένες και συχνά έχουν δύσκολη πρόσβαση. Ένα από τα κύρια συμπεράσματα της διάσκεψης στη Λισσαβόνα τον Ιούνιο του 1998, ήταν η ομόφωνη απαίτηση των χωρών που συμμετείχαν από όλους τους φορείς της θαλάσσιας βιομηχανίας (πλοιοκτήτες, ιδιοκτήτες φορτίου, ασφαλιστές, μεσίτες, εταιρείες ταξινόμησης, πράκτορες, λιμένες και τερματικά), να καταστήσουν αυτές τις πληροφορίες πιο προσιτές αφού ένα από τα μέγιστα εμπόδια σε έναν γνήσιο ποιοτικό πολιτισμό στη ναυτιλία, είναι η έλλειψη διαφάνειας στις πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα των σκαφών και των χειριστών τους. Σε απάντηση σε αυτήν την απαίτηση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Γαλλική κυβέρνηση αποφάσισαν να συνεργαστούν στην ανάπτυξη ενός συστήματος πληροφοριών που αντιπαραβάλλει τις υπάρχουσες σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες για τα σκάφη και από τις δημόσιες και ιδιωτικές πηγές και που τις καθιστά διαθέσιμες στο διαδίκτυο. Προκειμένου να εξασφαλιστεί μια κατάλληλη γεωγραφική διάδοση συμμετέχουν οι θαλάσσιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Γαλλίας καθώς επίσης και εκείνες της Σιγκαπούρης, Ισπανίας, το Ηνωμένου Βασιλείου, η Αμερικανική ακτοφυλακή και η Ιαπωνία.

Οι κύριες αρχές του συστήματος πληροφοριών Equasis είναι :

- Είναι ένα εργαλείο που στοχεύει στη μείωση της κάτω του μετρίου ναυσιπλοΐας, και πρέπει να περιοριστεί στις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες για τα σκάφη. <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Δεν έχει κανέναν εμπορικό σκοπό, εξετάζει μια δημόσια ανησυχία και πρέπει να ενεργεί αναλόγως.
- Πρέπει να είναι μια διεθνής βάση δεδομένων που καλύπτει ολόκληρο τον παγκόσμιο στόλο.
- Απαιτείται η ενεργός συνεργασία με όλους τους φορείς που συμμετέχουν στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

- Θα είναι ένα εργαλείο που χρησιμοποιείται για μια καλύτερη επιλογή των σκαφών, αλλά θα χρησιμοποιηθεί σε εθελοντική βάση δεν θα υπάρξει καμία νομική πίεση για τη βιομηχανία να χρησιμοποιήσει το Equasis.

Η εποπτική Επιτροπή που εποπτεύει τη διαχείριση του Equasis και αποφασίζει σχετικά με τα πολιτικά θέματα, αποτελείται από έναν αντιπρόσωπο κάθε αρχής και ο IMO έχει αναθέσει σε έναν διευθυντή να παρακολουθεί την εργασία Equasis. Το Equasis στοχεύει στη συλλογή και τη διάδοση της ποιότητας και των σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών για τα παγκόσμια εμπορικά σκάφη που παρέχονται από τους κατόχους τέτοιων πληροφοριών.

- Μόνο οι πραγματικές πληροφορίες επιδεικνύονται στο Equasis. Τα χαρακτηριστικά σκαφών και οι διοικητικές πληροφορίες σκαφών είναι τα δύο κύρια μέρη ενός αρχείου σκαφών.
- Το αρχείο σκαφών μπορεί να μην είναι πλήρες δεδομένου ότι ορισμένα στοιχεία μπορούν να είναι μη διαθέσιμα ή δεν υπάρχουν για εκείνο το σκάφος. Εάν συμβαίνει αυτό το αντίστοιχο στοιχείο ή ο πίνακας αποσύρεται από τη σελίδα.
- Ιδιαίτερη προσοχή έχει δοθεί στην ακρίβεια των στοιχείων. Τα στοιχεία ενημερώνονται τακτικά και οι πληροφορίες παραμένουν όσο το δυνατόν πιο αξιόπιστες.
- Η συχνότητα των ενημερώσεων των στοιχείων ποικίλλει από τον προμηθευτή στον προμηθευτή. Η ημερομηνία της πιο πρόσφατης αναπροσαρμογής παρουσιάζεται με τα αντίστοιχα στοιχεία  $\frac{3}{4}$  Εάν ένας χρήστης προκαλεί την ακρίβεια των επιδειχθεισών πληροφοριών, αναλαμβάνεται έρευνα.
- Η βάση δεδομένων υπόκειται στη συνεχή βελτίωση και περισσότερες πηγές πληροφοριών θα περιληφθούν ενδεχομένως σύντομα

Το Equasis δεν προορίζεται να είναι μια επικερδής επιχείρηση. Για αυτόν τον λόγο χρηματοδοτείται από τα δημόσια χρήματα και θα συνεχίσει να υποστηρίζεται από τις δημόσιες αρχές στο μέλλον. Η Γαλλία και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μοιράστηκαν το κόστος για το Equasis μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2001 όταν θαλάσσιες αρχές του

Ηνωμένου Βασιλείου, Ισπανία, Σιγκαπούρη και η Ιαπωνία συμφώνησαν επίσης να υποστηρίξουν το Equasis οικονομικά.

### 3.3.1.3 APCIS

Το Asia Pacific Computerized Information System (APCIS) καθιερώνεται σε εκτέλεση της απόφασης της Επιτροπής του υπομνήματος συμφωνίας στον κρατικό έλεγχο λιμένων στην περιοχή της Ασίας (πρωτόκολλο σύμβασης του Τόκιο). Το σύστημα πληροφοριών του πρωτοκόλλου σύμβασης του Τόκιο εκπληρώνει τις ακόλουθες λειτουργίες:

- Την συλλογή και κράτηση των πληροφοριών για τα σκάφη και τις επιθεωρήσεις.  $\frac{3}{4}$  Την λήψη της πλήρους ιστορίας του σκάφους που επιθεωρείται και αλλαγή σε στοιχεία.
- Την προετοιμασία των εκθέσεων στατιστικής.
- Το σύστημα περιλαμβάνει το ειδικά αναπτυγμένο υποσύστημα των ανακοινώσεων.
- Την παροχή στους χρήστες την δυνατότητα να παραληφθούν οι πληροφορίες από την κεντρική βάση δεδομένων APSIC 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 αναρμόδιας άρνησης 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 ή αδικαιολόγητες επιθεωρήσεις.
- Να αναλύσει τις δραστηριότητες του κρατικού ελέγχου λιμένων.
- Να ανταλλάξει πληροφορίες επιθεώρησης μεταξύ των κρατών μελών.
- Να καταγράψει όλες τις σχετικές λεπτομέρειες των επιθεωρήσεων PSC.

### 3.4 Η ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

#### 3.4.1 Πρώτες εντυπώσεις

Πριν ο PSCO επιβιβαστεί στο σκάφος, ενδέχεται να περπατήσει κατά μήκος της αποβάθρας και να εξετάσει τη γενική κατάσταση του σκάφους και των αγκύρων. Επίσης θα κοιτάξει εάν υπάρχουν τα σημάδια της γραμμής φόρτωσης και του μέγιστου βυθίσματος και αν είναι αναγνώσιμα. Η κατάσταση των στρωμάτων βαφής, τυχόν σημάδια διάβρωσης ή διαρροή σε δεξαμενές ή οποιαδήποτε άλλη ζημία θα δώσει στον PSCO μια πρώτη εικόνα των προτύπων της συντήρησης του σκάφους.

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

#### 3.4.2 Οι πιλότοι πλοήγησης

Ο πιλότος πλοήγησης είναι το πρώτο πρόσωπο που συναντά ο επιθεωρητής στο εισερχόμενο σκάφος και είναι συχνά το μόνο πρόσωπο για να βεβαιώσει τη κατάσταση του σκάφους και τη συμπεριφορά του πληρώματος όταν το σκάφος είναι εν πλω. Μπορεί συχνά να κάνει έναν προσδιορισμό ως προς το εάν το πλήρωμα φαίνεται να έχει εκπαιδευτεί κατάλληλα. Με σκοπό την κατάλληλη συμπεριφορά του σκάφους στα ύδατα πλοήγησης, ο πιλότος θα πρέπει να κατασταθεί ενήμερος για τις ικανότητες του σκάφους και να σημειώσει οποιοσδήποτε ανεπάρκειες σε οποιοδήποτε από τον ουσιαστικό εξοπλισμό. Κατά συνέπεια, αν και ο πιλότος δεν μπορεί να είναι καταρτισμένος επιθεωρητής PSC, οι παρατηρήσεις του μπορούν να είναι κρίσιμες στην παροχή των στοιχείων στον επιθεωρητή PSC ότι ορισμένα θέματα εμφανίζονται να είναι ανεπαρκή όσον αφορά τα διεθνή πρότυπα και να επιβάλλουν μια περαιτέρω, βαθύτερη έρευνα. Η πειραματική βάρκα μπορεί επίσης προσεγγίζοντας το σκάφος, να επιθεωρήσει τη γάστρα και τον εξοπλισμό (σκάλες και δίοδοι) του. Ο πιλότος θα είναι σε θέση να αξιολογήσει τις ικανότητες της διοικητικής ομάδας και του πληρώματος



της γέφυρας κατά τον ελλιμενισμό του σκάφους. Επίσης θα αξιολογήσει το προσωπικό του μηχανοστασίου ελέγχοντας αν οι μηχανές υπακούουν στις εντολές.

Οι λιμενικές υπηρεσίες περιλαμβάνουν τις θαλάσσιες επικοινωνίες, την πλοήγηση, τη ρυμούλκηση, τις αποθήκες και το γλυκό νερό, τη δύναμη ακτών, τις εγκαταστάσεις υποδοχής λιμένων και διάφορα άλλα στοιχεία όπως τα ανταλλακτικά, τα καταστήματα, τις παροχές και το πλυντήριο. Τα λιμάνια πρέπει επίσης για να παρέχουν ασφαλή αγκυροβόλια και εξακριβωμένες πληροφορίες των υπηρεσιών κυκλοφορίας. Πρέπει να διατηρούν τα κανάλια στο σχεδιασμένο βάθος και να εξασφαλίζουν ότι τα αγκυροβόλια και οι αποβάθρες διατηρούνται σε καλή κατάσταση. Τα λιμάνια πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι εγκαταστάσεις είναι επαρκείς για τους σκοπούς των σκαφών που χρησιμοποιούν το λιμάνι και ότι δεν υπάρχει ο οποιοσδήποτε κίνδυνος πλοήγησης μέσα στο λιμάνι. Επίσης είναι υποχρεωμένοι να εξασφαλίσουν ότι οποιοσδήποτε κίνδυνος, όπως υποβρύχια καλώδια ή εναέρια ηλεκτροφόρα καλώδια είναι καταχωρημένα στα διαγράμματα του λιμανιού και περιέχουν τις σχετικές πληροφορίες στους καπετάνιους, τους πιλότους πλοήγησης και στους άλλους χρήστες του λιμανιού.

Οι θαλάσσιες υπηρεσίες είναι αρμόδιες για τη διαβίβαση των μηνυμάτων ασφάλειας και την έκδοση των ανακοινώσεων στους ναυτικούς εάν υπάρχουν οποιοσδήποτε απειλές στην ασφαλή ναυσιπλοΐα για την προσέγγιση κάποιας περιοχής ή λιμανιού.

### 3.4.3 Έλεγχος πιστοποιητικών

Υπό την προϋπόθεση ότι οι πρώτες εντυπώσεις είναι ευνοϊκές, η αρχική επιθεώρηση πρέπει κατά ένα μεγάλο μέρος να περιοριστεί στον έλεγχο των πιστοποιητικών του σκάφους και της σωστής επάνδρωσης του. Εάν τα πιστοποιητικά ισχύουν και η γενική εντύπωση και οι οπτικές παρατηρήσεις του PSCO πάνω στο πλοίο επιβεβαιώνουν καλά πρότυπα συντήρησης, ο PSCO πρέπει γενικά να περιορίσει την επιθεώρηση στις αναφερόμενες ή παρατηρηθείσες ανεπάρκειες, αν υπάρχουν. Εντούτοις, εάν ο PSCO έχει σαφείς λόγους για την πραγματοποίηση μιας πιο λεπτομερούς επιθεώρησης, το ψήφισμα A.787(19) παρέχει τις σχετικές γενικές διαδικαστικές οδηγίες. Επίσης είναι πολύ πιθανό πολλές φορές να θελήσει ο PSCO να αποκτήσει μια γενικότερη εικόνα

του σκάφους επισκεπτόμενος κάποια μέρη που θεωρεί αντιπροσωπευτικά χωρίς αυτό να σημαίνει ότι έχει σαφείς λόγους γι' αυτό.

Εάν προχωρήσει σε πιο λεπτομερή επιθεώρηση, τότε ο καπετάνιος πρέπει να ενημερωθεί, που μπορεί στη συνέχεια, να ζητήσει από τη διοίκηση ή την αναγνωρισμένη οργάνωση αρμόδια για την έκδοση του πιστοποιητικού να προσκαλέσει την παρουσία τους εν πλω. Το ψήφισμα υπενθυμίζει σε PSCO ότι ο κύριος σκοπός του PSC είναι να αποτραπεί ένα σκάφος από την πλεύση στη θάλασσα σε μια επισφαλή κατάσταση ή εάν παρουσιάζει μια αδικαιολόγητη απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον. Εάν αυτό κρίνεται ότι ενδέχεται να συμβεί, μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση μπορεί να πραγματοποιηθεί και οι γενικές αρχές για αυτήν την λεπτομερή επιθεώρηση καταγράφουν τον τύπο ανεπαρκειών που προσδιορίζονται σε σχέση με τις διάφορες συμβάσεις. Όπου οι ανεπάρκειες δεν μπορούν να αποκατασταθούν στο λιμένα της επιθεώρησης, ο PSCO μπορεί να επιτρέψει στο σκάφος για να προχωρήσει σε έναν άλλο λιμένα, υπό κατάλληλους όρους. Ο PSCO πρέπει φυσικά να εξασφαλίσει ότι η αρμόδια αρχή του επόμενου λιμένα της κλήσης, καθώς επίσης και το κράτος σημαίας θα ειδοποιηθούν.

Ο PSCO αρχικά θα ζητήσει την ηλικία και το μέγεθος του σκάφους για να καθορίσει ποια πιστοποιητικά θα πρέπει να έχει το σκάφος, πριν τα ελέγξει για να εξασφαλίσει ότι είναι ενημερωμένα και σωστά επικυρωμένα. Τα πιστοποιητικά που εκδόθηκαν από μη αναγνωρισμένες αρχές, θα πρέπει επίσης να προσελκύσουν την ιδιαίτερη προσοχή του καθώς και αυτά σημαιών κρατών που δεν έχουν επικυρώσει μια σύμβαση. Σύμφωνα με την αρχή που επικρατεί τα τελευταία χρόνια, δεν πρόκειται να υπάρξει περαιτέρω ευνοϊκή μεταχείριση σε κανένα σκάφος. Αυτό σημαίνει ότι ένα σκάφος θα πρέπει να φέρει όλα τα πιστοποιητικά που απαιτούνται στο πλαίσιο των συμβάσεων σχετικών με την περιοχή λιμενικών αρχών που επιθεωρείται. Η απουσία πιστοποιητικών δεν πρέπει ωστόσο να αποτελέσει λόγο να τεθεί υπό κράτηση ένα σκάφος, εφ' όσον είναι ουσιαστικά συμμορφωμένο με τις διατάξεις των σχετικών συμβάσεων.

Σε αυτή τη φάση αναμένεται μια προσεκτική εξέταση των βιβλίων αρχείων πετρελαίου και απορριμμάτων και τα ISM πιστοποιητικά. Τα σκάφη που έχουν προσωρινά πιστοποιητικά ISM θα πρέπει να αναμείνουν μια ιδιαίτερα προσεκτική εξέταση και μια προσπάθεια να ελεγχθεί ότι το σκάφος έχει ένα λειτουργικό σύστημα διαχείρισης ασφάλειας. Η έλλειψη έγκυρων πιστοποιητικών ISM μπορεί να οδηγήσει στην εξορία του πλοίου από τα λιμάνια της περιοχής.

Ο επιθεωρητής των λιμενικών αρχών μπορεί επίσης να εξετάσει λεπτομερώς ότι έχει σχέση με το πλήρωμα. Δηλαδή τον αριθμό των μελών που το απαρτίζουν, την εκπαίδευση τους, την σωστή αξιοποίηση τους και τα πιστοποιητικά τους. Επίσης είναι πιθανό να ελέγξει τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας εν πλω με σκοπό να εξακριβώσει αν το σκάφος προσαρμόζεται στα πρότυπα που καθορίστηκαν από την σύμβαση του ILO αριθ. 147 για τα ελάχιστα στάνταρ. Ο καπετάνιος πρέπει να γνωρίζει ότι οι λιμενικές αρχές έχουν το δικαίωμα να ρυθμίσουν τα ζητήματα του πληρώματος σύμφωνα με την σημαία της χώρας τους και να ζητήσουν επιβεβαίωση από το κράτος σημαίας του σκάφους ότι μπορεί να αποπλεύσει με ασφάλεια. Αν αυτό δεν γίνει τότε το πλοίο οδηγείται σε κράτηση. Ο PSCO πρέπει να δεχτεί το επίπεδο επάνδρωσης του κράτους σημαίας εκτός αν είναι σαφώς επισφαλές ή δεν καλύπτει τις απαιτήσεις του STCW. Όσον αφορά το πλήρωμα και τα πιστοποιητικά τους, ο κώδικας STCW απαιτεί ότι τα αρχικά αντίγραφα των πιστοποιητικών και των επικυρώσεων πρέπει πάντα να είναι πάνω στο σκάφος. Οι φωτοτυπίες δεν θα είναι αποδεκτές. Ο PSCO μπορεί αν θελήσει να ελέγξει ότι μεμονωμένα μέλη του πληρώματος έχουν τα πιστοποιητικά μαζί τους και ότι είναι έγκυρα. Σε αυτή τη φάση μπορούν να ελεγχθούν και τα ιατρικά πιστοποιητικά (βλέπε πίνακα 21).

Κατά τη διάρκεια του περιπάτου (walk around) στο σκάφος, εάν ο PSCO βρει λίγα και ασήμαντα ελαττώματα, η επιθεώρηση είναι πιθανό να τελειώσει αρκετά γρήγορα. Συνήθως δεν θα προβεί σε έλεγχο στα ενδότερα του σκάφους. Το πιθανότερο είναι να

στηριχθεί αντ' αυτού στις οπτικές παρατηρήσεις για να βγάλει τα συμπεράσματα του (βλέπε πίνακα 22).

#### 3.4.4 Απαραίτητα πιστοποιητικά

Σύμφωνα με το Paris MOU τα ακόλουθα πιστοποιητικά και έγγραφα πρέπει να επιθεωρούνται κατά την αρχική επιθεώρηση :

- 1) International Tonnage Certificate (1969).
- 2) Passenger Ship Safety Certificate.
- 3) Cargo Ship Safety Construction Certificate.
- 4) Cargo Ship Safety Equipment Certificate.
- 5) Cargo Ship Radio Telegraphy Certificate.
- 6) Cargo Ship Radio Telephony Certificate.
- 7) Cargo Ship Safety Radio Certificate.
- 8) Exemption Certificate and any list of cargoes (as per SOLAS II-2/53.1.3).
- 9) Cargo Ship Safety Certificate.
- 10) Document of Compliance (SOLAS 74, Regulation II-2/54).
- 11) Dangerous goods special list or manifest, or detailed stowage plan.
- 12) International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, which-ever is appropriate.
- 13) International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, whichever is appropriate.

- 14) International Oil Pollution Prevention Certificate.
- 15) International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk.
- 16) International Load Line Certificate (1966).
- 17) International Load Line Exemption Certificate.
- 18) Oil Record Book, parts I and II.
- 19) Shipboard Oil Pollution Emergency Plan.
- 20) Cargo Record Book.
- 21) Minimum Safe Manning Document.
- 22) Certificates issued in accordance with STCW Convention
- 23) Medical certificates (see ILO Convention No. 73).
- 24) Stability information.
- 25) Copy of Document of Compliance and Safety Management Certificate issued in accordance with the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (IMO Resolutions A.741(18) and A.788(19)).
- 26) Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the classification society in question (only to be required if the ship maintains its class with a classification society).
- 27) Survey Report Files (in case of bulk carriers or oil tankers).
- 28) For RO/RO passenger ships, information on the A/A-max ratio.
- 29) Document of authorization for the carriage of grain.
- 30) Special Purpose Ship Safety Certificate.

- 31) High Speed Craft Safety Certificate and Permit to Operate High Speed Craft.
- 32) Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate.
- 33) For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage.
- 34) The muster list, fire control plan, and for passenger ships, a damage control plan, a decision support system for the master (printed emergency plan).
- 35) Ship's log book with respect to the records of tests and drills and the log for records of inspection and maintenance of lifesaving appliances and arrangements.
- 36) Reports of previous Port State Control inspections.
- 37) Cargo Securing Manual.
- 38) For passenger ships, List of operational limitations.
- 39) For passenger ships, a Plan for co-operation with SAR Services.
- 40) Bulk Carrier Booklet.
- 41) Loading/Unloading Plan for bulk carriers.
- 42) Garbage Management Plan.
- 43) Garbage Record Book.
- 44) Certificate of insurance or any other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage.
- 45) Table of shipboard working arrangements (see ILO Convention No. 180 and STCW95).
- 46) Records of hours of work or rest of seafarers (see ILO Convention No. 180).

### 3.5 ΣΑΦΕΙΣ ΛΟΓΟΙ

Γενικά, όταν ένα σκάφος ξένης σημαίας που έχει διάφορα πιστοποιητικά απαιτούμενα από τις πιο πάνω συμβάσεις είναι στο λιμένα ή το παράκτιο τερματικό κάτω από την αρμοδιότητα ενός συμβαλλόμενου κράτους, οποιαδήποτε επιθεώρηση PSC θα περιοριστεί στην επαλήθευση ότι υπάρχουν και είναι έγκυρα τα πιστοποιητικά αυτά. Το PSCO μπορεί να διαμορφώσει μια εντύπωση ως προς το γενικό σύνολο του σκάφους, του εξοπλισμού και του πλήρώματός του, αλλά δεν μπορεί να λάβει οποιαδήποτε μέτρα για να καθυστερηθεί ή να τεθεί υπό κράτηση το σκάφος εκτός αν υπάρχουν "σαφείς λόγοι" για να θεωρήσουν ότι η κατάσταση του σκάφους, ο εξοπλισμός του, ή το πλήρωμα δεν αντιστοιχούν ουσιαστικά με τις λεπτομέρειες των πιστοποιητικών. Οι "σαφείς λόγοι" καθορίζονται σύμφωνα με τις γραμμές που περιγράφονται στη συνέχεια και διάφορα παραδείγματα των "σαφών λόγων" συμπεριλαμβάνονται στις οδηγίες του IMO ή του MOU.

#### 3.5.1 Οι σαφείς λόγοι

Οι σαφείς λόγοι που μπορούν να δικαιολογήσουν μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση περιλαμβάνουν τα αποδεικτικά στοιχεία από τις γενικές παρατηρήσεις, τα αποδεικτικά στοιχεία από το ημερολόγιο του σκάφους ή άλλη τεκμηρίωση ή ακόμα και πληροφορίες, ότι ο κύριος ή το πλήρωμα δεν εξοικειώνεται με τις ουσιαστικές διαδικασίες καταστρώματος σχετικά με την ασφάλεια του σκάφους ή την πρόληψη της ρύπανσης, ή ότι τέτοιες διαδικασίες δεν έχουν διενεργηθεί. Επίσης ότι το σκάφος, ο εξοπλισμός του, ή το πλήρωμά του δεν εμφανίστηκαν να ανταποκρίνονται ουσιαστικά στις απαιτήσεις των σχετικών συμβάσεων. Είναι υποτιθέμενο ότι οι πιλότοι, τα μέλη του πληρώματος, οι επιβάτες, οι ανώτεροι υπάλληλοι συνδικάτων ή άλλοι που βεβαιώνουν τη ναυσιπλοΐα του σκάφους θα μπορούσαν να παρέχουν αυτές τις πληροφορίες, ή τη ρύπανση που προκλήθηκε από το σκάφος, στα παράκτια ύδατα.

Μόλις θεωρήσει ο PSCO ότι πρέπει να διεξάγει μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση πρέπει να ειδοποιήσει αμέσως τον καπετάνιο και να του εξηγήσει τους λόγους που τον οδήγησαν στην απόφαση του αυτή. Στο πίνακα 23, απαριθμούνται τα παραδείγματα που αποτελούν τους σαφείς λόγους.

### 3.5.2 Αδικαιολόγητη καθυστέρηση

Όλες οι πιθανές προσπάθειες πρέπει να γίνουν για να αποφύγει ένα σκάφος αδικαιολόγητη καθυστέρηση ή κράτηση. Εάν ένα σκάφος καθυστερείται ή τίθεται υπό κράτηση αδικαιολόγητα, οι ιδιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να διεκδικήσουν αποζημίωση για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία που φέρεται ως άμεσο αποτέλεσμα τέτοιας καθυστέρησης ή κράτησης. Η έλλειψη έγκυρων πιστοποιητικών που εξουσιοδοτούνται από τις σχετικές συμβάσεις είναι εκ πρώτης όψεως στοιχεία ότι το σκάφος μπορεί να μην είναι αξιόπλοο και θα αποτελέσει τη βάση μιας απόφασης να τεθεί υπό κράτηση και να επιθεωρηθεί περαιτέρω.



## 4. ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ

### 4.1 ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΑ - ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ

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.

#### 4.1.1 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.

#### 4.1.2 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.

#### 4.1.3 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. <sup>3</sup>/<sub>4</sub> 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.

#### 4.1.4 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.

#### 4.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΡΑΤΗΣΗΣ

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.

#### 4.2.1 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 οποιοσδήποτε 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 οι ανεπάρκειες που συνιστούν κράτηση λόγω της σοβαρότητας τους. Χωρίζονται ανάλογα με φύση τους και τις συμβάσεις που αφορούν.

#### 4.2.2 Ευθύνες λιμενικών αρχών

Οι λιμενικές αρχές είναι υποχρεωμένες να ειδοποιήσουν το κράτος σημαίας για οποιαδήποτε κράτηση. Το κράτος σημαίας, ή ο Νηογνώμονας ενεργώντας εξ ονόματός του, μπορεί να παρευρεθεί στο σκάφος για να βοηθήσει και να επιλύσει το πρόβλημα. Σε αυτήν την περίπτωση, ο PSCO να συμφωνήσει με τα διορθωτικά μέτρα που προτάθηκαν από τον επιθεωρητή και να επιτρέψει σε αυτόν να επιτηρήσει τις επισκευές. Οποιοσδήποτε και αν είναι η ρύθμιση που θα γίνει, η έγκριση της επισκευής και το κόστος επιβαρύνουν τον καπετάνιο ή τον πλοιοκτήτη. Όταν ένα σκάφος τίθεται υπό κράτηση όλες οι δαπάνες των λιμενικών αρχών για να ξαναεπιθεωρήσουν το σκάφος θα επιβαρύνουν το σκάφος, και οι διαταγές κράτησης δεν θα αρθούν έως ότου οι λιμενικές αρχές αποπληρωθούν πλήρως. Η κράτηση ενός σκάφους κοινοποιείται από τις περιοχές λιμενικών αρχών. Πολλαπλές κρατήσεις θα μπορούσαν να μειώσουν τη δυνατότητα ενός σκάφους να κάνει εμπόριο χωρίς περιορισμούς.

#### 4.2.3 Δικαίωμα έφεσης ενάντια σε διαταγή κράτησης ή αδικαιολόγητη καθυστέρηση

Εάν ο καπετάνιος θεωρήσει ότι η διαταγή κράτησης ήταν άδικη θα πρέπει να ζητήσει διευκρινήσεις από τον PSCO προτού αυτός φύγει από το σκάφος. Εάν δεν μπορέσει να του δώσει τις κατάλληλες εξηγήσεις, τότε ο καπετάνιος μπορεί να κάνει μια άτυπη έκκληση στους ανώτερους υπαλλήλους μέσα στη διοίκηση κρατικού ελέγχου λιμένων. Εάν αποτύχει και αυτό, τότε το σκάφος έχει το επίσημο δικαίωμα της έφεσης. Η έκκληση πρέπει να γίνει στη θέτοντας υπό κράτηση αρχή λιμενικών αρχών το συντομότερο δυνατόν και αμέσως να ενημερωθεί το κράτος σημαίας για την εξέλιξη αυτή. Ο PSCO πρέπει για να ενημερώσει τον καπετάνιο για το δικαίωμά του να ασκήσει έφεση. Οι διαδικασίες που θα ακολουθήσουν θα βασιστούν πάνω στις εθνικές νομοθεσίες της λιμενικής αρχής, και συνήθως απαιτούν την εξυπηρέτηση της έφεσης το συντομότερο δυνατό. Η εξυπηρέτηση της ειδοποίησης μέσα σε είκοσι μια ημέρες για παράδειγμα, δεν είναι ασυνήθιστη. Μια έφεση κανονικά δεν θα οδηγήσει άμεσα στην άρση της διαταγής κράτησης.

#### 4.2.4 Η επίδραση των κρατήσεων

Εάν ένα σκάφος τίθεται υπό κράτηση έως ότου είναι ασφαλές για να πλεύσει στη θάλασσα ή να πάει στον επόμενο λιμένα για τις επισκευές, κάποια εργασία μπορεί να πρέπει να εκτελεσθεί στο σκάφος - 166 - από τους μηχανικούς και τους τεχνικούς του ή από εργαζομένους των ναυπηγείων. Ο χρόνος της κράτησης θα εξαρτηθεί από τη διαθεσιμότητα του εξοπλισμού, των ανταλλακτικών και της δυνατότητας πρόσβασης των ικανών προσώπων για να εκτελέσουν τις επισκευές. Εάν το σκάφος τίθεται υπό κράτηση λόγω των ληγμένων πιστοποιητικών, οι λιμενικές αρχές θα πρέπει να έρθουν σε επαφή με τη διοίκηση του κράτους σημαίας, η οποία μπορεί στη συνέχεια να πρέπει να έρθει σε επαφή με τον Νηογνώμονα. Αυτό θα μπορούσε να πάρει χρόνο, ανάλογα με το κράτος σημαίας και το βαθμό στον οποίο οι λιμενικές αρχές ακολουθούν την επαλήθευσή της ισχύος των πιστοποιητικών. Εάν η κράτηση προκύψει από την ανικανότητα του πληρώματος για να εκτελέσει τους ουσιαστικούς στόχους, εάν τα πιστοποιητικά των προσώπων δεν είναι σύμφωνα με το STCW- 95, ή εάν το κράτος που εκδίδει τα πιστοποιητικά δεν συμπεριλαμβάνεται στον IMO "άσπρος κατάλογος", οι λιμενικές αρχές μπορούν να επιμείνουν στην αντικατάσταση των μελών του πληρώματος που δεν ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα. Πάλι, αυτό μπορεί να πάρει κάποιο χρόνο, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα των ναυτικών επιτήρησης με τα κατάλληλα προσόντα που εξυπηρετούν στο σκάφος του κράτους σημαίας.

#### 4.2.5 Διαταγή Εξορίας

Γενικά, εάν ένα σκάφος αφήσει ένα λιμάνι επιθεώρησης με ανεπάρκειες και έχει διαταγή να ταξιδέψει σε συγκεκριμένο λιμάνι για να τις επισκευάσει, και είτε αποτύχει να συμμορφωθεί με την διαταγή αυτή, είτε αποτύχει να φθάσει στο λιμάνι, θα του επιβληθεί διαταγή εξορίας από τα λιμάνια της περιοχής. Για παράδειγμα εάν αρθεί η διαταγή κράτησης για ένα σκάφος, που έχει τεθεί υπό κράτηση λόγω της έλλειψης έγκυρων ISM πιστοποιητικών, για να ανακουφιστεί η κυκλοφορία στο λιμάνι, η διαταγή απαγόρευσης θα εφαρμοστεί αυτόματα και θα παραμείνει σε ισχύ έως ότου μπορέσει το σκάφος να συμμορφωθεί πλήρως. Μια διαταγή απαγόρευσης θα ισχύει για όλα τα λιμάνια μέσα σε μια περιοχή λιμενικών αρχών και θα παραμείνει σε ισχύ έως ότου να μπορέσει να αποδείξει ο πλοιοκτήτης ότι όλες οι ανεπάρκειες



αποκαταστάθηκαν. Εάν βέβαια υπάρχει ανωτέρα βία ή άλλες εξαιρετικά σημαντικές εκτιμήσεις ασφάλειας οι λιμενικές αρχές θα χορηγήσουν ειδική άδεια στο σκάφος να πλεύσει σε συγκεκριμένο λιμάνι. Γενικότερα εάν δεν επιτραπεί η είσοδος ενός σκάφους σε κάποιο λιμάνι, ο καπετάνιος και το κράτος σημαίας πρέπει να ζητήσουν εξηγήσεις για την άρνηση αυτή.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

<http://www.naftemporiki.gr/story/1169248/port-state-control>

<https://maredu.gunet.gr/modules/document/file.php/MAK263>

<http://www.martrans.org/docs/theses/goulandris.pdf>

[https://www.researchgate.net/profile/Thanasis\\_Tsouklas/publication/291331004\\_EPI\\_THEORESEIS\\_PLOION\\_APO\\_TIS\\_LIMENIKES\\_ARCHES\\_VESSELS'\\_PORT\\_STATE\\_CONTROL\\_INSPECTIONS/links/569fa6d108ae2c638eb7b8bc.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Thanasis_Tsouklas/publication/291331004_EPI_THEORESEIS_PLOION_APO_TIS_LIMENIKES_ARCHES_VESSELS'_PORT_STATE_CONTROL_INSPECTIONS/links/569fa6d108ae2c638eb7b8bc.pdf)

| <b>FLAG STATE</b> | <b>Inspections</b> | <b>Inspections With Deficiencies</b> | <b>Inspections % with Deficiencies</b> | <b>Detentions</b> | <b>Detentions %</b> |
|-------------------|--------------------|--------------------------------------|----------------------------------------|-------------------|---------------------|
|-------------------|--------------------|--------------------------------------|----------------------------------------|-------------------|---------------------|

|                       |      |     |        |    |        |
|-----------------------|------|-----|--------|----|--------|
| Albania               | 56   | 47  | 83,93  | 34 | 60,71  |
| Algeria               | 59   | 55  | 93,22  | 17 | 28,81  |
| Antigua and Barbuda   | 1385 | 835 | 60,29  | 79 | 5,70   |
| Antilles, Netherlands | 162  | 85  | 52,47  | 5  | 3,09   |
| Austria               | 12   | 7   | 58,33  | 0  | 0,00   |
| Azerbaijan            | 42   | 36  | 85,71  | 2  | 4,76   |
| Bahamas               | 1094 | 575 | 52,56  | 47 | 4,30   |
| Bahrain               | 3    | 2   | 66,67  | 0  | 0,00   |
| Barbados              | 87   | 51  | 58,62  | 2  | 2,30   |
| Belgium               | 10   | 9   | 90,00  | 1  | 10,00  |
| Belize                | 113  | 96  | 84,96  | 23 | 20,35  |
| Bermuda               | 60   | 16  | 26,67  | 1  | 1,67   |
| Bolivia               | 23   | 22  | 95,65  | 14 | 60,87  |
| Brazil                | 14   | 12  | 85,71  | 1  | 7,14   |
| Bulgaria              | 94   | 67  | 71,28  | 9  | 9,57   |
| Cambodia              | 371  | 318 | 85,71  | 82 | 22,10  |
| Canada                | 1    | 0   | 0,00   | 0  | 0,00   |
| Cape Verde            | 1    | 1   | 100,00 | 0  | 0,00   |
| Cayman Islands        | 122  | 66  | 54,10  | 8  | 6,56   |
| China, People's Rep.  | 94   | 37  | 39,36  | 1  | 1,06   |
| Comoros               | 25   | 20  | 80,00  | 10 | 40,00  |
| Cook Islands          | 1    | 1   | 100,00 | 1  | 100,00 |
| Croatia               | 56   | 33  | 58,93  | 5  | 8,93   |
| Cyprus                | 1279 | 784 | 61,30  | 95 | 7,43   |
| Denmark               | 441  | 204 | 46,26  | 20 | 4,54   |
| Egypt                 | 68   | 57  | 83,82  | 9  | 13,24  |
| Eritrea               | 1    | 1   | 100,00 | 0  | 0,00   |
| Estonia               | 89   | 56  | 62,92  | 6  | 6,74   |
| Ethiopia              | 14   | 10  | 71,43  | 1  | 7,14   |

|                             |     |     |        |    |       |
|-----------------------------|-----|-----|--------|----|-------|
| Faroe Islands               | 16  | 11  | 68,75  | 1  | 6,25  |
| Finland                     | 172 | 72  | 41,86  | 6  | 3,49  |
| France                      | 96  | 50  | 52,08  | 5  | 5,21  |
| Georgia                     | 111 | 88  | 79,28  | 21 | 18,92 |
| Germany                     | 453 | 187 | 41,28  | 5  | 1,10  |
| Gibraltar                   | 159 | 92  | 57,86  | 14 | 8,81  |
| Greece                      | 509 | 228 | 44,79  | 25 | 4,91  |
| Honduras                    | 67  | 52  | 77,61  | 18 | 26,87 |
| Hong Kong,<br>China         | 193 | 65  | 33,68  | 5  | 2,59  |
| Hungary                     | 1   | 0   | 0,00   | 0  | 0,00  |
| Iceland                     | 1   | 0   | 0,00   | 0  | 0,00  |
| India                       | 53  | 36  | 67,92  | 3  | 5,66  |
| Iran, Islamic<br>Republic   | 70  | 44  | 62,86  | 4  | 5,71  |
| Ireland                     | 62  | 31  | 50,00  | 0  | 0,00  |
| Israel                      | 13  | 0   | 0,00   | 0  | 0,00  |
| Italy                       | 272 | 139 | 51,10  | 10 | 3,68  |
| Jamaica                     | 8   | 7   | 87,50  | 4  | 50,00 |
| Japan                       | 23  | 13  | 56,52  | 0  | 0,00  |
| Jordan                      | 3   | 3   | 100,00 | 1  | 33,33 |
| Kazakhstan                  | 1   | 1   | 100,00 | 0  | 0,00  |
| Korea<br>Republic of        | 33  | 17  | 51,52  | 1  | 3,03  |
| Korea<br>Democratic<br>Rep. | 32  | 26  | 81,25  | 8  | 25,00 |
| Kuwait                      | 12  | 6   | 50,00  | 1  | 8,33  |
| Latvia                      | 16  | 8   | 50,00  | 1  | 6,25  |
| Lebanon                     | 63  | 55  | 87,30  | 17 | 26,98 |
| Liberia                     | 926 | 404 | 43,63  | 34 | 3,67  |
| Libyan Arab<br>Jamahiriya   | 7   | 7   | 100,00 | 2  | 28,57 |
| Lithuania                   | 128 | 91  | 71,09  | 8  | 6,25  |
| Luxembourg                  | 69  | 25  | 36,23  | 1  | 1,45  |
| Madagascar                  | 1   | 1   | 100,00 | 0  | 0,00  |
| Malaysia                    | 62  | 33  | 53,23  | 2  | 3,23  |

|                         |      |      |        |     |        |
|-------------------------|------|------|--------|-----|--------|
| Malta                   | 1637 | 1043 | 63,71  | 121 | 7,39   |
| Man, Isle of            | 221  | 98   | 44,34  | 2   | 0,90   |
| Marshall Islands        | 208  | 84   | 40,38  | 8   | 3,85   |
| Mauritius               | 1    | 0    | 0,00   | 0   | 0,00   |
| Mexico                  | 2    | 2    | 100,00 | 0   | 0,00   |
| Morocco                 | 62   | 47   | 75,81  | 9   | 14,52  |
| Myanmar, Union of       | 16   | 8    | 50,00  | 0   | 0,00   |
| Netherlands, the        | 1032 | 468  | 45,35  | 39  | 3,78   |
| Norway                  | 875  | 381  | 43,54  | 33  | 3,77   |
| Pakistan                | 10   | 9    | 90,00  | 2   | 20,00  |
| Panama                  | 1835 | 1023 | 55,75  | 173 | 9,43   |
| Philippines             | 57   | 37   | 64,91  | 5   | 8,77   |
| Poland                  | 44   | 22   | 50,00  | 3   | 6,82   |
| Portugal                | 227  | 140  | 61,67  | 13  | 5,73   |
| Qatar                   | 7    | 6    | 85,71  | 0   | 0,00   |
| Register Withdrawn      | 5    | 5    | 100,00 | 5   | 100,00 |
| Romania                 | 55   | 46   | 83,64  | 12  | 21,82  |
| Russian Federation      | 793  | 444  | 55,99  | 56  | 7,06   |
| Sao Tome and Principe   | 4    | 4    | 100,00 | 2   | 50,00  |
| Saudi Arabia            | 16   | 6    | 37,50  | 0   | 0,00   |
| Seychelles              | 2    | 1    | 50,00  | 0   | 0,00   |
| Singapore               | 207  | 80   | 38,65  | 6   | 2,90   |
| Slovakia                | 1    | 1    | 100,00 | 0   | 0,00   |
| Slovenia                | 2    | 1    | 50,00  | 0   | 0,00   |
| South Africa            | 2    | 2    | 100,00 | 0   | 0,00   |
| Spain                   | 79   | 36   | 45,57  | 4   | 5,06   |
| Sri Lanka               | 1    | 0    | 0,00   | 0   | 0,00   |
| St Vincent & Grenadines | 815  | 620  | 76,07  | 144 | 17,67  |
| Sweden                  | 306  | 127  | 41,50  | 6   | 1,96   |
| Switzerland             | 18   | 6    | 33,33  | 0   | 0,00   |

|                            |              |              |              |             |             |
|----------------------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| Syrian Arab Republic       | 111          | 95           | 85,59        | 22          | 19,82       |
| Taiwan                     | 17           | 12           | 70,59        | 2           | 11,76       |
| Thailand                   | 35           | 22           | 62,86        | 1           | 2,86        |
| Tonga                      | 73           | 65           | 89,04        | 31          | 42,47       |
| Tunisia                    | 14           | 10           | 71,43        | 5           | 35,71       |
| Turkey                     | 852          | 675          | 79,23        | 160         | 18,78       |
| Turkmenistan               | 1            | 1            | 100,00       | 0           | 0,00        |
| Tuvalu                     | 16           | 10           | 62,50        | 2           | 12,50       |
| U.S.A.                     | 50           | 13           | 26,00        | 0           | 0,00        |
| Ukraine                    | 244          | 179          | 73,36        | 28          | 11,48       |
| United Arab Emirates       | 14           | 7            | 50,00        | 0           | 0,00        |
| United Kingdom             | 348          | 160          | 45,98        | 8           | 2,30        |
| Vanuatu                    | 36           | 11           | 30,56        | 1           | 2,78        |
| Venezuela                  | 2            | 1            | 50,00        | 1           | 50,00       |
| Viet Nam                   | 3            | 3            | 100,00       | 2           | 66,67       |
| Yugoslavia                 | 1            | 1            | 100,00       | 1           | 100,00      |
| <b>Totals and averages</b> | <b>19766</b> | <b>11307</b> | <b>57,20</b> | <b>1577</b> | <b>7,98</b> |

**Πίνακας 1 Επιθεωρήσεις Λιμενικών Αρχών το 2002 ανά σημαία**