

SOLAS (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ-ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

• ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Αφορμή για την έκδοση της SOLAS ήταν το ναυάγιο του υπερωκεάνιου Ε/Γ «ΤΙΤΑΝΙΚΟΣ», το 1912, το οποίο κόστισε 1500 ζωές. Με αφορμή αυτό το συμβάν, διεξήχθη το 1914 η 1η Συνδιάσκεψη των ναυτιλιακών κρατών στο Λονδίνο, οπότε και εκδόθηκε η πρώτη SOLAS. Από τότε και μέχρι σήμερα έχουν υπάρξει αρκετές ανανεωμένες εκδόσεις της SOLAS, με σημαντικότερη αυτήν που υιοθετήθηκε το 1974 από τον IMO, η οποία ισχύει μέχρι και σήμερα με τις προβλεπόμενες κάθε φορά τροποποιήσεις.

Από τον Νοέμβριο του 2018, η SOLAS 1974 έχει 164 συμβαλλόμενα κράτη, που αντιπροσωπεύουν το 99% των εμπορικών πλοίων παγκοσμίως σε ολική χωρητικότητα.

• ΣΚΟΠΟΣ-ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ

Διεθνής ναυτιλιακή σύμβαση με κύριο σκοπό τον καθορισμό:

1. των ελάχιστων προτύπων ασφαλείας για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των εμπορικών πλοίων,
2. των πιστοποιητικών που αποδεικνύουν την τήρηση αυτών και
3. των ελέγχων που θα βεβαιώνουν την τήρηση τους.

Η SOLAS απαιτεί από τα κράτη την έχουν υπογράψει, να υποχρεώνουν τα πλοία τους να τηρούν τα ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας. Προς απόδειξη της συμμόρφωσης των πλοίων με τη ΔΣ, τα κράτη της σημαίας εκδίδουν και τα αντίστοιχα πιστοποιητικά των πλοίων.

Η ΔΣ δίνει τη δυνατότητα στις αρχές των παράκτιων κρατών-μελών της SOLAS να ασκούν έλεγχο σε εμπορικά πλοία με σημαία άλλου κράτους-μέλους της SOLAS για την τήρηση της, εφόσον υπάρχουν υπόνοιες ότι τα πλοία και ο εξοπλισμός τους δεν συμμορφώνονται με τη σύμβαση (port state control). Τα παράκτια κράτη-μέλη μάλιστα, μπορούν να απαγορεύσουν τον απόπλου των πλοίων, εκτός αν ο

προορισμός αυτών είναι κάποιο ναυπηγείο για επισκευές, χωρίς όμως να προκαλείται κίνδυνος στο πλήρωμα και το πλοίο από την μετακίνηση αυτή.

- **ΔΟΜΗ**

Περιλαμβάνει ένα παράρτημα και συμπληρώνεται και τροποποιείται από το Πρωτόκολλο του 1978, το οποίο τέθηκε σε ισχύ από το 1981 και το Πρωτόκολλο του 1988, το οποίο τέθηκε σε ισχύ από το 2000. Το Παράρτημα χωρίζεται σε δεκατέσσερα κεφάλαια:

- 1. Κεφάλαιο I – Γενικές διατάξεις (General Provisions)**

Παρουσίαση των διαφόρων τύπων πλοίων και πιστοποίηση για το ότι πληρούν τις απαιτήσεις της σύμβασης.

- 2. α. Κεφάλαιο II-1–Κατασκευές (Construction)-Υποδιαίρεση και ευστάθεια (Subdivision and Stability), μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις (Machinery and Electrical Installations)**

Η υποδιαίρεση των πλοίων σε υδατοστεγή διαμερίσματα, έτσι ώστε μετά από βλάβη στο κύτος, το πλοίο να είναι ακόμα σε θέση να επιπλέει.

- β. Κεφάλαιο II-2–Πυρασφάλεια, ανίχνευση πυρκαγιάς και κατάσβεση πυρκαγιάς (Fire protection, detection and extinction)**

Συστήματα πυρασφάλειας για όλα τα πλοία.

- 3. Κεφάλαιο III–Διάφορα σωστικά μέσα και η διάταξη τους (life-saving appliance and arrangements)**

Κάθε πλοίο πρέπει να φέρει τα κατάλληλα σωστικά μέσα ανάλογα με τον τύπο, το μέγεθος και τα ταξίδια που εκτελεί.

- 4. Κεφάλαιο IV–Ραδιοεπικοινωνίες (radiocommunications)**

Το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS: Global Maritime Distress and Safety System) απαιτεί από τα επιβατηγά και φορτηγά πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια να μεταφέρουν συγκεκριμένο ραδιοεξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων δορυφορικών και ραδιοφωνικών συσκευών EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon) και αναμεταδοτών (πομποδέκτες) έρευνας και διάσωσης (SART: Search and Rescue Transponder).

5. Κεφάλαιο V–Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (Safety of Navigation)

Το κεφάλαιο αυτό απαιτεί από τις κυβερνήσεις να εξασφαλίσουν ότι όλα τα σκάφη τους είναι επαρκώς και αποτελεσματικά επανδρωμένα από άποψη ασφάλειας. Ορίζει τις απαιτήσεις όσον αφορά τον προγραμματισμό του ταξιδιού και ελλιμενισμού, με προσεκτική αξιολόγηση όλων των προτεινόμενων διαδρομών. Κάθε ναυτικός πρέπει να λαμβάνει υπόψη του διάφορους παράγοντες, όπως τους πιθανούς κινδύνους για τη ναυσιπλοΐα, τις καιρικές προβλέψεις, τις παλιρροϊκές προβλέψεις και την ικανότητα του πληρώματος. Αναφέρει επίσης την υποχρέωση όλοι οι πλοίαρχοι να προσφέρουν βοήθεια σε όσους βρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου, καθώς και να διαχειρίζονται τα μηνύματα διάσωσης με συγκεκριμένες απαιτήσεις. Είναι διαφορετικό από τα άλλα κεφάλαια, καθώς οι απαιτήσεις του αφορούν όλα τα ταξίδια και όλα τα πληρώματά και σκάφη, ακόμα και τα ιδιωτικά.

6. Κεφάλαιο VI – Μεταφορά φορτίων (Carriage of cargo)

Οι απαιτήσεις σχετικά με την μεταφορά και το στοίβαγμα όλων των ειδών φορτίου.

7. Κεφάλαιο VII–Μεταφορά επικίνδυνων φορτίων (Carriage of dangerous cargoes)

Οι απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά κάθε είδους επικίνδυνων φορτίων, ώστε να συμμορφώνονται με το Διεθνή Κώδικα χύδην χημικών φορτίων (IBC code: International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk), το Διεθνή κώδικα σχετικά με την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια (Κώδικας IGC: The International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk) και το Διεθνή Κώδικα θαλάσσιων επικίνδυνων εμπορευμάτων (κώδικας IMDG: The International Maritime Dangerous Goods Code).

8. Κεφάλαιο VIII – Πυρηνοκίνητα πλοία (Nuclear ships)

Τα πυρηνοκίνητα πλοία πρέπει να συμμορφώνονται με τον Κώδικα Ασφάλειας Πυρηνικών Εμπορικών Πλοίων.

9. Κεφάλαιο IX–Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων (Management for the safe operation of ships)

Κάθε πλοιοκτήτης και κάθε ναυτιλιακή εταιρία που διαχειρίζεται ένα πλοίο πρέπει να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα ασφαλούς διαχείρισης (ISM: International Safety Management Code).

10.Κεφάλαιο X–Μέτρα ασφάλειας για τα ταχύπλοα πλοία (Safety measures of high speed crafts)

Τα ταχύπλοα πρέπει να συμμορφώνονται με το Διεθνή κώδικα ασφάλειας για ταχύπλοα πλοία (Κώδικας HSC: International Code of Safety for High-Speed Craft).

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

Περιλαμβάνει τις απαιτήσεις σχετικά με τους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για τη διεξαγωγή ελέγχων και επιθεωρήσεων.

β. Κεφάλαιο XI-2–Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα (special measures to inhance maritime safety)

Περιλαμβάνει το Διεθνή κώδικα ασφάλειας πλοίων και λιμένων (Κώδικας ISPS: International Ship and Port Facility Safety Code).

12.Κεφάλαιο XII–Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για bulk carriers (Additional safety measures of bulk carriers)

Ειδικές κατασκευαστικές απαιτήσεις για bulk carriers μήκους άνω των 150 μέτρων.

13.Κεφάλαιο XIII - Επαλήθευση της συμμόρφωσης

Καθιστά υποχρεωτικό από 1η Ιανουαρίου 2016 το σύστημα ελέγχων για τα κράτη-μέλη του IMO.

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

Καθιστά υποχρεωτική από 1η Ιανουαρίου 2017 την συμμόρφωση των πλοίων που λειτουργούν σε πολικά ύδατα στον Διεθνή κώδικα για πλοία που λειτουργούν σε πολικά ύδατα (Polar Code).

