

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Θέμα

"Ελλείψεις των πλοίων βάσει επιθεωρήσεων Λιμενικών Αρχών PARIS
MOU και TOKYO MOU"

Πτυχιακή Εργασία του:

Γεωργίου Σ. Κακκάβα

Α.Γ.Μ. : 3211

Επίβλεψη: Δημήτριος Αθ. Βασιλόπουλος

Νέα Μηχανιώνα, Ιούνιος 2015

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Δημήτριος Αθ. Βασιλόπουλος

ΘΕΜΑ

"Ελλείψεις των πλοίων βάσει επιθεωρήσεων Λιμενικών Αρχών PARIS
MOU και TOKYO MOU"

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: Γεώργιου Σ. Κακκάβα

Α.Γ.Μ:3211

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

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

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

Η έγκριση της παρούσας πτυχιακής εργασίας, από το τμήμα Πλοιάρχων της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας με έδρα τη Νέα Μηχανιώνα, δεν υποδηλώνει αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα.

Ν. 5343/1932 Άρθρο 202 Παρ. 2

Ευχαριστίες

Η παρούσα πτυχιακή εργασία με θέμα «Ελλείψεις των πλοίων βάσει επιθεωρήσεων Λιμενικών Αρχών PARIS MOU και TOKYO MOU», πραγματοποιήθηκε, στο πλαίσιο της πτυχιακής εργασίας του τμήματος Πλοιάρχων της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας με έδρα τη Νέα Μηχανιώνα.

Στο σημείο αυτό αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω τις ειλικρινείς και θερμές ευχαριστίες μου σε όσους συνέβαλαν στην ολοκλήρωση αυτής της προσπάθειας. Πρώτα απ' όλα, τον επιβλέπων καθηγητή μου Κ. Δημήτριο Βασιλόπουλο για τη συνεχή καθοδήγηση, την αμέριστη υποστήριξη, τις ουσιώδεις συμβουλές, καθώς και την αδιάκοπη συμπαράσταση και ενθάρρυνση που μου παρείχε σε όλο αυτό το διάστημα. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Διευθυντή της σχολής Πλοιάρχων της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας, κ. Τσούλη Νικόλαο, καθώς και τον Διοικητή της σχολής κ. Ψύρρα Ευστράτιο για την πολύτιμη συμβολή τους στην εκπόνηση αυτής της εργασίας.

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω όλους εκείνους που με έμαθαν να «προσπερνάω» και βοήθησαν να γίνουν «ανεκτοί» οι συμβιβασμοί των τελευταίων χρόνων: την οικογένεια μου, τους φίλους μου, τους συναδέλφους μου. Σε αυτούς, που με την καθημερινή τους συμπαράσταση, την υπομονή τους και την θετική τους σκέψη, ιδιαίτερα τις εποχές των μεγάλων διλημμάτων, συνέβαλαν στην εκπλήρωση του στόχου μου, αφιερώνεται η εργασία αυτή.

Πίνακας περιεχομένων

Περίληψη	8
Abstract	8
Πρόλογος	9
Σκοπός.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	10
Εισαγωγή	10
1.1. Επιθεωρήσεις γενικά.....	12
1.2. Ο ναυτικός επιθεωρητής	13
1.3. Σχεδιασμός επιθεώρησης.....	15
1.4. Οι Λιμενικές Αρχές και τα δικαιώματά τους.....	16
1.5. Λόγοι που καθιστούν απαραίτητη την επιθεώρηση από το PSC.....	18
1.6. Μαύρη Λίστα (Blacklist)	18
1.7. Η βαθμολογία του PARIS MOU	19
1.7.1. Γενικός παράγοντας	20
1.7.2. Ιστορικός παράγοντας.....	21
1.8. Η βαθμολογία του TOKYO MOU.....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	25
2.1. Paris MOU	25
2.1.1. Το Paris MOU σήμερα.....	26
2.2. Ελλείψεις και μέτρα προς αποκατάσταση βάση του οδηγού Paris MOU	27
2.2.1. Στόχοι και σκοπός	27
2.2.2. Αρχές που διέπουν την αποκατάσταση των ελλείψεων ή την απαγόρευση απόπλου ενός πλοίου.....	27
2.3. Απαγόρευση απόπλου σχετική με τις ελάχιστες προδιαγραφές επάνδρωσης και την πιστοποίηση.....	28
2.4. Βασικά κριτήρια	28
2.4.1. Εφαρμογή των βασικών κριτηρίων.....	29
2.4.2. Ελλείψεις.....	29
2.4.2.1. Γενικά	30

2.4.2.2. Ασφάλεια/SOLAS	30
2.4.2.3. LOADLINES (γραμμές φόρτωσης)	31
2.4.2.4. MARPOL: παράρτημα I, II, III, IV, V, VI.....	31
2.4.2.5. STCW	32
2.4.2.6. ILO.....	33
2.5. Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων	33
2.6. SIRENAC. Η βάση δεδομένων του ParisMOU.....	34
2.7. White-Grey-Black List 2011-2013. Επιθεωρήσεις βάσει Paris MOU	36
2.8. TokyoMOU.....	38
2.9. Σύστημα πληροφοριών για τα πλοία	39
2.10. APCIS. Η βάση δεδομένων του Tokyo MOU	40
2.11. Ποσοστά βάσει επιθεωρήσεων Paris MOU από το Annual Report	41
2.12. Ποσοστά βάση επιθεωρήσεων Tokyo MOU από το Annual Report.....	44
2.13. Σύνοψη των παραπάνω στοιχείων για Paris MOU.....	48
2.14. Σύνοψη των παραπάνω στοιχείων για Tokyo MOU	48
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	50
Διαδικασίες επιθεώρησης	50
3.1. Γενικά για τις επιθεωρήσεις.....	50
3.1.1. Οι κυριότερες επιθεωρήσεις.....	50
3.1.2. Διάρκεια μεταξύ επιθεωρήσεων.....	51
3.2. Η επιλογή των σκαφών προς επιθεώρηση	51
3.3. Αρχική και λεπτομερέστερη επιθεώρηση.....	53
3.3.1. Εκτεταμένες επιθεωρήσεις.....	54
3.4. Σαφείς ενδείξεις και πρώτες εντυπώσεις	57
3.5. Αδικαιολόγητη καθυστέρηση	59
3.6. Πιστοποιητικά και έγγραφα του πλοίου	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	62
Μεθοδολογία έρευνας και αποτελέσματα	62
4.1. Συμμετέχοντες	62
4.2. Διαδικασία	62
4.3. Εργαλείο συλλογής των δεδομένων	62

4.4. Αποτελέσματα-Συμπεράσματα.....	63
Λεξικό όρων.....	69
Παράρτημα.....	70
Βιβλιογραφία	72

Περιεχόμενα διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Αριθμός πλοίων που επιθεωρήθηκαν από το 2004-2013.....σελ.	41
Διάγραμμα 2: Αριθμός επιθεωρήσεων από το 2004-2013.....σελ.	41
Διάγραμμα 3: Αριθμός παρατηρήσεων ελλείψεων από το 2004-2013.....σελ.	42
Διάγραμμα 4: Αριθμός επιθεωρήσεων ανά αρχή.....σελ.	42
Διάγραμμα 5: Ποσοστά βάση επιθεωρήσεων TokyoMOU από το An.Report..σελ.	44
Διάγραμμα 6: Ποσοστά παρατηρήσεων στις πιο βασικές κατηγορίες.....σελ.	44
Διάγραμμα 7: Αριθμός επιθεωρήσεων ανά αρχή.....σελ.	44
Διάγραμμα 8: Αριθμός επιθεωρήσεων από το 2003-2013.....σελ.	45
Διάγραμμα 9: Αριθμός επιθεωρήσεων με παρατηρήσεις από το 2003-2013.....σελ.	45
Διάγραμμα 10: Αριθμός παρατηρήσεων από το 2003-2013.....σελ.	45

Περιεχόμενα εικόνων

Εικόνα 1: Πετρελαιοκηλίδα στα ανοικτά των ακτών της Βρετάνης (Γαλλία)....σελ.	25
Εικόνα 2: Το VLCC «Amoco Cadiz».....σελ.	25
Εικόνα 3: Τα κράτη μέλη του PARIS MOU.....σελ.	26
Εικόνα 4: Τα κράτη μέλη του TOKYO MOU.....σελ.	39

Περιεχόμενα πινάκων

Πίνακας 1: Η βαθμολογία του TOKYO MOU.....σελ.	24
Πίνακας 2: Whitelist – Επιθεωρήσεις βάσει PARIS MOU.....σελ.	36

Πίνακας 3: Greylist – Επιθεωρήσεις βάσει PARIS MOU.....σελ.	37
Πίνακας 4: Blacklist – Επιθεωρήσεις βάσει PARIS MOU.....σελ.	37
Πίνακας 5: Οι 5 πιο βασικές κατηγορίες ελλείψεων το 2013.....σελ.	43
Πίνακας 6: Οι 5 πιο βασικές ελλείψεις το 2013.....σελ.	43
Πίνακας 7: Σύγκριση των στοιχείων για τα έτη 2011-12-13.....σελ.	43
Πίνακας 8: Αριθμός παρατηρήσεων ανά κατηγορία για το έτος 2013.....σελ.	46
Πίνακας 9: Σύγκριση των στοιχείων για τα έτη 2011-12-13.....σελ.	47
Πίνακας 10: Κριτήρια για την επιλογή σκαφών που θα επιθεωρηθούν.....σελ.	52
Πίνακας 11: Σκάφος που έχει επιλεγθεί για επιθεώρηση.....σελ.	53

Περίληψη

Καθημερινά αυξάνεται ολοένα και περισσότερο η ανάγκη για την βελτίωση της ασφάλειας στην θάλασσα, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος. Επίσης υψηλής σημασίας είναι και η βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου. Για τους λόγους αυτούς έχουν δημιουργηθεί γενικότερα οι επιθεωρήσεις και ειδικότερα τα Μνημόνια Συνεργασίας τα οποία ασχολούνται με το συντονισμό των διαδικασιών των επιθεωρήσεων και είναι αυτά που θα μας απασχολήσουν στη παρούσα εργασία.

Στη συγκεκριμένη μελέτη γίνεται αρχικά μια γενική αναφορά στην ανάγκη των επιθεωρήσεων των πλοίων και στη συνέχεια αναλύονται ο σκοπός και ο τρόπος λειτουργίας αυτών. Ειδικότερα αναλύεται ότι έχει σχέση με τις επιθεωρήσεις Paris και Tokyo MOY και τις ελλείψεις που εντοπίζονται βάσει αυτών. Παράλληλα γίνεται αναφορά και στα δικαιώματα των αρχών, τα σκάφη που επιθεωρούνται, στην έρευνα και στη Μαύρη λίστα που δημιουργείται από τα παραπάνω. Τέλος γίνεται έρευνα και σύγκριση των δύο επιθεωρήσεων και εξετάζεται η αξιοπιστία των πλοίων παρουσιάζοντας αποτελέσματα από γραφήματα των τελευταίων ετών.

Λέξεις κλειδιά: Επιθεωρήσεις, Παρατηρήσεις-Ελλείψεις, PARIS MOU, TOKYO MOY

Abstract

Nowadays the need to improve maritime security, protection of human life and the environment increases more and more. Also it is very important the improvement of working and living conditions on board. For these reasons, they have created general inspections and in particular the Memorandum which deal with the coordination of procedures for inspections and will concern us in the present work.

In this study initially become a general reference to the need of inspections of ships and then analyzed their purpose and their way of functioning. Specifically it is analyzed whatever is in relation with the Paris and Tokyo MOY inspections and deficiencies identified by these. At the same time become a reference to the rights of the authorities, vessels inspected, research and blacklist created by the above. Finally become research and comparison of two inspections and examined the reliability of the ships presenting results from graphs in recent years.

Keywords: Surveys, Deficiencies, PARIS MOU, TOKYO MOU

Πρόλογος

Η ναυτιλία είναι μια επιστήμη που απαρτίζεται από δύο παραμέτρους, την οικονομική και την τεχνική. Πρώτον με την οικονομική έννοια της ναυτιλίας ορίζουμε την "ναυτιλιακή οικονομία που περιλαμβάνει τις θαλάσσιες μεταφορές και την γενικότερη ναυτιλιακή οικονομία". Το ποσοστό μεταφοράς διά θαλάσσης συνεχώς αυξάνεται οπότε αυξάνονται και οι ανυσηχίες των χωρών για την τυχών ύπαρξη νέων ατυχημάτων που μπορεί να διαταράξουν την περιβαλλοντική και οικονομική ισοροπία. Δεύτερον, με την τεχνική έννοια ορίζουμε την μέθοδο του ασφαλούς πλου και αυτό είναι το βασικό κομμάτι που απασχολεί εμάς και όλους τους οργανισμούς.

Ένας από τους βασικότερους στόχους της ναυτιλίας ήταν πάντοτε η βελτίωση της ασφάλειας και αυτός ήταν ο λόγος ιδρύσεως του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), ενός οργανισμού που δραστηριοποιείται και προσαρμόζεται στις ανάγκες της ναυτιλίας έχοντας στόχο να την κάνει ασφαλέστερη δημιουργώντας κώδικες, κανόνες, κανονισμούς και συμβάσεις.

Μετά από σοβαρά περιστατικά - ατυχήματα που κόστισαν περιουσίες και το σημαντικότερο ανθρώπινες ζωές έγινε κατανοητό ότι η ναυτιλία έχει την ανάγκη μιας διεθνής συνεργασίας σε θέματα που αφορούν την αύξηση και την βελτίωση ασφάλειας στη θάλασσα.

Σκοπός της εργασίας

Ο βασικός σκοπος της εργασίας αυτής είναι η ανάλυση των ελλείψεων των πλοίων βάσει επιθεωρήσεων Λιμενικών Αρχών PARIS MOY και TOKYO MOY. Κύριο θέμα της εργασίας είναι οι επιθεωρήσεις, οι τρόποι και οι διαδικασίες αυτών, ειδικότερη ανάλυση σε ότι έχει σχέση με PARIS MOY και TOKYO MOY, ποιές είναι οι ελλείψεις που εντοπίζονται στα πλοία βάσει των παραπάνω επιθεωρήσεων και τέλος το συμπέρασμα μετά την σύγκριση των δύο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Εισαγωγή

Το ποσοστό των μεταφορών διά θαλάσσης είναι πολύ μεγάλο, ειδικά στην Ευρώπη καταλαμβάνει την πρώτη θέση, συνεχώς αυξάνεται και επίσης μαζί του αυξάνονται και οι ανησυχίες των κρατών για το ενδεχόμενο νέων ατυχημάτων που θα διαταράξουν για μια ακόμη φορά την ισορροπία τόσο του περιβάλλοντος όσο και της οικονομίας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ένα μεγάλο αριθμό προγραμμάτων τα οποία σχετίζονται με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αλλά και πολλές συμβάσεις για την πρόληψη και αντιμετώπιση των ναυτικών ατυχημάτων.

Κάποια ναυάγια και ατυχήματα πλοίων επέδρασαν ως καταλύτης για τη θέσπιση μιας σειράς δραστικών μέτρων, με τη μορφή οδηγιών και κανονισμών για την πρόληψη των θαλάσσιων ατυχημάτων. Με αφορμή τα ατυχήματα αυτά εγκρίθηκαν κάποια αυστηρά νομοθετικά μέτρα, σημαντικά για την πρόληψη περιστατικών ατυχημάτων τα οποία θα πρέπει να μειωθούν όσο το δυνατόν περισσότερο.

Μετά από αυτά τα σημαντικά ατυχήματα που έπαιξαν τεράστιο ρόλο στη ροή των πραγμάτων, όπως επίσης και το γεγονός ότι το 80% των θαλάσσιων ατυχημάτων οφείλονται στο ανθρώπινο παράγοντα και μόνο το 20% σε άλλα αίτια, 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 σκοπο αυτό δημιούργησαν βάσεις δεδομένων οι οποίες λαμβάνουν υπόψιν στοιχεία όπως η ιστορία του σκάφους, η ηλικία, ο τύπος, ο ιδιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο νηογνώμονας και άλλα. Οι γνωστότερες και πιο ενημερωμένες είναι η SIRENAC, η APCIS και η EQUASIS και βάσει αυτών η κάθε περιφερειακή συμφωνία έχει αναπτύξει τη δικιά τους 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 MEDITERRANIAN MOU, το INDIANOCEAN MOU, το ABUJA MOU, το VINA DEL MAR MOU, το CARIBBEAN MOU, το BLACK SEA MOU και τέλος η USCG των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και η AMSA που ανήκει στην Αυστραλία και έχουν επιλέξει να μείνουν έξω από τις παραπάνω περιφερειακές συμφωνίες. Από τις παραπάνω, η εργασία εστιάζεται στην ανάλυση της λειτουργίας του PARIS MOU και του TOKYO MOU αλλά και σε διάφορα σημαντικά στοιχεία από το ANNUAL REPORT, όπως είναι οι ελλείψεις που εντοπίζουμε στα πλοία.

Αναλυτικότερα, στο πρώτο κεφάλαιο η εργασία αυτή κάνει μια μικρή αναφορά στις επιθεωρήσεις γενικά, δηλαδή τι ακριβώς είναι οι ναυτικές επιθεωρήσεις και από ποιες αρχές διέπονται. Στη συνέχεια, αναφέρεται ο όρος του ναυτικού επιθεωρητή, ποιος είναι ο ρόλος του και ποιοι είναι οι κυριότεροι τύποι αυτών, αλλά και για το πως γίνεται ο σχεδιασμός μιας επιθεώρησης. Επιπλέον, γίνεται λόγος για τα δικαιώματα των Λιμενικών Αρχών καθώς επίσης και τους λόγους που καθιστούν απαραίτητη την επιθεώρηση από το PSC. Ακόμη, αναφέρεται ο όρος Μαύρη Λίστα, τι είναι και πως δημιουργείται. Τέλος, αναλύεται ο τρόπος βαθμολογίας του PARIS MOU και του TOKYO MOU και γίνεται λεπτομερέστερη αναφορά για τον τρόπο που βαθμολογούνται τα πλοία πριν από την επιθεώρησή τους.

Το δεύτερο κεφάλαιο πραγματεύεται τις συνθήκες PARIS MOU και TOKYO MOU. Πιο αναλυτικά, γίνεται λόγος για το πως δημιουργήθηκαν, πως λειτουργούν σήμερα, ποιοι είναι οι στόχοι και ο σκοπός αυτών καθώς και για τα μέλη από τα οποία αποτελούνται. Επίσης, αναλύονται τα βασικά κριτήρια και οι ελλείψεις σε κάποιους τομείς όπως είναι η ασφάλεια, οι γραμμές φόρτωσης, η MARPOL και άλλα. Ακόμη, αναφέρονται οι βάσεις δεδομένων SIRENAC και APCIS, των συνθηκών PARIS MOU και TOKYO MOU αντίστοιχα. Στο τέλος του κεφαλαίου αυτού, παρουσιάζονται κάποια διαγράμματα από τις ετήσιες αναφορές των δύο παραπάνω μνημονίων με αποτελέσματα των τελευταίων ετών μέχρι και το έτος 2013 που αφορούν τον αριθμό των επιθεωρήσεων και των παρατηρήσεων και τις βασικότερες κατηγορίες ελλείψεων που παρουσιάστηκαν εν έτη 2013. Επίσης, υπάρχουν συγκριτικοί πίνακες σχετικά με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων για τα έτη 2011, 2012 και 2013 αλλά και αναλυτικοί πίνακες που παρουσιάζουν τον ακριβή αριθμό

παρατηρήσεων στον κάθε τομέα. Τέλος, βάσει των παραπάνω στοιχείων που παρουσιάζουν οι πίνακες εξάγεται ένα γενικό συμπέρασμα.

Στο τρίτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας γίνεται λόγος για τις διαδικασίες των επιθεωρήσεων και αναφέρονται οι κυριότερες επιθεωρήσεις και το διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ αυτών. Ακόμη, αναλύεται ο τρόπος επιλογής των σκαφών προς επιθεώρηση και ο τρόπος που εκτελείται η αρχική, η εκτεταμένη και η λεπτομερέστερη επιθεώρηση. Επίσης, γίνεται αναφορά στις σαφείς ενδείξεις και στις πρώτες εντυπώσεις που έχει ένας επιθεωρητής πριν ελέγξει ένα πλοίο. Τέλος, αναφέρονται ονομαστικά όλα τα πιστοποιητικά και έγγραφα του πλοίου, που πρέπει να επιθεωρούνται κατά την αρχική επιθεώρηση.

Στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο παρουσιάζεται η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για τη διεξαγωγή της έρευνας, περιγράφεται το εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε, καθώς και το δείγμα που συμμετείχε. Επίσης, γίνεται εκτενής ανάλυση και συζήτηση των αποτελεσμάτων της έρευνας.

1.1. Επιθεωρήσεις γενικά

Απο τα αρχικά στάδια της κατασκευής ενός πλοίου μέχρι να παρθεί η τελική απόφαση που θα το αποσύρει από την ενεργό δράση, θα πρέπει το πλοίο να παρακολουθείτε με μια σειρά εσωτερικών και εξωτερικών επιθεωρήσεων ώστε να εκτιμάτε η ακεραιότητα της σιδερένιας κατασκευής της μηχανολογικής του εγκατάστασης και του εξοπλισμού του.

Οι ναυτικές επιθεωρήσεις είναι πλέον, ένα βαθιά καθιερωμένο και ουσιώδες κομμάτι των πλοίων και γενικότερα των θαλάσσιων μεταφορών. Οι επιθεωρήσεις απαιτούνται για ένα μεγάλο αριθμό λόγων και θεμάτων με αποτέλεσμα η μορφή της επιθεώρησης καθώς και του πορίσματος που την ακολουθεί να ποικίλει ανάλογα με τις απαιτήσεις.

Πολλές ναυτικές επιθεωρήσεις έχουν σαν σκοπό να εντοπίσουν ή και να προβλέψουν ανησυχητικές καταστάσεις ώστε να αποτρέψουν ζημιές και ατυχήματα . Ένας αρκετά μεγάλος αριθμός επιθεωρήσεων που διεξάγονται παγκοσμίως, ασχολείται με τη μέτρηση ενδεικτικών ποσοτήτων ή την εξακρίβωση της ποιότητας και τον καθορισμό της κατάστασης του πλοίου .

Οι επιθεώρησης των πλοίων διέπονται από βασικές αρχές που είναι ανεξάρτητες από το επιθεωρούμενο θέμα, δηλαδή, την σιδερένια κατασκευή, την μηχανολογική κατάσταση και τον εξοπλισμό του.

Οι βασικές αρχές είναι:

1. Προετοιμασία επιθεώρησης
2. Διαδικασία επιθεώρησης
3. Πόρισμα επιθεώρησης

Οι παραπάνω αρχές συναντώνται σε όλες τις ναυτικές επιθεωρήσεις και αναλόγως τις ιδιαιτερότητες κάθε περίπτωσης, τα χαρακτηριστικά των ενεργειών που ακολουθούνται είναι λίγο-πολύ τα ίδια.

1.2. Ο ναυτικός επιθεωρητής

Ο όρος ναυτικός επιθεωρητής είναι γενικός όρος που δεν αντικατοπτρίζει κάποιο συγκεκριμένο ρολό η εκπαίδευση. Οι ναυτικοί επιθεωρητές διενεργούν ένα πολύ μεγάλο φάσμα ναυτικών επιθεωρήσεων, σχετιζόμενες με τα πλοία τον εξοπλισμό τους τα φορτία τους αλλά και του πληρώματος.

Δεν υπάρχουν διεθνώς αναγνωρισμένα προσόντα η αξιώματα που να κατατάσσουν τους επιθεωρητές η να απαιτούνται από αυτούς προκειμένου να εξασκήσουν το επαγγέλματος. Έτσι συναντάμε επιθεωρητές από τελείως διαφορετικούς χώρους και με τελείως διαφορετικά πρότερα επαγγελματικά πεδία.

Στη νέα τους ιδιότητα, πολλοί επιθεωρητές εξειδικεύονται σε κάποιο συγκεκριμένο τύπο επιθεωρήσεων που συνήθως σχετίζεται με τις προηγούμενες δραστηριότητές τους είτε διενεργούν επιθεωρήσεις μεγαλύτερου φάσματος. Βέβαια η εξειδίκευση ή όχι κάποιου επιθεωρητή έχει άμεση σχέση με τον τόπο εργασίας. Έτσι κάποιος επιθεωρητής που ζει και εργάζεται σε ένα μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο, προχωράει στην εξειδίκευση λόγω της συσσώρευσης ομότιμου δυναμικού. Ενώ σε περιοχές που η παρουσία επιθεωρητών είναι μικρή, κάθε επιθεωρητής αναγκάζεται να φέρνει πέρας πλατύτερο πεδίο επιθεωρούμενων θεμάτων.

Οι κυριότεροι τύποι επιθεωρητών είναι:

Τύπος επιθεωρητή	Τύποι επιθεωρήσεων που διενεργεί
<ul style="list-style-type: none">• Ναυτιλιακός	<ul style="list-style-type: none">- όργανο ναυσιπλοΐας- σωστικών μέσων- βυθίσματος- φόρτωσης και εκφόρτωση- φορτίων
<ul style="list-style-type: none">• Μηχανολόγος	<ul style="list-style-type: none">- μηχανολογικού εξοπλισμού- σιδερένιας κατασκευής
<ul style="list-style-type: none">• Ναυπηγός	<ul style="list-style-type: none">- σχεδιασμός σιδερένιας κατασκευής- ευστάθειας- σιδερένιας κατασκευής

Οι ναυτιλιακή επιθεωρητές προέρχονται πολλές φορές από το σώμα των ναυτικών και κυρίως των πλοίαρχων. Το ίδιο μπορεί να συμβεί και με τους μηχανολόγους, που προέρχονται από αξιωματικούς μηχανής, σε μικρότερο όμως ποσοστό από αυτόν τον πλοίαρχων.

Ανεξάρτητα από τον τύπο του επιθεωρητή, το επάγγελμα γίνεται κάθε μέρα και δυσκολότερο καθώς οι τεχνολογικές αλλαγές και εξελίξεις στη σχεδίαση, την κατασκευή και τη λειτουργία των πλοίων, απαιτούν από κάθε επιθεωρητή να επιμορφώνεται διαρκώς προκειμένου να καλύψει τις αυξανόμενες ανάγκες.

Όπως και σε πολλά άλλα επαγγέλματα οι επιθεωρητές βρίσκονται να απασχολούνται στο δημόσιο ή τον ιδιωτικό τομέα. Στο δημόσιο τομέα εργάζονται για λογαριασμό του κράτους ή κάποιου διεθνούς οργανισμού, ενώ η πλειονότητα απασχολείται στον ιδιωτικό τομέα όπου τα κίνητρα και οι σκοποί των επιθεωρήσεων διαφέρουν ανά περίπτωση.

1.3. Σχεδιασμός επιθεώρησης

Η προετοιμασία μιας επιθεώρησης ξεκινάμε την εντολή για τη διενέργεια της και ολοκληρώνεται όταν ξεκινά η εκτέλεση της επιθεώρησης. η εντολή για την επιθεώρηση δεν μπορεί να είναι μονοδιάστατη. Συνοδεύεται από πλήθος καθοδηγητικών παραμέτρων που δίνονται με τη μορφή οδηγιών και που πρέπει να αποτελέσουν το πρώτο σχέδιο ανάλυσης και μελέτης του μέρους που ονομάζουμε προετοιμασία επιθεώρησης.

Ένας επιθεωρητής είτε δρα σαν ανεξάρτητος είτε σαν αντιπρόσωπος κάποιου μέρους, θα πρέπει να δίνει μεγάλη προσοχή στις οδηγίες που λαμβάνει, καθώς μέσα από αυτές καθορίζεται το πεδίο δράσης του. Για το λόγο αυτό, θα πρέπει να σκεφθεί αν έχει την ικανότητα και τη θέληση να καλύψει τις απαιτήσεις που ο εντολέας θέτει μέσω των οδηγιών. Από την πλευρά του εντολέα, οι οδηγίες πρέπει να είναι πλήρης και σαφής καθώς έτσι επιτρέπει στον επιθεωρητή να καθορίσει το πεδίο των απαιτούμενων από αυτόν υπηρεσιών.

Η εκτέλεση μιας επιθεώρησης στηρίζεται ανάμεσα στον τύπο επιθεώρησης που θα διενεργηθεί γι' αυτό το λόγο είναι αναγκαίο, πριν μια επιθεώρηση ξεκινήσει να έχει καθαριστεί πλήρως ο σκοπός εργασίας. Σχεδιασμός μιας επιθεώρησης δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται σαν μια επιπρόσθετη δουλειά για αγγαρεία και αυτό γιατί με τόσο στο σχεδιασμό έχουμε πολλά οφέλη

- Πρώτον να αποφεύγονται οι εκπλήξεις πάνω στο πλοίο
- Οργανώνεται καλύτερα επιθεωρήσει ο χρόνος και το ανθρώπινο δυναμικό που θα χρειαστούν για να έρθεις πέρας .
- Προμηθεύουν τον επιθεωρητή με δεδομένα που μπορεί απλώς να επαληθεύσει κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης.
- Ο σχεδιασμός είναι κοινός μεταξύ του μέρους που καλεί για επιθεώρηση και το επιθεωρητή. Έτσι είναι δυνατόν το μέρος που καλεί, να ενημερωθεί για πρόσθετες επιθεωρήσεις που πιθανόν χρειάζονται οι εκκρεμούν για να κερδίσει σε χρόνο και χρήμα.

Ο σχεδιασμός επιθεώρησης απαιτεί πλήρη και προσεκτικό προσδιορισμό των κατασκευαστικών μελών ή και του εξοπλισμού που θα επιθεωρηθούν στο Πλοίο

ώστε, να διευκολύνεται η εκτέλεση της επιθεώρησης αλλά και να διασφαλίζεται ότι τα αποτελέσματα της θα είναι αντιπροσωπευτικά.

Η διαδικασία σχεδιασμού θα πρέπει να ξεκινάει με την συνεννόηση του επιθεωρητή ή της ομάδας επιθεώρησης με ένα ναυπηγό μηχανικό, σε ζητήματα σχετικά με την προϋστορία του πλοίου, της κατασκευαστικής του διατάξεις, τις ιδιαιτερότητες του πλοίου και τα στοιχεία από βάσεις δεδομένων του πλοίου ή και για ιδιότυπου πλοίου. Μετά θα πρέπει να καταστρώνεται με το λειτουργό του πλοίου παραδείγματος χάριν τον αντιπρόσωπο πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο ένα χρονοδιάγραμμα σχετικών με την επιθεώρηση. Το χρονοδιάγραμμα γίνεται με κύριο σκοπό να επηρεαστεί το δυνατόν λιγότερο το πρόγραμμα του πλοίου.

Αν διαφαίνεται ότι διατεθειμένος χρόνος δεν είναι αρκετός για να διενεργηθεί σε όλα τα στάδια επιθεώρησης, τότε θα πρέπει να καταρτίζεται μία λίστα προτεραιότητας επιθεωρούμενων θεμάτων. Είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι ο πλοίαρχος και υποπλοίαρχος, θα πρέπει να ενημερώνονται για το χρονοδιάγραμμα και την λίστα προτεραιοτήτων της επιθεώρησης πριν ακόμα αυτή αρχίσει.

1.4. Οι Λιμενικές Αρχές και τα δικαιώματά τους

Οι λιμενικές αρχές εδώ και πολλές δεκαετίες έχουν το δικαίωμα να ελέγχουν αν τα επισκεπτόμενα σκάφη, ανεξαρτήτως σημαίας είναι νηογνώμονα, ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα πρόληψης ασφαλείας και ρύπανσης. Ο κρατικός έλεγχος λιμένων 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 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 αποκαθιστώνται 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 έλεγχου .

Στα σκάφη, μέσα στην οικονομική ζώνη των 200 ναυτικών μιλίων τους, ασκούνται ορισμένα συγκεκριμένα δικαιώματα από τα παράκτια κράτη, ειδικά για την αλιεία και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Μέσα σε αυτήν την οικονομική ζώνη το κάθε παράκτιο κράτος έχει τα κυρίαρχα δικαιώματα που σχετίζονται με την εξερεύνηση, την 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 άλλους κράτους, οι ευθύνες κράτους σημαίας είναι ταυτόχρονες με αυτές των παράκτιων ή λιμενικών αρχών. Σύμφωνα με το Διεθνές Θαλάσσιο Δίκαιο, όπως επίσης και με τη συνθήκη των Ηνωμένων Εθνών 1982 (UNCLOS) σχετικά με το θαλάσσιο νόμο, ένα κράτος έχει το δικαίωμα να ασκήσει κάποιο βαθμό ελέγχου σε άλλα πλοία ξένων σημαίων που βρίσκονται μέσα στην αρμοδιότητα του. Παραταύτα, σύμφωνα με την παραπάνω συνθήκη τα παράκτια κράτη έχουν την εξουσιοδότηση να επέμβουν στη λειτουργία ενός σκάφους, όπου έχει ή είναι πιθανό να έχει επίδραση στην προστασία και τη συντήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

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 των ξένων σκαφών μέσα στους λιμένες τους. Η αρχική ευθύνη για το νόμο και την τάξη, την επί του σκάφους πειθαρχία, την κατάλληλη ναυσιπλοία και την 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.

1.5. Λόγοι που καθιστούν απαραίτητη την επιθεώρηση από το PSC

Σε ένα 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 τους ελέγχους αυτούς. Δυστυχώς, αυτό δεν ισχύει, όπως αποδεικνύεται από τα πολλά θαλάσσια ατυχήματα σε όλο το κόσμο.

Υπάρχουν χιλιάδες γεγονότα που περιλαμβάνουν την απώλεια ζωής, την απώλεια ιδιοκτησίας και ζημιά στο περιβάλλον που έχουν εμφανιστεί τα τελευταία χρόνια, μερικά από τα οποία είναι ευρέως γνωστά, και γάλα που είναι κατά ένα μεγάλο μέρος απαρατήρητα από τον τύπο και το κοινό. Η επιθεώρηση 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, η αποτελεσματικότητα αυτών των προγραμμάτων επιθεώρησης έχει αυξηθεί, ενώ το κόστος της λιμενικές αρχές και η δυσχέρεια στον πλοιοκτήτη και έχουν μειωθεί.

Στην πράξη, πολλά σκάφη δεν καλούν τακτικά τους επιθεωρητές τους 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 πλέον σε μια κατάσταση κάτω του μετρίου, διακινδυνεύοντας έτσι την παραλία άλλων σκαφών, τις ζωές των ναυτικών καθώς και την ασφάλεια του περιβάλλοντος.

1.6. Μαύρη Λίστα (Blacklist)

Οι πίνακες είναι βασισμένοι στην απόδοση κατά τη διάρκεια των ετών 2011-2013 και παρουσιάζουν το πλήρες φάσμα μεταξύ των ποιοτικών σημαιών και των σημαιών με κακή απόδοση που θεωρούνται υψηλού ή πολύ υψηλού κινδύνου. Οι φτωχότερες σημαίες εκτέλεσης, δηλαδή οι σημαίες που απαρτίζουν τη μαύρη λίστα, είναι οι: Τανζανία, Ονδούρα και Δομινικανική Δημοκρατία, οι οποίες κατέχουν τις τρεις

τελευταίες θέσεις στη λίστα αυτή. Είναι γεγονός ότι οι ιδιοκτήτες κατορθώνουν να βρίσκουν νέες σημαίες ευκαιρίας για να καταχωρήσουν τα σκάφη τους.

Η άσπρη λίστα αντιπροσωπεύει τις ποιοτικές σημαίες με χαμηλό αρχείο κράτησης. Οι σημαίες του πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού, της Γαλλίας, της Νορβηγίας, της Δανίας και της Σουηδίας τοποθετούνται στην υψηλότερη θέση από την άποψη της απόδοσης.

Η απόδοση κάθε κράτους σημαίας υπολογίζεται χρησιμοποιώντας έναν τυποποιημένο τύπο για τους στατιστικούς υπολογισμούς στους οποίους ορισμένες τιμές έχουν καθοριστεί σύμφωνα με τη συμφωνηθείσα πολιτική του πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού. Δύο όρια έχουν περιληφθεί στο νέο σύστημα, το μαύρο προς γκρι και το γκρι προς άσπρο όριο, κάθε ένα με το συγκεκριμένο τύπο του:

$$\text{Black-to-grey } u = N \times p + 0,5 + z (N \times p \times (1-p))^{1/2}$$

$$\text{White-to-grey } u = N \times p - 0,5 - z (N \times p \times (1-p))^{1/2}$$

όπου:

N= ο αριθμός επιθεωρήσεων

P= το επιτρεπόμενο όριο κράτησης (κριτήριο). Η Επιτροπή κρατικού ελέγχου λιμένων του πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού το έχει θέσει 7%.

z= η ζητούμενη σημασία (z= 1.645 για ένα στατιστικά αποδεκτό επίπεδο βεβαιότητας 95%)

u= ο αριθμός των κρατήσεων για είτε τη μαύρη είτε την άσπρη λίστα. Ο τύπος ισχύει για τα μεγέθη δειγμάτων 30 ή περισσότερων επιθεωρήσεων κατά τη διάρκεια περιόδου 3 ετών.

1.7. Η βαθμολογία του PARIS MOU

Η κάθε περιφερειακή συμφωνία έχει αναπτύξει το δικό της σύστημα κατανομής βαθμών στα σκάφη που επισκέπτονται τα λιμάνια της. Παρακάτω παρουσιάζεται το σύστημα βαθμολόγησης του Μνημονίου του Παρισιού.

Ο υπολογισμός της βαθμολογίας του κάθε σκάφους (TF) χωρίζεται σε δύο μέρη:

1. Γενικός παράγοντας - Βασισμένος σε στοιχεία και χαρακτηριστικά του σκάφους.
2. Ιστορικός παράγοντας - Βασισμένος στην προϊστορία των επιθεωρήσεων.

1.7.1. Γενικός παράγοντας

Ο γενικός παράγοντας για ένα μεμονωμένο σκάφος υπολογίζεται προσθέτοντας τα εφαρμόσιμα στοιχεία του χαρακτήρα του σύμφωνα με τα παρακάτω στοιχεία:

- Σημαία

Μια σημαία της οποίας ο αριθμός των κρατήσεων τα τελευταία τρία χρόνια υπερβαίνει το επιτρεπόμενο όριο που βασίζεται σε ένα σταθερό κριτήριο (7%). Βαθμολογημένος από το αυξανόμενο κριτήριο σε βήματα του 3%. Για παράδειγμα το μέσο όρο προς υψηλό κίνδυνο σημαίνει ότι οι κρατήσεις υπερέβησαν το επιτρεπόμενο όριο χρησιμοποιώντας ένα κριτήριο 10%.

Μεσαίος κίνδυνος	(Κριτήριο +3%)	TF +4
Μεσαίος προς υψηλός κίνδυνος	(Κριτήριο +6%)	TF +8
Υψηλός κίνδυνος	(Κριτήριο +9%)	TF +14
Πολύ υψηλός κίνδυνος	(Κριτήριο +12%)	TF +20

- Τύπος πλοίου

- Bulk Carrier μεγαλύτερο των 12 ετών
- Gas Carrier μεγαλύτερο των 10 ετών
- Chemical Tanker μεγαλύτερο των 10 ετών
- Oil Tanker GT>3000 και μεγαλύτερο των 15 ετών
- Επιβατηγό πλοίο, ro-ro ferry μεγαλύτερο των 15 ετών

- Μη αναγνωρισμένος από την Ευρωπαϊκή Ένωση Νηογώμονας TF +3

Νηογώμονας που δεν εμφανίζεται στον κατάλογο των αναγνωρισμένων Νηογωμόνων που δημοσιεύεται από την επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εάν κανένας Νηογώμονας δεν καταγράφεται στη βάση δεδομένων, το

σκάφος θα υποτίθεται ότι ταξινομήθηκε με μία αναγνωρισμένη από την ΕΕ κλάση.

- Σκάφη μεγαλύτερα των 12 ετών
 - Ηλικία >25 ετών TF +3
 - Ηλικία 21-24 ετών TF +2
 - Ηλικία 13-20 ετών TF +1
- Κράτη σημαίας που δεν έχουν επικυρώσει όλες τις συνθήκες TF +1
Κράτη σημαίας που δεν έχουν επικυρώσει όλες τις κύριες συμβάσεις.
- Στοχοθετημένος Νηογνώμονας
Νηογνώμονας με ένα μέσο αρχείο τριών συνεχόμενων κρατήσεων επάνω από το μέσο όρο κράτησης της κατηγορίας.
Νηογνώμονας του οποίου ο αριθμός των κρατήσεων τα τελευταία τρία χρόνια που αφορούσε ανεπάρκειες σχετικές με την κλάση, υπερβαίνει το μέσο ποσοστό κράτησης κατηγορίας.
Βαθμολογημένος με την αύξηση της "υπερβολής του μέσου όρου" σε βήματα 2%. Το γενικό ποσοστό κράτησης κατηγορίας είναι 2,1% και το ποσοστό κράτησης ενός νηογνώμονα είναι 4,1%.
 - ≤ 0% TF 0
 - 0% - 2% TF +1
 - >2% - 4% TF +2
 - >4% TF +3

1.7.2. Ιστορικός παράγοντας

Ο ιστορικός παράγοντας εφαρμόζεται στο γενικό παράγοντα για να απεικονίσει την πραγματική κατάσταση του σκάφους που βρίσκεται από την επιθεώρηση. Ο ιστορικός παράγοντας υπολογίζεται με την εφαρμογή των παρακάτω στοιχείων κάθε επιθεώρησης του σκάφους που πραγματοποιείται στους προηγούμενους 12 μήνες.

- Μπαίνει σε λιμάνι της περιοχής για πρώτη φορά τους τελευταίους 12 μήνες: TF +20
Δεν έχει καταγραφεί επιθεώρηση στη βάση δεδομένων τους τελευταίους 12 μήνες.
- Δεν έχει επιθεωρηθεί τους τελευταίους 6 μήνες: TF +10
Δεν έχει καταγραφεί επιθεώρηση στη βάση δεδομένων τους τελευταίους 6 μήνες.
- Έχει κρατηθεί: TF +15
 - Αριθμός ελαττωμάτων

0	TF -15
1-5	TF 0
6-10	TF +5
11-20	TF +10
21 +	TF +15
- Σημαντικά ελαττώματα από την τελευταία επιθεώρηση:
Η αξία για τα σημαντικά ελαττώματα εφαρμόζεται μόνο για την πιο πρόσφατη επιθεώρηση.
 - για κάθε καταγεγραμμένη ενέργεια που λαμβάνεται "αποκαταστήστε το ελάττωμα στο επόμενο λιμάνι" ή "ο καπετάνιος έχει πάρει οδηγίες για να αποκατασταθεί η ανεπάρκεια πριν από την αναχώρηση" και για "αποκατάσταση της ανεπάρκειας εντός 14 ημερών" ή "άλλο" που θα διευκρινίζεται σε κείμενο. TF +1
 - σε περίπτωση που όλες οι ανεπάρκειες αποκαταστήθηκαν σημειώνονται στην έκθεση. TF -2

Ο παράγοντας ιστορίας ενημερώνεται στο τέλος κάθε ημέρας.

- Συνολική βαθμολογία:
Η συνολική βαθμολογία υπολογίζεται προσθέτοντας τους βαθμούς του γενικού και του ιστορικού παράγοντα. Σημειώνεται ότι ο TF χρησιμοποιείται

από το PARIS MOU για το PSC σαν εργαλείο για την επιλογή των σκαφών που θα επιθεωρηθούν.

1.8. Η βαθμολογία του TOKYO MOU

Στην επιλογή των σκαφών για επιθεώρηση, οι αρχές θα δώσουν προτεραιότητα στα παρακάτω σκάφη:

- Επιβατηγά πλοία, σκάφη go-go και μεταφορείς χύδην φορτίου.
- Σκάφη που μπορεί να παρουσιάσουν έναν ειδικό κίνδυνο συμπεριλαμβανομένων των πετρελαιοφόρων, των μεταφορέων αερίου, των χημικών βυτιοφόρων και σκάφη που φέρουν επιβλαβείς ουσίες.
- Σκάφη που επισκέπτονται ένα λιμάνι ενός κράτους, η αρχή του οποίου είναι υπογράφων του υπομνήματος, για πρώτη φορά ή μετά από μία απουσία 12 μηνών ή περισσότερο.
- Σκάφη που φέρουν τη σημαία ενός κράτους που εμφανίζεται στον τρίχρονο πίνακα των άνω του μετρίου κρατήσεων που δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του υπομνήματος.
- Σκάφη που έχουν επιτραπεί για να αφήσουν τον λιμένα του κράτους, η αρχή της οποίας υπογράφει το υπόμνημα, στον όρο ότι οι ανεπάρκειες που σημειώνονται πρέπει να αποκατασταθούν εντός μίας καθορισμένης περιόδου.
- Σκάφη που έχουν αναφερθεί από τους πιλότους ή τις λιμενικές αρχές όπως έχοντας τις ανεπάρκειες που μπορούν να προδιαθέσουν την ασφαλή ναυσιπλοΐα τους.
- Σκάφη που 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 αρχή του λιμένα και του παράκτιου κράτους.
- Σκάφη που έχουν ανασταλεί από την κατηγορία τους για λόγους ασφαλείας κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 6 μηνών.
- Σκάφη που πλέον χωρίς να έχουν συμμορφωθεί με τους όρους που τίθενται από τις λιμενικές αρχές.

- Τύπος σκαφών που προσδιορίζεται από την επιτροπή κατά διαστήματα ως εξουσιοδότηση των επιθεωρήσεων προτεραιότητας.

Κάθε χρόνο επιδιώκεται να επιθεωρείται το 75% των ξένων σκαφών που εισέρχονται στα λιμάνια των χωρών μελών της συμφωνίας.

SHIP TARGETING SYSTEM (TOKYO MOU)	
Element	Target Factor Value (TFV)
Ship age	0-5 years: 0 point 6-10 years: 5 points 11-15 years: 10 points 16-20 years: 10 +1 point for each year exceeding 15 years >20 years: 15 +2 points for each year exceeding 20 years
Ship type	4 points for ships with type codes 13,30,40,55,60,61,70,71 and of 15 years of age and over 0 points for all others
Ship flag	plus 1 for each percentage point in excess]
Deficiencies	0.6 points for each deficiency found in last 4 initial inspections or follow-up inspections with new deficiency (decimal number rounded up)
Detentions	Depending on number of detections during the last 4 initial inspections or follow-up inspections with new deficiencies: 1 detention – 15 points 2 detentions – 30 points 3 detentions – 60 points 4 detentions – 100 points
Classification Society – non IACS	10 points
Outstanding deficiencies – from last 3 inspections (a deficiency recorded in the APCIS in the last initial inspections or associated follow-up ones and not marked as rectified (Code 10)	2 points for each outstanding deficiency
Time since last initial inspections: 6-12 months 12-24 months Over 24 months or never inspected in TMOU region (including new ships)	3 points 6 points 50 points
Target Factor Value	Priority Level
> 100	Priority 1 (very high)
41 - 100	Priority 2 (high)
11 - 40	Priority 3 (medium)
0 - 70	Priority 4 (low)

Πίνακας 1: Η βαθμολογία του TOKYO MOU

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Paris MOU και Tokyo MOU

2.1. Paris MOU

Μια σύντομη ιστορία του Μνημονίου των Παρισίων.

Το ΜΣ του Παρισιού είναι μια διοικητική συμφωνία μεταξύ είκοσι επτά Λιμενικών Αρχών. Το 1978 αναπτύχθηκε το «Μνημόνιο της Χάγης» μεταξύ κάποιων ναυτικών αρχών στη Δυτική Ευρώπη. Το μνημόνιο αυτό ασχολήθηκε κυρίως με την επιβολή των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας, όπως απαιτείται από τη Σύμβαση του ILO αριθ. 147.

Ωστόσο, ακριβώς όπως και το μνημόνιο για να τεθεί σε ισχύ, τον Μάρτιο του 1978 συνέβη μια τεράστια πετρελαιοκηλίδα στα ανοικτά των ακτών της Βρετάνης (Γαλλία), του VLCC «Amoco Cadiz». (βλ. εικόνες)



Εικόνα 1: Πετρελαιοκηλίδα στα ανοικτά των ακτών της Βρετάνης (Γαλλία).



Εικόνα 2: Το VLCC «Amoco Cadiz».

Το περιστατικό αυτό προκάλεσε όχι μόνο μια ισχυρή πολιτική, αλλά και τη δημόσια κατακραυγή στην Ευρώπη για πολύ πιο αυστηρούς κανονισμούς όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Η πίεση αυτή είχε ως αποτέλεσμα ένα πιο ολοκληρωμένο σύστημα το οποίο καλύπτει την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, και τις ευνοϊκές συνθήκες διαβίωσης στα πλοία που ζουν και εργάζονται.

Στη συνέχεια, ένα νέο Μνημόνιο για τον έλεγχο του κράτους λιμένα υπεγράφη τον Ιανουάριο του 1982 από δεκατέσσερις ευρωπαϊκές χώρες σε μια υπουργική διάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι, Γαλλία. Τέθηκε σε λειτουργία την 1η Ιουλίου 1982.

Από την ημερομηνία αυτή, το Μνημόνιο του Παρισιού έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές για να φιλοξενήσει νέες απαιτήσεις ασφαλείας του θαλάσσιου περιβάλλοντος που προέρχονται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και τις απαιτήσεις που σχετίζονται με την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών. Η οργάνωση επεκτάθηκε σε είκοσι επτά κράτη μέλη κατά τα τελευταία χρόνια.

2.1.1. Το Paris MOU σήμερα

Πλέον η οργάνωση αυτή αποτελείται από 27 συμμετέχουσες ναυτικές αρχές και καλύπτει τα ύδατα των ευρωπαϊκών παράκτιων κρατών και τη βορειοατλαντική λεκάνη από τη Βόρεια Αμερική προς την Ευρώπη. Τα σημερινά κράτη μέλη του ΜΣ του Παρισιού είναι τα εξής: Βέλγιο, Βουλγαρία, Καναδάς, Κροατία, Κύπρος, Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ισλανδία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ρωσική Ομοσπονδία, τη Σλοβενία, την Ισπανία, τη Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο.



Εικόνα 3: Τα κράτη μέλη του PARIS MOU

Σκοπός, είναι να σταματήσει τη λειτουργία των υποβαθμισμένων πλοίων μέσω ενός εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα. Πάνω από 18.000 επιθεωρήσεις διενεργούνται ετησίως επί αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες του ΜΣ του Παρισιού και διασφαλίζουν ότι τα πλοία αυτά ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, την ασφάλεια και τα περιβαλλοντικά πρότυπα, καθώς και ότι τα μέλη του πληρώματος έχουν ικανοποιητικές συνθήκες διαβίωσης και εργασίας. Βασική αρχή είναι ότι η πρωταρχική ευθύνη για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που προβλέπονται από τις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις φέρει ο ιδιοκτήτης του πλοίου / διαχειριστής και η ευθύνη για τη διασφάλιση της εν λόγω συμμόρφωσης παραμένει στο κράτος σημαίας.

2.2. Ελλείψεις και μέτρα προς αποκατάσταση βάση του οδηγού Paris MOU

Εάν διαπιστωθούν ελλείψεις τότε ο PSC πρέπει να αποφασίσει σχετικά με τις κατάλληλες ενέργειες που πρέπει να ληφθούν, να βεβαιωθεί ότι αυτές οι ελλείψεις θα διορθωθούν και να αποφασίσει αν αποτελεί αιτία απαγόρευσης απόπλου. Κατά κανόνα, όλες οι ελλείψεις πρέπει να διορθωθούν πριν από την αναχώρηση του πλοίου. Αυτό δεν σημαίνει ότι κάθε έλλειψη πρέπει να ελέγχεται όπως διορθώθηκε από την PSC.

2.2.1. Στόχοι και σκοπός

Τα ακόλουθα δίνουν οδηγίες για τους λόγους απαγόρευσης απόπλου και για τη χρησιμότητα των βασικών μέτρων που αφορούν την ατομική έλλειψη ή την επιθεώρηση του PSC. Τα μέτρα που λαμβάνονται μπορούν να ομαδοποιηθούν σε τρεις κατηγορίες: ενέργειες ελλείψεων, ενέργειες επιθεώρησης και ενέργειες αναφοράς.

2.2.2. Αρχές που διέπουν την αποκατάσταση των ελλείψεων ή την απαγόρευση απόπλου ενός πλοίου

Κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με την αποκατάσταση μίας έλλειψης ή την απαγόρευση απόπλου ενός πλοίου, το PSC θα λάβει υπόψη του τα αποτελέσματα της

λεπτομερέστερης ή ενισχυμένης επιθεώρησης που διενεργείται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του Μνημονίου και τις διαδικασίες που αναφέρονται παρακάτω. Το PSC θα ασκεί επαγγελματική κρίση για να προσδιορίσει αν πρέπει να κρατούν το πλοίο μέχρι να διορθωθούν οι ελλείψεις ή να του επιτρέψουν να πλεύσει με ορισμένες ελλείψεις, χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες περιστάσεις του προγραμματισμένου ταξιδιού. Όσον αφορά τα ελάχιστα πρότυπα επάνδρωσης και τις διατάξεις της ILO, θα πρέπει να τηρούνται ειδικές διαδικασίες.

2.3. Απαγόρευση απόπλου σχετική με τις ελάχιστες προδιαγραφές επάνδρωσης και την πιστοποίηση

Πριν από την κράτηση ενός πλοίου για λόγους ελλιπούς επάνδρωσης και πιστοποίησης, θα λαμβάνονται υπόψη αν η έλλειψη αποτελεί ή όχι κίνδυνο για τα άλλα πλοία, τα πρόσωπα επί του σκάφους ή το περιβάλλον και αν μπορούν να παρατηρηθούν ή όχι κατάλληλες περίοδοι ανάπαυσης του πληρώματος. Ακόμη θα λαμβάνεται υπόψη η διάρκεια και η φύση του προγραμματισμένου ταξιδιού, το μέγεθος και ο τύπος του πλοίου και του εξοπλισμού που παρέχεται και η φύση του φορτίου.

2.4. Βασικά κριτήρια

Όταν ασκείται επαγγελματική κρίση ως προς το εάν πρέπει να απαγορευθεί ο απόπλους ενός πλοίου ή όχι τότε ο PSC θα εφαρμόσει τα ακόλουθα κριτήρια. Το πρώτο κριτήριο αφορά το χρονοδιάγραμμα και ορίζει ότι τα πλοία που είναι επικίνδυνο να προχωρήσουν στην θάλασσα, θα κρατούνται από την πρώτη επιθεώρηση, ανεξάρτητα από την ώρα που αυτά θα παραμείνουν στο λιμάνι. Το δεύτερο κριτήριο ορίζει ότι τα πλοία θα πρέπει να κρατούνται εάν οι ελλείψεις πάνω σε αυτά είναι αρκετά σοβαρές ώστε να επιστραφεί από το PSC για να βεβαιωθούν ότι αυτές έχουν αποκατασταθεί πριν αποπλεύσει το πλοίο. Η ανάγκη για τον PSC να επιστρέψει στο πλοίο κατηγοριοποιεί τη σοβαρότητα των ελλείψεων. Ωστόσο, αυτό δεν επιβάλλει τέτοιου είδους υποχρέωση για κάθε περίπτωση. Αυτό σημαίνει ότι ο PSC θα ελέγξει, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, κατά

προτίμηση με νέα επίσκεψη, ότι οι ελλείψεις έχουν διορθωθεί πριν από την αναχώρηση.

2.4.1. Εφαρμογή των βασικών κριτηρίων

Όταν αποφασίζεται εάν οι ελλείψεις που εντοπίστηκαν σε ένα πλοίο είναι αρκετά σοβαρές ώστε να δικαιολογούν την κράτησή του, τότε ο PSC θα αξιολογήσει κατά πόσον το πλοίο διαθέτει τα σχετικά έγκυρα έγγραφα και κατά πόσον διαθέτει το πλήρωμα που απαιτείται βάσει του εγγράφου σχετικά με τον ελάχιστο αριθμό ασφαλούς επάνδρωσης ή ισοδύναμο. Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, ο PSC θα εκτιμήσει εάν το πλοίο ή και το πλήρωμα είναι σε θέση καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού να πλοηγηθεί με ασφάλεια, να χειρίζεται, να μεταφέρει, να παρακολουθεί την κατάσταση του φορτίου, να λειτουργεί με ασφάλεια το μηχανοστάσιο, να διατηρεί την κατάλληλη πρόωση και να χειρίζεται επαρκώς το τιμόνι του πλοίου. Ακόμα, θα εκτιμήσει εάν το πλοίο ή και το πλήρωμα είναι σε θέση να καταπολεμήσει αποτελεσματικά τις πυρκαγιές σε οποιοδήποτε μέρος του πλοίου, να εγκαταλείψει το πλοίο ταχέως και να διασωθεί όλο το πλήρωμα, να πάρει μέτρα για τη ρύπανση του περιβάλλοντος και να διατηρεί την απαιτούμενη ευστάθεια και στεγανότητα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Επίσης, να μπορεί να επικοινωνήσει σε καταστάσεις κινδύνου εάν κριθεί απαραίτητο, να παρέχει ασφαλείς και υγιείς συνθήκες επί του πλοίου και τέλος να είναι σε θέση να παρέχει όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες σε περίπτωση ατυχήματος (όπως προβλέπεται από τον καταγραφέα δεδομένων ταξιδιού).

Εάν το αποτέλεσμα για κάποιο από τα παραπάνω είναι αρνητικό, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν, τότε το πλοίο θα πρέπει να εξεταστεί σοβαρά και να απαγορευθεί ο απόπλους εάν χρειαστεί. Ο συνδυασμός όχι και τόσο σοβαρών ελλείψεων μπορεί επίσης να οδηγήσει στην απαγόρευση απόπλου του πλοίου.

2.4.2. Ελλείψεις

Για να βοηθήσει ο PSC στη χρήση των διαδικασιών που ορίζονται παραπάνω ακολουθεί μια λίστα ελλείψεων, που ομαδοποιείται σύμφωνα με Συμβάσεις ή και Κώδικες, οι οποίοι θεωρούνται τόσο σοβαρές, ώστε να μπορούν να δικαιολογήσουν την απαγόρευση απόπλου του πλοίου. Η λίστα αυτή δεν θεωρείται εξαντλητική αλλά

έχει σκοπό να δώσει μια επεξήγηση σχετικών στοιχείων. Ωστόσο, οι ελλείψεις στην όσον αφορά την STCW, είναι ο μόνος λόγος για απαγόρευση απόπλου βάσει της παρούσας σύμβασης.

2.4.2.1. Γενικά

Η έλλειψη των έγκυρων πιστοποιητικών και εγγράφων, όπως απαιτείται από τα σχετικά όργανα. Ωστόσο, τα πλοία που φέρουν τη σημαία κρατών που δεν είναι συμβαλλόμενα με μια Σύμβαση ή που δεν έχουν εφαρμόσει μια άλλη σχετική αρχή, δεν δικαιούνται να φέρουν τα πιστοποιητικά που προβλέπονται από τη Σύμβαση ή κάποια άλλη σχετική αρχή. Συνεπώς, η έλλειψη των απαιτούμενων πιστοποιητικών δεν θα αρκεί για να αποτελέσει λόγο για την απαγόρευση απόπλου αυτών των πλοίων. Ωστόσο, κατά την εφαρμογή της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», πρέπει να απαιτείται ουσιαστική συμμόρφωση με τις διατάξεις αυτές πριν αποπλεύσει το πλοίο.

2.4.2.2. Ασφάλεια/SOLAS

Η βλάβη της καλής λειτουργίας των μηχανημάτων πρόωσης και των λοιπών βασικών μηχανημάτων, καθώς και των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων. Η ανεπαρκής καθαριότητα του μηχανοστασίου, η υπερβολική ποσότητα oilywater σε σωληνώσεις, συμπεριλαμβανομένων των σωληνώσεων εξαγωγής του μηχανοστασίου που ρυπαίνονται από το πετρέλαιο. Η κακή λειτουργία των συστημάτων άντλησης των υδροσυλλεκτών, η βλάβη της καλής λειτουργίας της εφεδρικής γεννήτριας, του φωτισμού, των μπαταριών και των διακοπών. Ακόμη, η βλάβη της καλής λειτουργίας του κύριου και του βοηθητικού μηχανισμού οδήγησης, η απουσία λόγω της ανεπαρκούς χωρητικότητας ή σοβαρή φθορά των σωσιβίων και των σωστικών σκαφών. Η απουσία, η μη συμμόρφωση ή η σημαντική φθορά στο βαθμό που δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για το σκοπό του, το σύστημα ανίχνευσης πυρκαγιάς, το σύστημα συναγερμού πυρκαγιάς, ο εξοπλισμός πυρόσβεσης, οι σταθερές εγκαταστάσεις κατάσβεσης, οι βαλβίδες αερισμού και τα φράγματα πυρός. Η έλλειψη, η σημαντική φθορά ή βλάβη στη λειτουργία του συστήματος πυροπροστασίας καταστρώματος σε δεξαμενόπλοια. Η απουσία, η μη συμμόρφωση ή σοβαρή φθορά των φωτεινών, οπτικών και ηχητικών σημάτων, η απουσία ή βλάβη της καλής λειτουργίας του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας, του εξοπλισμού πλοήγησης, λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις SOLAS. Η έλλειψη σωστών ναυτικών

χαρτών ή και όλων των άλλων σχετικών ναυτικών εκδόσεων που απαιτούνται για το επερχόμενο ταξίδι, λαμβάνοντας υπόψη ότι κάθε τύπος ηλεκτρονικής απεικόνισης χαρτών και το πληροφοριακό σύστημα (ECDIS) που λειτουργούν με επίσημα στοιχεία μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως υποκατάστατο για τους ναυτικούς χάρτες. Η απουσία μη σπινθηρογόνου συστήματος εξαερισμού για τα αντλιοστάσια και τέλος, οι σοβαρές ελλείψεις στις επιχειρησιακές απαιτήσεις.

2.4.2.3. LOADLINES (γραμμές φόρτωσης)

Οι σημαντικές περιοχές βλάβης ή διάβρωσης, ή το βαθύλωμα των ελασμάτων και η σκλήρυνση στο κατάστρωμα και στο σκαρί επηρεάζει την πλευση ή την αντοχή σε τοπικά φορτία, μόνο εάν έχουν διεξαχθεί οι προσωρινές επισκευές για ταξίδι προς λιμένα όπου θα γίνουν οι μόνιμες επισκευές. Η αναγνωρισμένη περίπτωση ανεπαρκούς σταθερότητας, η έλλειψη επαρκών και αξιόπιστων πληροφοριών εγκεκριμένης μορφής, οι οποίες από ταχεία και απλά μέσα δίνουν τη δυνατότητα στον πλοίαρχο να μεριμνήσει για τη φόρτωση και την ευστάθεια του πλοίου του κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να διατηρείται ένα ασφαλές περιθώριο σταθερότητας σε όλα τα στάδια και σε ποικίλες συνθήκες ταξιδιού, καθώς και να αποφεύγεται δημιουργία τυχόν απαράδεκτων πιέσεων στη δομή του πλοίου. Ακόμη, η έλλειψη, η σημαντική φθορά ή βλάβες στα συστήματα κλεισίματος, στις ρυθμίσεις κλεισίματος καταπακτής και στις υδατοστεγής πόρτες, η υπερφόρτωση και τέλος, η απουσία ή αδυναμία να διαβάσει τα βυθίσματα.

2.4.2.4. MARPOL: παράρτημα I, II, III, IV, V, VI

- Η έλλειψη, η σημαντική φθορά ή βλάβη στη λειτουργία του εξοπλισμού φιλτραρίσματος του oilywater, την παρακολούθηση και τον έλεγχο του συστήματος εκκένωσης πετρελαίου ή οι ρυθμίσεις συναγερμού. Επίσης, η υπολειπόμενη χωρητικότητα των επεξεργασμένων λυμάτων να είναι ανεπαρκής για το επερχόμενο ταξίδι, να μην είναι διαθέσιμο το βιβλίο καταγραφής πετρελαίου, να έχει τοποθετηθεί μη εξουσιοδοτημένη εκκένωση μέσω παρακαμπτήριας οδού και τέλος να λείπει ο φάκελος εκθέσεων επιθεωρήσεων ή να μην είναι σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις διπλού σκαριού και διπλού πυθμένα.

- Η απουσία του εγχειριδίου P&I, η μη καταταγή του φορτίου σε κατηγορίες, η μη ύπαρξη βιβλίου καταγραφής φορτίου, η μεταφορά πετρελαιοειδών ουσιών χωρίς να πληρούνται οι απαιτήσεις και η τοποθέτηση μη εξουσιοδοτημένης εκκένωσης μέσω παρακαμπτήριας οδού.
- Η απουσία έγκυρου εγγράφου συμμόρφωσης για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (αν απαιτείται), η απουσία φορτολόγιου- εγχειριδίου Επικίνδυνων Εμπορευμάτων ή λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας πριν από την αναχώρηση του πλοίου. Ακόμη, να μην πληρούνται οι διατάξεις του Κώδικα IMDG για τη στοιβασία και τον διαχωρισμό των εμπορευμάτων. Επίσης, κάποιο πλοίο που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα να μην είναι σε συμφωνία με το Έγγραφο Συμμόρφωσης για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων του πλοίου ή κάποιο πλοίο να μεταφέρει επικίνδυνα πακέτα εμπορευμάτων που έχουν καταστραφεί ή που έχουν διαρροή. Τέλος, το προσωπικό του πλοίου να μην είναι εξοικειωμένο με καθήκοντα που αφορούν το φορτίο, τυχόν κινδύνους που μπορεί να φέρει αυτό και με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε ένα τέτοιο πλαίσιο.
- Η απουσία ενός συστήματος επεξεργασίας λυμάτων, η μη λειτουργία του συστήματος θρυμματισμού και απολύμανσης λυμάτων και η απουσία μιας σύνδεσης εκκένωσης λυμάτων.
- Η έλλειψη σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων, η απουσία βιβλίου καταγραφών απορριμμάτων και η μη εξοικείωση του προσωπικού του πλοίου με το σχέδιο διαχείρισης απαιτήσεων διάθεσης απόρριψης σκουπιδιών.
- Σύμφωνα με τις οδηγίες για τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα για τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς του παραρτήματος VI της MARPOL για την πρόληψη της ρύπανσης του αέρα από πλοία.

2.4.2.5. STCW

Η αποτυχία των μέτρων για τη φύλαξη της γέφυρας και της μηχανής προκειμένου να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις που καθορίζονται για το πλοίο από το κράτος σημαίας. Η απουσία της φύλαξης προσώπου που είναι ικανό να χειριστεί εξοπλισμό βασικό για την ασφαλήπλοήγηση, τις ραδιοεπικοινωνίες ή την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Τέλος, η αδυναμία να προβλεφθούν, για την πρώτη βάρδια

κατά την έναρξη του ταξιδιού και γιατις επόμενες βάρδιες πρόσωπα που έχουν αναπαυθεί επαρκώς και είναι κατάλληλα για την υπηρεσία.

2.4.2.6. ILO

Η ανεπάρκεια τροφών και πόσιμο νερού για το ταξίδι μέχρι το επόμενο λιμάνι, οι εξαιρετικά ανθυγιεινές συνθήκες επί του πλοίου και η έλλειψη θέρμανσης στα δωμάτια του πλοίου σε περιοχές όπου οι θερμοκρασίες μπορεί να είναι υπερβολικά χαμηλές. Ακόμη, η υπερβολική ποσότητα απορριμμάτων και η κατάληψη των διαδρόμων και των δωματίων από εξοπλισμό ή φορτίο.

2.5. Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων

Όσον αφορά τις ελλείψεις και τις παρατηρήσεις των πλοίων υπάρχουν τα εξής ενδεχόμενα πέραν της κρατήσεως σχετικά με την αποκατάστασή τους:

- *Rectified-Διορθώθηκε*

Στην περίπτωση αυτή η έλλειψη έχει διορθωθεί άμεσα και επαληθεύεται από PSC.

- *To be rectified at next port-Για να αποκατασταθούν στον επόμενο λιμένα*

Στην περίπτωση αυτή η έλλειψη δεν μπορεί να αποκατασταθεί πριν από την αναχώρηση, αλλά το PSC απαιτεί την αποκατάσταση στο επόμενο λιμάνι.

- *To be rectified within 14 days-Για να αποκατασταθούν εντός 14 ημερών*

Στην περίπτωση αυτή η έλλειψη, κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, δεν είναι αρκετά σοβαρή ώστε να απαιτείται επείγουσα διόρθωση πριν από την αναχώρηση. Αυτή η ενέργεια θέτει ένα ανώτατο όριο 14 ημέρες, αλλά επαφίεται στην ευθύνη του πλοιάρχου να επανορθώσει την έλλειψη το συντομότερο δυνατό.

- *To be rectified before departure- Για να διορθωθεί πριν από την αναχώρηση*

Στην περίπτωση αυτή η έλλειψη θα πρέπει να αποκατασταθεί πριν αποπλεύσει το πλοίο, αλλά δεν είναι αρκετά σοβαρή ώστε να δικαιολογήσει την απαγόρευση απόπλου. Εάν το πλοίο δεν κρατείται είναι ευθύνη του πλοιάρχου να αποκαταστήσει την έλλειψη πριν την αναχώρηση. Η επαλήθευση από PSC απαιτείται. Σε περίπτωση που η παρατήρηση ή η έλλειψη έχει αποκατασταθεί πριν τον απόπλου και το PSC έχει

κάνει τον απαραίτητο έλεγχο τότε η έλλειψη θα πρέπει να καταγραφεί ως rectified-διορθωμένη.

2.6. SIRENAC. Η βάση δεδομένων του Paris MOU

Όλα τα παραπάνω στοιχεία κρατούνται σε βάσης δεσπομένων. Το SIRENAC είναι μία βάση δεδομένων που τηρείται το Παρίσι. Σύμφωνα με αυτή ορισμένα κριτήρια επιλογής όπως η σημαία του σκάφους, ηλικία και ο τύπος, θεωρείται ότι επηρεάζουν άμεσα την κατάσταση που θα βρεθεί το πλοίο κατά την επιθεώρηση. Κατανέμοντάς βαθμούς σε κάθε κριτήριο θα δημιουργήσει μια βαθμολογία και κάθε σκάφος θα έχει τον βαθμό του. Τα σκάφη με συντελεστή μεγαλύτερο του 50 πρέπει να επιθεωρούνται. Ο συντελεστής του 50 ή μεγαλύτερος θεωρείται ως υψηλός κίνδυνος.

Τα κριτήρια επιλογής σκαφών για επιθεώρηση σε τυχαία σειρά είναι:

- Ιδιοκτήτρια εταιρεία. Εταιρείες που έχουμε 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 νηογνομόνων που δεν είναι μέλη του IACS η επιβάλλουν λιγότερο από το αναμενόμενο αυστηρές επιθεωρήσεις.
- Ιστορία. Το ιστορικό του κάθε σκάφος που θα ακολουθηθεί σε όλη τη ζωή του. Σκάφη με βεβαρημένο από κρατήσεις ιστορικός σίγουρα τραβούν πιο εύκολα η προσοχή των επιθεωρητών.
- Ηλικία. Όσο μεγαλύτερης ηλικίας είναι ένα σκάφος τόσο έχει μεγαλύτερη πιθανότητα για να επιθεωρηθεί. Η κρίσιμη ηλικία είναι τα 10 χρόνια.
- Τύπος. Ορισμένοι τύποι σκαφών όπως δεξαμενόπλοια, μεταφορές χημικών, αερίου , θεωρούνται πιο επιρρεπείς σε ατυχήματα.

Προτεραιότητα δίνεται στα σκάφη που:

- Επισκέπτονται ένα λιμένα ενός κράτους, η αρχή το οποίο υπογράφει το υπόμνημα, για πρώτη φορά ή μετά από μια απουσία δωδεκά μηνων ημεγαλύτερη. Έλλειψη των κατάλληλων στοιχείων, για αυτό τον 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 την έναρξη της ισχύος την 1 Ιανουαρίου 1993 .
- Φέρουν τη σημαία ενός κράτους που εμφανίζεται στον τριετή πίνακα των κάτω 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, με τον όρο ότι οι ανεπαρκείς 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 φορτία 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.
- Έχουν ανασταλεί από την κατηγορία τους για λόγους ασφαλείας κατά την διάρκεια των προηγούμενων έξι μηνών.

Είτε βρίσκονται ανεπαρκές είτε όχι, όλες οι λεπτομέρειες από καθε έκθεση επιθεώρησης της εισάγονται σε μία προηγμένη βάση δεδομένων κεντρικών υπολογιστών. Αυτή η βάση δεδομένων μπορεί να προσεγγιστεί από όλους τους λιμένες στην περιοχή πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού για να συμβουλευτεί τα αρχεία επιθεώρησης, για να παρεμβάλλει τις νέες εκθέσεις επιθεώρησης ή για να χρησιμοποιήσουν τη δυνατότητα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

2.7. White-Grey-Black List 2011-2013. Επιθεωρήσεις βάσει Paris MOU

- *WHITE LIST*

Rank	Flag	Inspections 2011-2013	Detentions 2011-2013
1	France	278	0
2	Norway	1470	16
3	Sweden	476	4
4	Denmark	1,099	14
5	Italy	1243	17
6	Hong Kong, China	1583	23
7	United Kingdom	1513	23
8	Finland	421	4
9	Germany	881	12
10	Croatia	147	0
11	Bahamas	2414	42
12	Isle of Man, UK	677	9
13	Liberia	4046	82
14	Singapore	1367	26
15	Belgium	235	2
16	Greece	966	19
17	Marshall Islands	2521	63
18	China	202	2
19	Netherlands	3083	83
20	Iran	92	0
21	Gibraltar, UK	885	24
22	Malta	4426	149
23	Cyprus	1940	64
24	Cayman Islands, UK	332	8
25	Barbados	356	9
26	United States of America	269	6
27	Latvia	75	0
28	Russian Federation	1390	51
29	Estonia	74	0
30	Bermuda, UK	254	6
31	Japan	71	0
32	Korea, Republic of	103	1
33	Kazakhstan	69	0
34	Turkey	1650	69
35	Saudi Arabia	65	0
36	Panama	6238	305
37	Antigua	3746	178

38	Faroe Islands, DK	241	7
39	Ireland	88	1
40	Philippines	198	6
41	Spain	210	7
42	Luxembourg	185	6
43	Poland	162	5
44	Switzerland	99	2
45	Lithuania	176	6
46	Thailand	48	0

Πίνακας 2: Whitelist – Επιθεωρήσεις βάσει PARIS MOU

- **GREY LIST**

Rank	Flag	Inspections 2011-2013	Detentions 2011-2013
------	------	-----------------------	----------------------

47	India	106	3
48	Tunisia	48	1
49	Portugal	366	20
50	Vanuatu	236	12
51	Malaysia	61	2
52	Bulgaria	58	2
53	Curacao	262	16
54	Syrian Arab Republic	42	2
55	Egypt	69	4
56	Morocco	65	4
57	Ukraine	237	17
58	Algeria	79	6
59	Georgia	160	13
60	Lebanon	81	7
61	Saint Kitts and Nevis	307	24
62	Libya	44	5
63	Tuvalu	42	5
64	Albania	117	13
65	Belize	570	50

Πίνακας 3: Greylist – Επιθεωρήσεις βάσει PARIS MOU

- **BLACK LIST**

Rank	Flag	Inspections 2011-2013	Detentions 2011-2013
------	------	-----------------------	----------------------

66	Cambodia	526	47
67	Saint Vincent and the Grenadines	1004	87
68	Comoros	350	37
69	Cook Islands	240	29

70	Sierra Leone	355	42
71	Moldova	611	73
72	Togo	282	37
73	Dominica	103	18
74	Honduras	30	7
75	Tanzania	289	53

Πίνακας 4: Blacklist – Επιθεωρήσεις βάσει PARIS MOU

2.8. Tokyo MOU

Tokyo MOU, Η ιστορία του και ο σκοπός της οργάνωσης

Στις αρχές τις δεκαετίας του 90' και συγκεκριμένα την 1η Δεκεμβρίου του 1993, περίπου δέκα ετη αφότου διαμορφώθηκε το προτόκωλλο σύμβασης του Παρισιού, υπογράφηκε στην Απω Ανατολή μια άλλη μεγάλη ομαδοποίηση κρατών, γνωστή και ως Ειρηνικό-Ασιατικό Μνημόνιο Συνεργασίας ή Tokyo MOU. Ο Tokyo MOU είναι μια από τις πιο ενεργές οργανώσεις ελέγχου ανά τον κόσμο. Είναι η οργάνωση που είναι υπεύθυνη για την περιοχή της Ασίας-Ειρηνικού, ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 1993 μετά την τελική προπαρασκευαστική σύνοδο της στο Τόκιο. Υπεγράφη την 1η Δεκεμβρίου 1993 όπως αναφέραμε προηγουμένως και η ημερομηνία έναρξης ισχύος είναι η 1η Απρίλη 1994.

Η οργάνωση αυτή αποτελείται από 19 αρχές των κρατών στην περιοχή της Ασίας-Ειρηνικού. Τα μέλοι απο τα οποία αποτελείται η οργάνωση είναι:

Αυστραλία, Καναδάς, Χιλή, Κίνα, Φίτζι, Χονγκ Κονγκ, Κίνα, Ινδονησία, Ιαπωνία, Δημοκρατία της Κορέας, Μαλαισία, Νήσοι Μάρσαλ, Νέα Ζηλανδία, Παπούα Νέα Γουινέα, Φιλιππίνες, Ρωσική Ομοσπονδία, Σιγκαπούρη, Ταϊλάνδη, Βανουάτου, Βιετνάμ, Αυστραλία.

Ο κύριος στόχος του Tokyo MOU είναι να καθιερώσει ένα αποτελεσματικό καθεστώς ελέγχου από το κράτος λιμένα στην περιοχή της Ασίας-Ειρηνικού, μέσω της συνεργασίας των μελών και την εναρμόνιση των δραστηριοτήτων τους, έτσι ώστε να βελτιώσουν την ασφάλεια στη θάλασσα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη διασφάλιση συνθηκών εργασίας και διαβίωσης επί των πλοίων.

Όλα αυτά ήρθαν στο προσκήνιο όταν οι εφοπλιστές, πολλοί αναγνωρισμένοι οργανισμοί και άλλα κράτη σημαίας είχαν αποτύχει να συμμορφωθούν με τις

απαιτήσεις των διεθνών θαλάσσιων συμβάσεων. Αν και είναι κατανοητό ότι η τελική ευθύνη για την εφαρμογή συμβάσεων επαφίεται στα κράτη σημαίας, οι λιμενικές αρχές έχουν το δικαίωμα ελέγχου των ξένων πλοίων που επισκέπτονται τα δικά τους λιμάνια για να εξασφαλίσουν ότι οι τυχόν ελλείψεις που διαπιστώθηκαν θα διορθωθούν πριν τους επιτραπεί ο απόπλους. Ο έλεγχος του κράτους λιμένα θεωρείται ως συμπληρωματικό μέτρο για τον έλεγχο του κράτους σημαίας.



Εικόνα 4: Τα κράτη μέλη του TOKYO MOU

2.9. Σύστημα πληροφοριών για τα πλοία

Κάθε μέρα, ένας αριθμός πλοίων επιλέγεται για την επιθεώρηση από τις λιμενικές αρχές των κρατών της περιφέρειας. Οι λιμενικές αρχές αναγνωρίζουν ότι επιθεώρηση όλων των ξένων πλοίων που επισκέπτονται τα λιμάνια τους, θα ήταν και οικονομικά ασύμφωροι, αλλά και αδικαιολόγητη, αν και δεν είναι όλα τα καράβια σε κατάσταση κάτω του μέσου όρου. Οι λιμενικές αρχές, προκειμένου να είναι σε θέση να προσδιορίσουν τα κατάλληλα πλοία προς επιθεώρηση, συνεργάζονται μεταξύ τους και χρησιμοποιούν βάσεις δεδομένων όπως είναι η SIRENAC (βλ. παραπάνω) και η APCIS διοικούμενα από το PARIS και το TOKYO MOU αντίστοιχα. Αυτές τους παρέχουν διάφορα στοιχεία, όπως είναι οι λίστες αφίξεις στα λιμάνια, προγράμματα

ναυσιπλοΐας, έκθεση για την θέση των πλοίων, εκθέσεις προηγούμενων επιθεωρήσεων, καθώς και δεδομένα με τα ειδικά χαρακτηριστικά των πλοίων, Υπάρχουν επίσης και διεθνείς βάσεις δεδομένων, οι οποίες παρέχουν στοιχεία όχι μόνο για επιθεωρήσεις που έλαβαν χώρα σε κάποια συγκεκριμένη περιοχή που καλύπτει το μνημόνιο, αλλά και από όλο τον κόσμο.

Έτσι, για τους σκοπούς του μνημονίου, το ηλεκτρονικό σύστημα πληροφοριών της Ασίας-Ειρηνικού (APCIS) έχει συσταθεί με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις επιθεωρήσεις από το κράτος λιμένα, προκειμένου να θέτουν στη διάθεση των αρχών πληροφορίες σχετικά με τους ελέγχους των πλοίων σε άλλα περιφερειακά λιμάνια για να τους βοηθήσει στην επιλογή τους από τα πλοία με ξένη σημαία που πρόκειται να ελεγχθούν και την άσκησή τους από τον έλεγχο του κράτους του λιμένα σε επιλεγμένα πλοία. Όπως και επίσης να παρέχουν αποτελεσματικές δυνατότητες ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος λιμένα στην περιοχή..

2.10. APCIS. Η βάση δεδομένων του Tokyo MOU

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

- Τη συλλογή και κράτηση των πληροφοριών για τα σκάφη και τις επιθεωρήσεις.
- Την λήξη της πλήρους ιστορίας του σκάφος που επιθεωρείται και αλλαγή σε στοιχεία.
- Την προετοιμασία των εκθέσεων στατιστικής.
- Το σύστημα περιλαμβάνει το ειδικά αναπτυγμένα υποσύστημα των ανακοινώσεων.
- Την παροχή στους χρήστες την δυνατότητα να παραληφθούν οι πληροφορίες από την κεντρική βάση δεδομένων του συστήματος μέσω των διαφορετικών διαδικασιών.

- Το σύστημα πληροφοριών περιλαμβάνει την εταιρική υπηρεσία ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που εφοδιάζει τους χρήστες με τις γενικές δυνατότητες επικοινωνίας.
- Το σύστημα έχει μερικά επίπεδα ασφάλειας και αναρμόδιες αρνήσεις πρόσβασης.

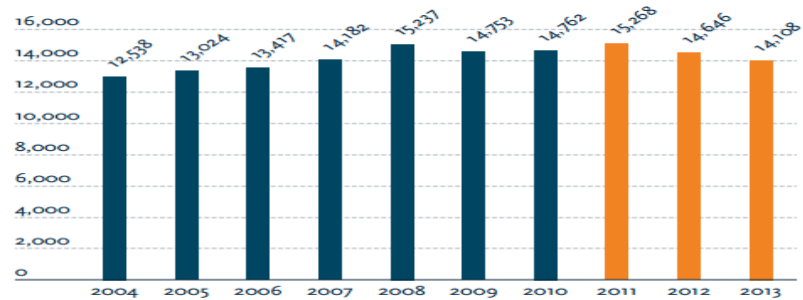
Οι κύριοι σκοποί του συστήματος πληροφοριών στον κρατικό έλεγχο λιμένων είναι :

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

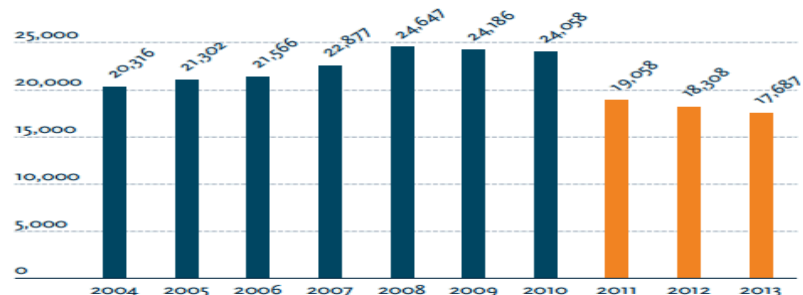
2.11. Ποσοστά βάσει επιθεωρήσεων ParisMOU από το Annual Report

- Αριθμός επιθεωρήσεων από 2004-2013

Number of individual ships inspected



Number of inspections

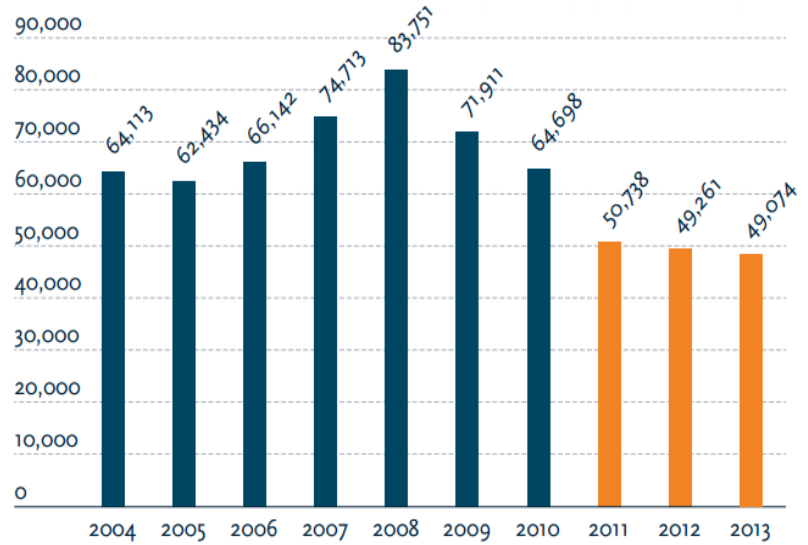


Διάγραμμα 1: Αριθμός πλοίων που επιθεωρήθηκαν από το 2004-2013

Διάγραμμα 2: Αριθμός επιθεωρήσεων από το 2004-2013

- Αριθμός παρατηρήσεων

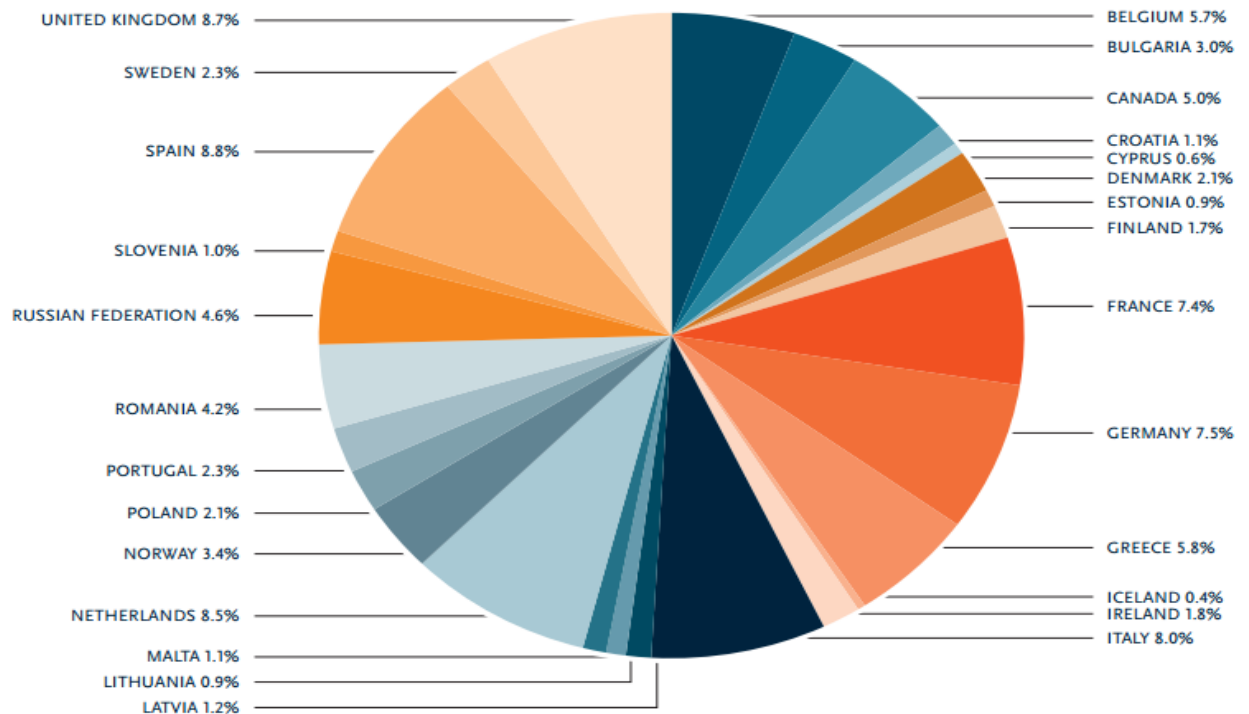
Number of deficiencies



Διάγραμμα 3: Αριθμός παρατηρήσεων ελλείψεων από το 2004-2013

- Αριθμός επιθεωρήσεων ανά αρχή

Inspection efforts of members as percentage of MoU total



Διάγραμμα 4: Αριθμός επιθεωρήσεων ανά αρχή

- Πιο βασικές κατηγορίες

Top 5 categories of deficiencies 2013

Category of deficiencies	Deficiencies
Safety of Navigation	6,861
Fire safety	6,657
Working and Living Conditions - Working Conditions	4,579
Life saving appliances	4,526
Certificates and Documentation - Document	3,069

Top 5 deficiencies 2013

Deficiencies	Deficiencies
ISM	1,821
Nautical publications	1,432
Charts	1,401
Fire doors/openings in fire-resisting divisions	1,106
Oil record book	753

Πίνακας 5: Οι 5 πιο βασικές κατηγορίες ελλείψεων το 2013

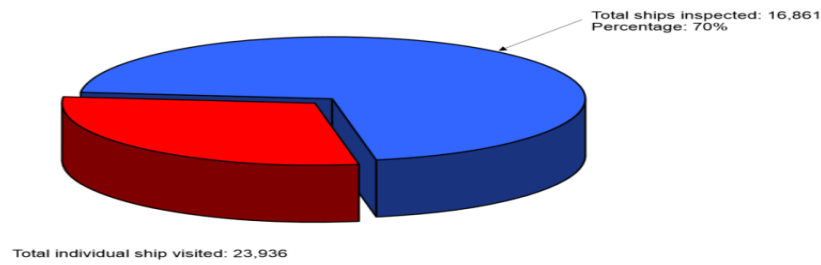
Πίνακας 6: Οι 5 πιο βασικές ελλείψεις το 2013

- Σύγκριση των στοιχείων για τα έτη 2011-12-13

Deficiencies Main Group	Category of deficiencies	2011		2012		2013	
		Def	Def %	Def	Def %	Def	Def %
Certificates & Documentation	Crew Certificates	1,101	2.15	1,005	2.04	1,013	2.06
	Documents	3,491	6.83	3,297	6.69	3,069	6.25
	Ship Certificates	3,046	5.96	2,856	5.80	2,754	5.61
Structural Condition		2,808	5.49	2,216	4.50	2,202	4.49
Water/Weathertight condition		2,597	5.08	2,121	4.31	2,111	4.30
Emergency Systems		1,952	3.82	2,029	4.12	2,184	4.45
Radio Communication		1,704	3.33	1,476	3.00	1,301	2.65
Cargo operations including equipment		332	0.65	319	0.65	329	0.67
Fire safety		6,591	12.89	7,488	15.20	6,657	13.57
Alarms		464	0.91	398	0.81	490	1.00
Working and Living Conditions (ILO 147) ^{††}	Living Conditions	2,313	4.52	2,182	4.43	1,946	3.97
	Working conditions	5,252	10.27	5,067	10.29	4,579	9.33
Working and Living Conditions (MLC, 2006) [†]	MLC, 2006 Title 1					14	0.03
	MLC, 2006 Title 2					88	0.18
	MLC, 2006 Title 3					258	0.53
	MLC, 2006 Title 4					390	0.79
Safety of Navigation		6,528	12.76	6,816	13.84	6,861	13.98
Life saving appliances		4,782	9.35	4,393	8.92	4,526	9.22
Dangerous goods		125	0.24	98	0.20	100	0.20
Propulsion and auxiliary machinery		2,951	5.77	2,442	4.96	2,710	5.52
Pollution prevention	Anti Fouling	15	0.03	23	0.05	25	0.05
	Marpol Annex I	1,318	2.58	1,127	2.29	1,060	2.16
	Marpol Annex II	36	0.07	29	0.06	30	0.06
	Marpol Annex III	18	0.04	12	0.02	9	0.02
	Marpol Annex IV	253	0.49	324	0.66	341	0.69
	Marpol Annex V	347	0.68	303	0.62	889	1.81
	Marpol Annex VI	358	0.70	449	0.91	492	1.00
ISM		1,644	3.21	1,736	3.52	1,821	3.71
ISPS		518	1.01	485	0.98	401	0.82
Other		602	1.18	570	1.16	424	0.86

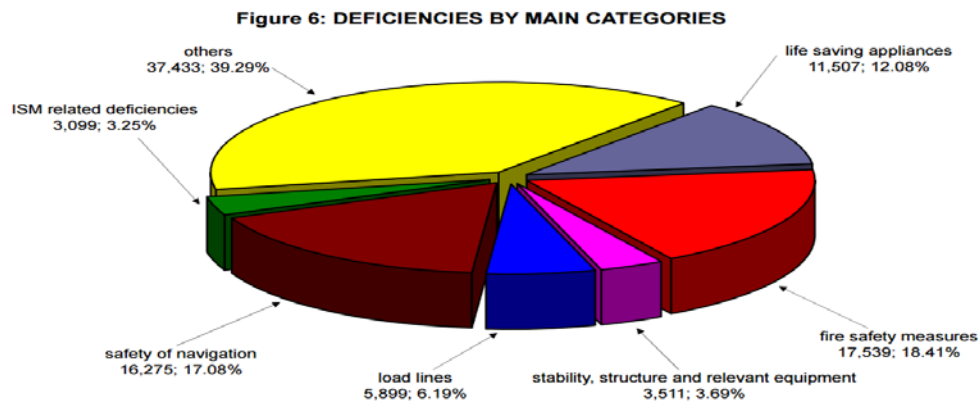
Πίνακας 7: Σύγκριση των στοιχείων για τα έτη 2011-12-13

2.12. Ποσοστά βάση επιθεωρήσεων Tokyo MOU από το Annual Report



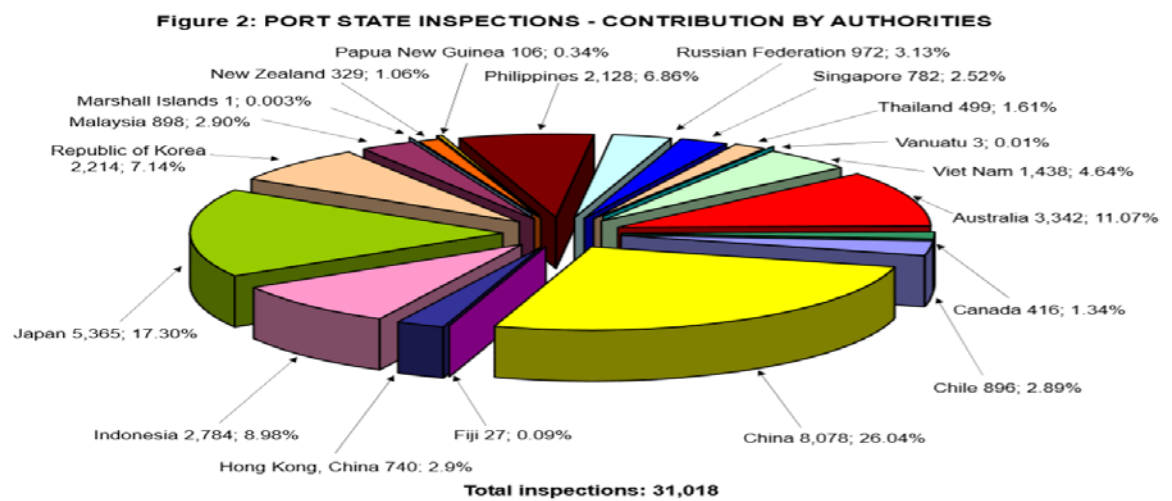
Διάγραμμα 5: Ποσοστά βάση επιθεωρήσεων Tokyo MOU από το Annual Report

- Τα ποσοστά παρατηρήσεων στις πιο βασικές κατηγορίες



Διάγραμμα 6: Ποσοστά παρατηρήσεων στις πιο βασικές κατηγορίες

- Αριθμός επιθεωρήσεων ανά αρχή

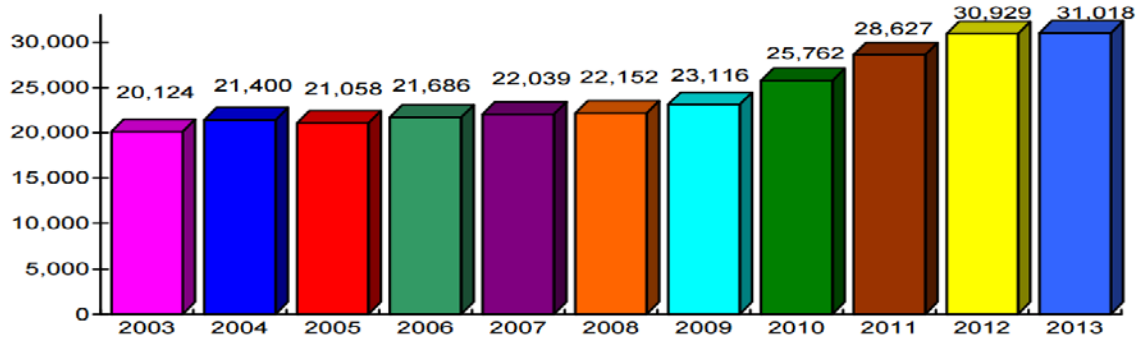


Διάγραμμα 7: Αριθμός επιθεωρήσεων ανά αρχή

- **Αριθμός επιθεωρήσεων από το 2003-2013**

OVERVIEW OF PORT STATE CONTROL RESULTS 2003 - 2013

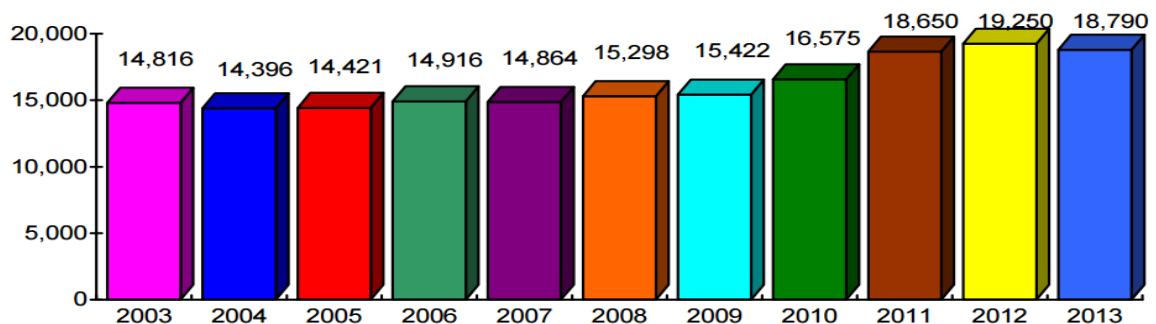
Figure 8: NO. OF INSPECTIONS



Διάγραμμα 8: Αριθμός επιθεωρήσεων από το 2003-2013

- **Αριθμός επιθεωρήσεων με παρατηρήσεις**

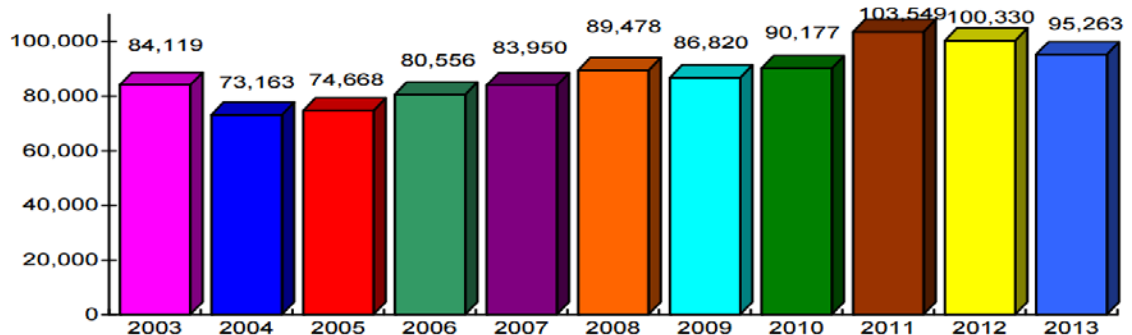
Figure 10: NO. OF INSPECTIONS WITH DEFICIENCIES



Διάγραμμα 9: Αριθμός επιθεωρήσεων με παρατηρήσεις από το 2003-2013

- **Αριθμός παρατηρήσεων**

Figure 11: NO. OF DEFICIENCIES



Διάγραμμα 10: Αριθμός παρατηρήσεων από το 2003-2013

- Αριθμός παρατηρήσεων ανά κατηγορία για το έτος 2013

Nature of deficiencies		No. of deficiencies
Certificate & Documentation	Crew Certificates	1,074
	Documents	5,345
	Ship Certificates	2,348
Structural Conditions		3,511
Water/Weathertight conditions		5,899
Emergency Systems		5,392
Radio Communications		2,500
Cargo operations including equipment		575
Fire safety		17,539
Alarms		754
Safety of Navigation		16,275
Life saving appliances		11,507
Dangerous goods		216
Propulsion and auxiliary machinery		5,458
Working and Living Conditions	Living Conditions	620
	Working Conditions	4,887
Labour Conditions	Minimum requirements for seafarers	11
	Conditions of employment	33
	Accommodation, recreational facilities, food and catering	199
	Health protection, medical care, social security	66
Pollution prevention	Anti Fouling	21
	MARPOL Annex I	2,037
	MARPOL Annex II	40
	MARPOL Annex III	14
	MARPOL Annex IV	1,070
	MARPOL Annex V	2,618
	MARPOL Annex VI	915
ISM		3,099
Other		1,240
Total		95,263
ISPS		2,033
Grand total		97,296

Πίνακας 8: Αριθμός παρατηρήσεων ανά κατηγορία για το έτος 2013

- Σύγκριση των στοιχείων για τα έτη 2011-12-13

Nature of deficiency		Number of deficiencies		
		2011	2012	2013
	Crew Certificates	1,400	1,275	1,074
Certificate & Documentation	Documents	5,633	5,359	5,345
	Ship Certificates	2,978	2,754	2,348
Structural Conditions		4,268	3,593	3,511
Water/Weathertight conditions		8,139	6,753	5,899
Emergency Systems		5,209	5,628	5,392
Radio Communications		3,319	2,987	2,500
Cargo operations including equipment		526	675	575
Fire safety		17,709	20,522	17,539
Alarms		703	798	754
Safety of Navigation		18,319	17,124	16,275
Life saving appliances		13,476	12,070	11,507
Dangerous goods		289	241	216
Propulsion and auxiliary machinery		6,424	5,470	5,458
Working and Living Conditions	Living Conditions	459	672	620
	Working Conditions	4,585	4,496	4,887
Labour Conditions	Minimum requirements for seafarers	-	-	11
	Conditions of employment	-	-	33
	Accommodation, recreational facilities, food and catering	-	-	199
	Health protection, medical care, social security	-	-	66
Pollution prevention	Anti Fouling	23	16	21
	MARPOL Annex I	2,339	2,335	2,037
	MARPOL Annex II	21	27	40
	MARPOL Annex III	37	17	14
	MARPOL Annex IV	996	1,013	1,070
	MARPOL Annex V	1,055	981	2,618
	MARPOL Annex VI	680	796	915
ISM		3,497	3,292	3,099
Other		1,608	1,436	1,240
Total		103,692	100,330	95,263
ISPS		2,790	2,490	2,033
Grand total		106,482	102,820	97,296

Πίνακας 9: Σύγκριση των στοιχείων για τα έτη 2011-12-13

2.13. Σύνοψη των παραπάνω στοιχείων για Paris MOU

Σχετικά με το μνημόνιο του Παρισιού όπου ένα από τα πιο ενεργά μέλη της είναι και η Ελλάδα, μπορούμε να διαπιστώσουμε όπως μας φανερώνουν και τα στοιχεία από την ετήσια αναφορά της συνθήκης ότι ο αριθμός των επιθεωρήσεων έχει μειωθεί αρκετά τα έτη 2011-12-13 σε σχέση με τα προηγούμενα. Κάποια από τα πιο ενεργά μέλη του μνημονίου είναι το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ισπανία, η Γερμανία, ή Ολλανδία όπως και η Ελλάδα μαζί με την Ιταλία και τη Γαλλία.

Όσον αφορά τον αριθμό των παρατηρήσεων, τα έτη από το 2004 έως και το 2010 έχουμε κατά μέσο όρο περίπου 70.000 παρατηρήσεις με κορύφωση το έτος 2008 όπου αριθμός αυτός έφτασε τις 83.751, ενώ τα τρία επόμενα έτη οι παρατηρήσεις κυμαίνονται στις 50.000.

Αναλύοντας βαθύτερα και ειδικότερα τις παρατηρήσεις τις οποίες έγιναν το 2013 μπορούμε να ξεχωρίσουμε τις πέντε πιο συνήθεις κατηγορίες αυτών. Πρώτη είναι η ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα ενώ δεύτερη έρχεται η ασφάλεια σε θέματα πυρκαγιάς. Στη συνέχεια ακολουθούν οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου μαζί με τις σωστικές συσκευές και τέλος τα πιστοποιητικά και αρχεία του πλοίου .

Τέλος κατηγοριοποιώντας τις παρατηρήσεις και τις ελλήψεις που σημειώθηκαν στα πλοία από τις αρχές τα τελευταία τρία έτη 2011-12-13 παρατηρούμε ότι δεν υπάρχει κάποια ιδιαίτερη μείωση στον αριθμό των παρατηρήσεων.

2.14. Σύνοψη των παραπάνω στοιχείων για Tokyo MOU

Αναλύοντας τα παραπάνω διαγράμματα αρχικά καταλαβαίνουμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των επιθεωρήσεων λαμβάνουν μέρος πρώτον στην Κίνα μετά στην Ιαπωνία και στην Αυστραλία. Από το έτος 2003 έως και το 2013, βλέπουμε μία σταθερή αύξηση των επιθεωρήσεων μέχρι και το 2011 η οποία γίνεται λίγο μεγαλύτερη τα επόμενα δύο έτη.

Όσον αφορά τις επιθεωρήσεις που βρέθηκαν παρατηρήσεις, μέχρι και το 2009, παρατηρούμε ότι ο αριθμός τους κυμαίνεται κοντά στις 15.000 ενώ από το 2009 και μετά υπάρχει μία μικρή αλλά αισθητή αύξηση φθάνοντας μέχρι και τις 19.425 το έτος

2012. Με βάση τα στατιστικά και τα στοιχεία των παραπάνω επιθεωρήσεων, ο αριθμός παρατηρήσεων που βρέθηκαν κυμαίνεται κατά μέσο όρο στις 90.000 με μέγιστη τιμή τους το 2011 που ξεπέρασε τις 103.000 παρατηρήσεις.

Επιπλέον, τα διαγράμματα αυτά μας προδίδουν ότι οι πιο βασικές κατηγορίες που βρίσκονται παρατηρήσεις είναι κατηγορίες ασφαλείας όπως η ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα, τα μέτρα ασφαλείας κατά της πυρκαγιάς, αλλά και στους εξοπλισμούς ασφαλείας. Αναλυτικότερα για το έτος 2013 παρατηρούμε ότι οι κατηγορίες ασφαλείας συγκέντρωσαν περίπου το 50% των παρατηρήσεων και μιλώντας με αριθμούς, στις 95.000 περίπου παρατηρήσεις συγκέντρωσαν λίγο παραπάνω από 45.000. Συγκριτικά με τα δύο προηγούμενα έτη οι παρατηρήσεις των τριών αυτών κατηγοριών στο σύνολό τους είχαν μία μικρή μείωση ενώ το σύνολο των παρατηρήσεων μειώθηκε αισθητά φτάνοντας τις 97.296 το 2013 από τις 106.482 το 2011.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Διαδικασίες επιθεώρησης

3.1. Γενικά για τις επιθεωρήσεις

Με τον όρο Επιθεώρηση (survey) στη ναυτιλιακή ορολογία νοείται ο "πάσης φύσεως έλεγχος που γίνεται σε πλοίο ή και ακόμη στο φορτίο που φέρει για τη διαπίστωση της κατάστασής του, προκειμένου να του χορηγηθούν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας".

Όταν ένα πλοίο πλέει προς ένα λιμένα υπάρχει περίπτωση να διενεργηθεί έλεγχος σε αυτό από την εκάστοτε αρμόδια αρχή του λιμένα. Αρχικά μπορεί να είναι μια επίσκεψη από το PortStateControl το οποίο μπορεί να διεξάγει μια αρχική επιθεώρηση. Σε περίπτωση που υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις τότε το PSCO μπορεί να προχωρήσει άμεσα σε μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση, έτσι αν βρεθούν σημαντικά ελλοτώματα στο σκάφος, στο πλήρωμα ή τη λειτουργία του τότε με τον έλεγχο αυτό θα εξακριβώσει την ακριβή κατάστασή του.

3.1.1. Οι κυριότερες επιθεωρήσεις

Οι κυριότερες επιθεωρήσεις που υφίσταται ένα πλοίο είναι:

- Η αρχική ή πρώτη επιθεώρηση (initial survey).
- Η ετήσια επιθεώρηση (annual survey).
- Η περιοδική επιθεώρηση (periodic survey).
- Η επιθεώρηση επισκευών (repairs survey), μετά από επισκευή(ές).
- Η ειδική επιθεώρηση (special survey), κάθε 4 χρόνια με δυνατότητα παράτασης (extension of survey). Στη περίπτωση παράτασης στα 2,5 χρόνια μεσολαβεί η ενδιάμεση επιθεώρηση (medial survey).
- Η γενική επιθεώρηση.
- Η έκτακτη επιθεώρηση .

Τις επιθεωρήσεις διενεργούν ειδικοί επιθεωρητές (surveyors) από τους αναγνωρισμένους Νηογνώμονες ή την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων που

συντάσσουν σχετική έκθεση (survey report) προκειμένου να εκδώσουν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας και ασφάλειας ή να ανανεώσουν αυτά, περιοδικά ή έκτακτα.

3.1.2. Διάρκεια μεταξύ επιθεωρήσεων

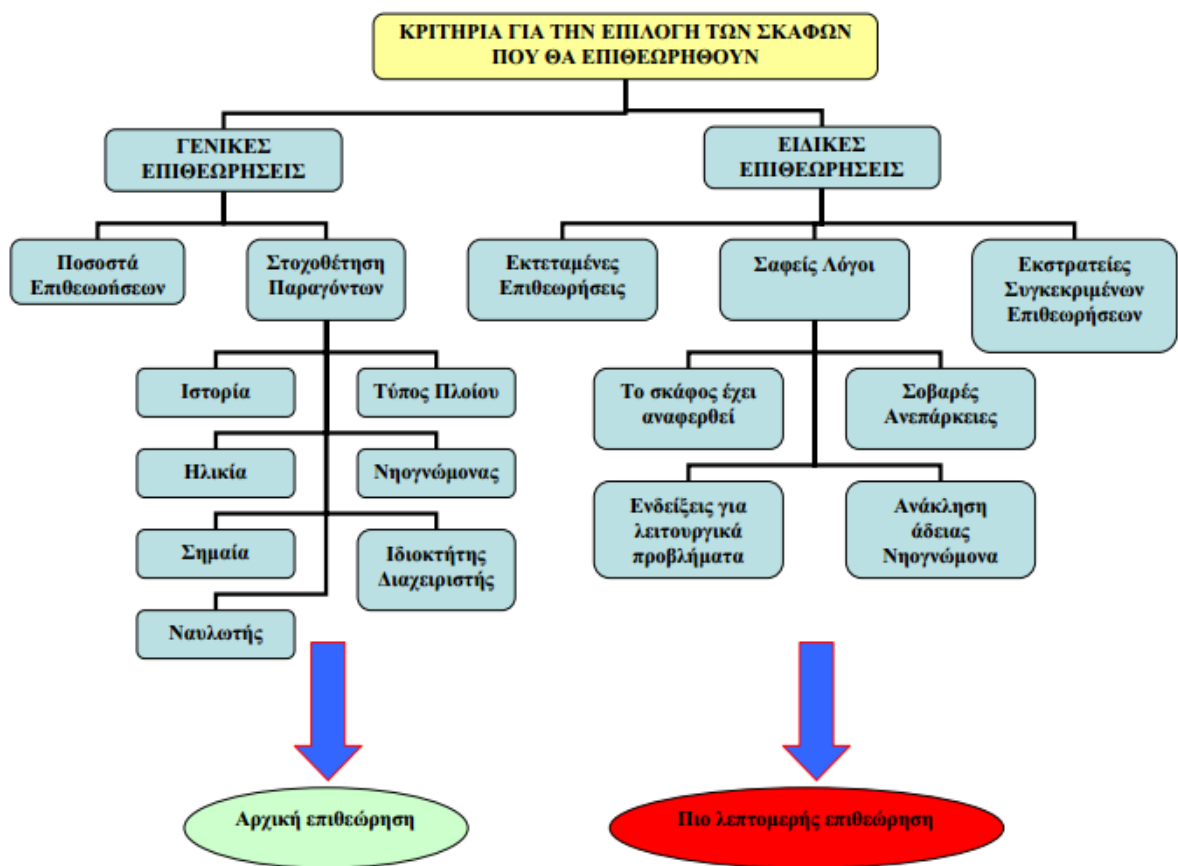
Εάν μετά το πέρας της επιθεώρησης ενός σκάφους από τις λιμενικές αρχές δεν αναφερθούν σημαντικά προβλήματα, τότε το σκάφος δεν θα πρέπει να επιθεωρηθεί για το επόμενο διάστημα των έξι μηνών. Σε περίπτωση όμως που υπάρχουν ειδικοί λόγοι τότε μπορεί να γίνουν περαιτέρω επιθεωρήσεις. Στη πραγματικότητα όμως, εξετάζοντας τα στοιχεία, επιθεωρήσεις γίνονται συχνότερα από το προκαθορισμένο διάστημα των έξι μηνών χωρίς να υπάρχουν ιδιαίτεροι λόγοι. Για το λόγο αυτό τα σκάφη μαζί με τους πλοιοκτήτες τους καπετάνιους και ολο το πλήρωμα θα πρέπει να είναι έτοιμοι χωρίς να επαναπάνονται, καθώς κανένας δεν ξέρει πότε θα πραγματοποιηθεί ένας νέος έλεγχος.

3.2. Η επιλογή των σκαφών προς επιθεώρηση

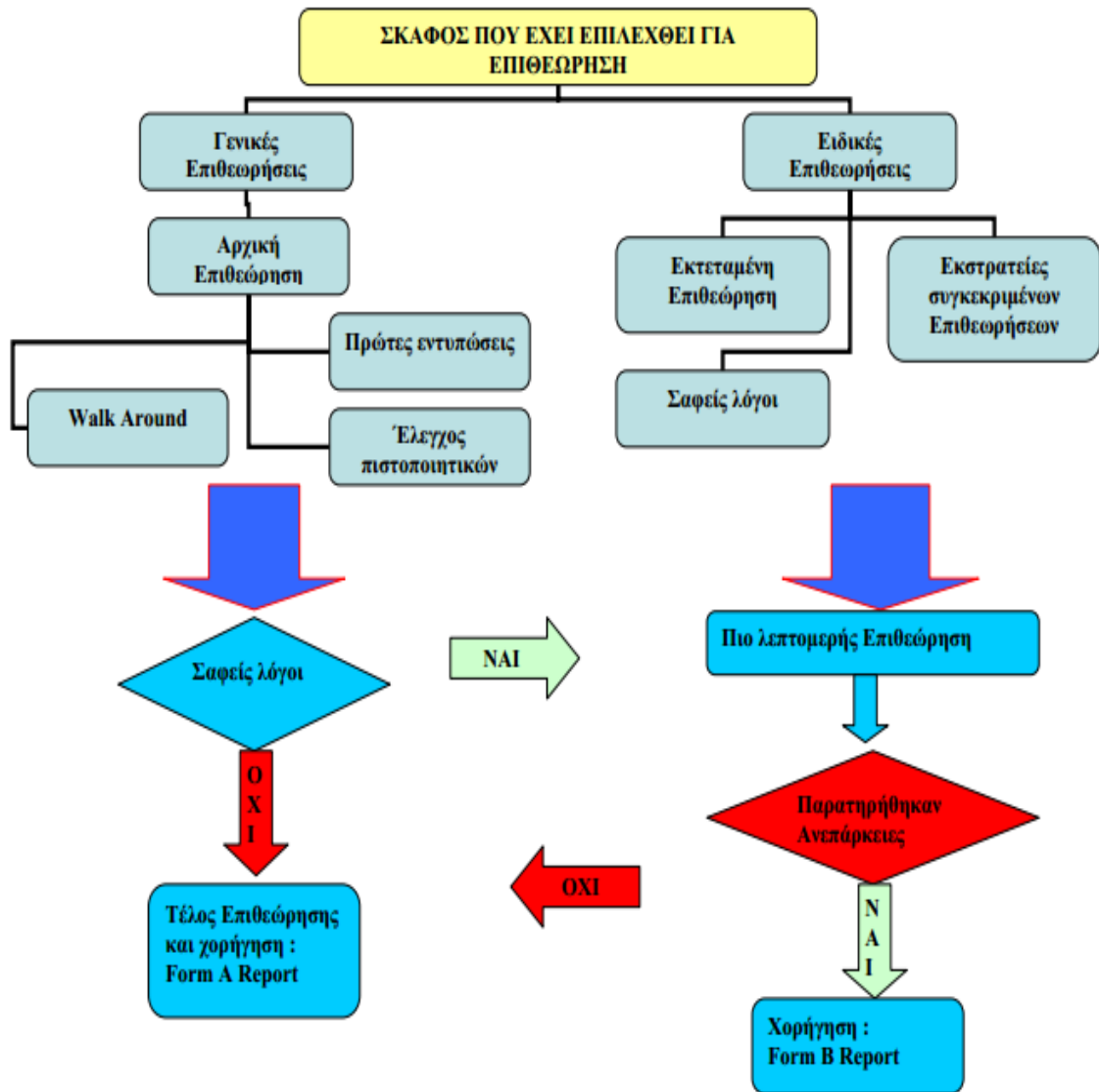
Μια βασική αρμοδιότητα του κράτους είναι η ευθύνη σχετικά με τον έλεγχο της συμμόρφωσης των πλοίων σε ότι αφορά τους κανονισμούς, νομοθεσίες και κώδικες για την ασφάλεια, την πρόληψη ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης επί του πλοίου. Μετά το πέρας της επιθεώρησης ενός σκάφους η πλοιοκτήτρια εταιρεία αυτού έχει την πλήρη ευθύνη για την διατήρηση της κατάστασης του πλοίου ώστε να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των συμβάσεων. Έχει παρατηρηθεί όμως ένα μεγάλο κενό από ορισμένα κράτη όσον αφορά την εφαρμογή των διεθνών προτύπων. Όλα τα κράτη σημαίας θα πρέπει να εγγυώνται πλήρως την πληρότητα και την αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων για να εκδοθούν τα απαραίτητα πιστοποιητικά.

Κάθε κράτος λιμένα θα πρέπει να έχει ως στόχο να εξασφαλίσει ότι όλα τα σκάφη που πλέουν στους λιμένες θα επιθεωρούνται τακτικά έτσι ώστε να είναι πιο αποτελεσματικό το σύστημα ελέγχου και επιθεωρήσεων. Οι λιμενικές αρχές γνωρίζουν ότι θα ήταν οικονομικά ασύμφορη αλλά και περιττή η επιθεώρηση όλων των ξένων σκαφών που διέρχονται στα λιμάνια αφού πολλά από αυτά μπορεί να βρίσκονται σε ικανοποιητική κατάσταση. Η μέθοδος που έχουν υιοθετήσει οι αρχές

είναι να επιθεωρούν ένα γενικό ποσοστό έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι ένας ελάχιστος αριθμός πλοίων έχει επιθεωρηθεί και να χρησιμοποιούν ένα σύστημα αξιολόγησης για να επιθεωρούνται τα πλοία που είναι πιθανότητα κάτω του μετρίου. Οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να επικεντρώνονται στα πλοία που δεν ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα. Για το λόγο αυτό τα κράτη μέλη, θα πρέπει να δίνουν προτεραιότητα στην επιθεώρηση πλοίων που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου. Επιπλέον, τα σκάφη μιας ορισμένης ηλικίας και ενός συγκεκριμένου τύπου επιλέγονται με σκοπό τη διεξαγωγή εκτεταμένων επιθεωρήσεων. Από την άλλη, όλα τα πλοία που φέρουν ένα ικανοποιητικό ιστορικό χωρίς ελλείψεις, δηλαδή τα ποιοτικά πλοία, θα πρέπει να ανταμείβονται με την διεξαγωγή λιγότερων επιθεωρήσεων.



Πίνακας 10: Κριτήρια για την επιλογή σκαφών που θα επιθεωρηθούν



Πίνακας 11: Σκάφος που έχει επιλεγθεί για επιθεώρηση

3.3. Αρχική και λεπτομερέστερη επιθεώρηση

Σύμφωνα με το άρθρο 12, της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία που επιλέγονται προς επιθεώρηση, υποβάλλονται σε αρχική ή πιο λεπτομερή επιθεώρηση ως εξής:

1. Για κάθε αρχική επιθεώρηση πλοίου, η αρμόδια αρχή διασφαλίζει ότι ο επιθεωρητής, τουλάχιστον:

α) ελέγχει τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα τα οποία αναφέρονται παρακάτω, στο κεφάλαιο 3.3.2 και που απαιτείται να τηρούνται επί του πλοίου σύμφωνα με την κοινοτική ναυτιλιακή νομοθεσία και τις συμβάσεις για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

β) επαληθεύει, εφόσον απαιτείται, εάν έχουν αποκατασταθεί οι εκκρεμούσες ελλείψεις από προηγούμενες επιθεωρήσεις οι οποίες διεξάχθηκαν από κράτος μέλος ή από κράτος που υπογράφει το ΜΣ των Παρισίων.

γ) βεβαιώνεται για τη γενική κατάσταση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου των συνθηκών υγιεινής του πλοίου, του μηχανοστασίου και των χώρων ενδιαίτησης.

2. Όταν κατόπιν επιθεώρησης κατά το σημείο 1 έχουν καταχωριστεί στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων ελλείψεις που πρέπει να αποκατασταθούν στον επόμενο λιμένα κατάπλου, η αρμόδια αρχή του επόμενου λιμένα μπορεί να αποφασίσει να μην διενεργήσει τις επαληθεύσεις κατά το σημείο 1, στοιχεία α και γ (βλ. παραπάνω).

3. Διεξάγεται λεπτομερέστερη επιθεώρηση, συμπεριλαμβανομένου του περαιτέρου ελέγχου της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των λειτουργικών διαδικασιών επί του πλοίου, όταν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις για να θεωρηθεί, έπειτα από την επιθεώρηση κατά το σημείο 1, ότι η κατάσταση ενός πλοίου ή του εξοπλισμού του, ή του πληρώματός του, δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις σχετικές απαιτήσεις μιας σύμβασης.

Υπάρχουν "σαφείς ενδείξεις" όταν ο επιθεωρητής έχει ενδείξεις οι οποίες, κατά την επαγγελματική του κρίση δικαιολογούν λεπτομερέστερη επιθεώρηση του πλοίου, του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του.

3.3.1. Εκτεταμένες επιθεωρήσεις

Σύμφωνα με το άρθρο 14, της οδηγίας 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από

το κράτος λιμένα, οι ακόλουθες κατηγορίες πλοίων που είναι επιλέξιμες για εκτεταμένη επιθεώρηση είναι τα πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου, δηλαδή τα επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα ή φυσικό αέριο, ή φορτηγά χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών.

Ο έχων την εκμετάλλευση ή ο πλοίαρχος του πλοίου φροντίζει να συμπεριληφθεί στο χρονοδιάγραμμα λειτουργίας επαρκής χρόνος για να γίνει δυνατή η διεξαγωγή της εκτεταμένης επιθεώρησης. Χωρίς να θίγονται τα μέτρα ελέγχου που απαιτούνται για λόγους ασφαλείας, το πλοίο παραμένει στον λιμένα μέχρι την ολοκλήρωση της επιθεώρησης.

Η αρμόδια αρχή, μόλις λάβει προαναγγελία από πλοίο επιλέξιμο για περιοδική εκτεταμένη επιθεώρηση, ενημερώνει το πλοίο εφόσον δεν διενεργηθεί η εκτεταμένη επιθεώρηση.

Το κοινοτικό σύστημα επιθεώρησης από το κράτος λιμένα, περιλαμβάνει την κατηγορία κινδύνου του πλοίου και την επιθεώρηση αυτού. Όσον αφορά την κατηγορία κινδύνου του πλοίου υπάρχουν κάποιες γενικές παράμετροι που το κατηγοριοποιούν σε υψηλού, τυπικού και χαμηλού κινδύνου. Αυτές είναι ο τύπος και η ηλικία του πλοίου, δηλαδή τα επιβατηγά, τα πετρελαιοφόρα, τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων, τα πλοία μεταφοράς αερίου και τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και όλα τα πλοία άνω των 12 ετών. Άλλες παράμετροι είναι οι επιδόσεις του κράτους σημαίας, που χωρίζονται σε δύο κατηγορίες. Στα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους με υψηλότερο ποσοστό κρατήσεων και στα πλοία με χαμηλότερο ποσοστό κρατήσεων στην κοινότητα και την περιοχή του ΜΣ των Παρισίων. Οι δύο κατηγορίες αυτών των πλοίων θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο και χαμηλότερο κίνδυνο αντίστοιχα.

Μία ακόμη παράμετρος της κατηγορίας κινδύνου του πλοίου είναι οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί. Τα πλοία που έχουν λάβει πιστοποιητικά από αναγνωρισμένους οργανισμούς με υψηλό επίπεδο επιδόσεων σε σχέση με τα ποσοστά κρατήσεων πλοίων εντός της κοινότητας και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο. Αντίθετα, τα πλοία που έχουν λάβει πιστοποιητικά από οργανισμούς με χαμηλό επίπεδο επιδόσεων θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο

κίνδυνο. Οι επιδόσεις εταιριών είναι επίσης μια σημαντική παράμετρος για την κατηγορία κινδύνου του πλοίου. Τα πλοία εταιρείας με χαμηλές ή πολύ χαμηλές επιδόσεις οι οποίες καθορίζονται με βάση τα ποσοστά ελλείψεων και κρατήσεων πλοίων των πλοίων της εντός της κοινότητας και της περιοχής των ΜΣ των Παρισίων θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο. Από την άλλη, τα πλοία εταιρείας με υψηλές επιδόσεις θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο. Η τελευταία γενική παράμετρος που αφορά την κατηγορία κινδύνου του πλοίου είναι οι ιστορικές παράμετροι. Τα πλοία στα οποία έχει επιβληθεί κράτηση περισσότερο από μία φορές και τα πλοία τα οποία κατά τις επιθεωρήσεις που διενεργήθηκαν παρουσίασαν μεγάλο αριθμό ελλείψεων θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο, ενώ τα πλοία στα οποία δεν έχει επιβληθεί κράτηση θεωρούνται χαμηλότερου κινδύνου.

Αναφορικά με την επιθεώρηση του πλοίου, υπάρχουν δύο κατηγορίες επιθεωρήσεων, οι περιοδικές και οι πρόσθετες. Οι περιοδικές επιθεωρήσεις διενεργούνται σε προκαθορισμένα διαστήματα. Η συχνότητά τους καθορίζεται με βάση την κατηγορία κινδύνου του πλοίου. Το διάστημα μεταξύ των περιοδικών επιθεωρήσεων πλοίων υψηλού κινδύνου δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες, ενώ το διάστημα μεταξύ περιοδικών επιθεωρήσεων πλοίων που ανήκουν σε άλλες κατηγορίες κινδύνου αυξάνεται ανάλογα με τη μείωση του κινδύνου. Οι περιοδικές επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται από τα κράτη μέλη σε κάθε πλοίο κατηγορίας υψηλού κινδύνου που δεν έχει υποστεί επιθεώρηση σε λιμένα ή σε αγκυροβόλιο κατά τους τελευταίους έξι μήνες. Τα πλοία υψηλού κινδύνου καθίστανται επιλέξιμα για επιθεώρηση από τον πέμπτο μήνα. Από την άλλη τα πλοία τυπικού και χαμηλού κινδύνου που δεν έχουν υποστεί επιθεώρηση σε λιμένα ή σε αγκυροβόλιο κατά τους τελευταίους δώδεκα και τριάντα έξι μήνες αντίστοιχα, καθίστανται επιλέξιμα για επιθεώρηση από τον δέκατο και εικοστό τέταρο μήνα αντίστοιχα.

Σχετικά με τις πρόσθετες επιθεωρήσεις τα πλοία για τα οποία ισχύουν προεξέχοντες ή μη αναμενόμενοι παράγοντες υπόκεινται σε επιθεώρηση ανεξάρτητα του χρόνου που έχει περάσει από την τελευταία περιοδική επιθεώρηση. Η ανάγκη συμπληρωματικής επιθεωρήσης επαφίεται στην επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή. Κάποιοι μη αναμενόμενοι παράγοντες είναι: πλοία τα οποία έχουν απολέσει την κλάση τους για λόγους ασφαλείας μετά την τελευταία επιθεώρηση, πλοία των οποίων η ταυτότητα δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί, όπως και πλοία που ενεπλάκησαν σε συμβάν,

σύγκρουσης, προσάραξης ή εκτέλεσαν ασταθείς ή επισφαλείς ελιγμούς κατά τους οποίους δεν τηρήθηκαν τα μέτρα που θεσπίστηκαν από τον ΙΜΟ και οι διαδικασίες ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

3.4. Σαφείς ενδείξεις και πρώτες εντυπώσεις

Όπως αναφέραμε προηγουμένως, υπάρχουν κάποιες σαφείς ενδείξεις αλλά και πρώτες εντυπώσεις πριν ο επιθεωρητής ελέγξει το σκάφος. Αρχικά, πριν την επιβίβαση του σε αυτό θα μπορούσε να περπατήσει κατά μήκος της αποβάθρας και να ελέγξει τις γραμμές φόρτωσης και του μέγιστου βυθίσματος και αν αυτά είναι αναγνώσιμα. Επίσης, θα μπορέσει να εξετάσει την γενική κατάσταση του σκάφους ελέγχοντας τυχόν σημάδια διάβρωσης, αν υπάρχει κάποια διαρροή σε δεξαμενές, τα στρώματα βαφής ή ακόμη και τις άγκυρες ή οποιαδήποτε άλλη ζημιά θα μπορέσει να του δώσει μια εικόνα για την συντήρηση που επικρατεί στο σκάφος.

Ένας έμπειρος επιθεωρητής περπατώντας στο κατάστρωμα μπορεί να ελέγξει την κατάσταση της εισόδου και αν αυτή έχει εξοπλιστεί και ασφαλιστεί με σωστό τρόπο. Σε περίπτωση που οι διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης είναι σε εξέλιξη, ο επιθεωρητής θα έχει την ευκαιρία να εξετάσει τις ικανότητές του πληρώματος, των αξιωματικών αλλά και την συνεργασία αυτών με τη γέφυρα. Τέλος, ένας επιθεωρητής μπορεί να περιπλανηθεί ελεύθερα στο κατάστρωμα και να παρατηρήσει οτιδήποτε θεωρεί εκείνος απαραίτητο.

Ένα από τα πρώτα πρόσωπα που συναντά ο επιθεωρητής εισερχόμενος στο σκάφος μπορεί να είναι ο πιλότος πλοήγησης. Αυτός είναι συχνά το πρόσωπο το οποίο μπορεί να επιβεβαιώσει την κατάσταση του σκάφους αλλά και τη συμπεριφορά του πληρώματος όταν αυτό είναι εν πλω. Ο πιλότος, αν και μπορεί να μην είναι ένας καταρτισμένος επιθεωρητής, μπορεί να κρίνει εάν το πλήρωμα έχει εκπαιδευτεί κατάλληλα. Επίσης, ένας πιλότος μπορεί να κρίνει τη συμπεριφορά του σκάφους στα ύδατα, όπως επίσης να κρίνει τις ικανότητες αυτού και να σημειώσει τυχόν ανεπάρκειες σε οποιοδήποτε από τον βασικό εξοπλισμό. Κατά συνέπεια οποιεσδήποτε παρατηρήσεις ενός πιλότου μπορεί να είναι αρκετά κρίσιμες στην παροχή βοήθειας και στοιχείων στον επιθεωρητή ότι ορισμένα ζητήματα τείνουν να

είναι ανεπαρκή όσον αφορά τα διεθνή πρότυπα και τους επιβάλλεται μία περαιτέρω ή βαθύτερη έρευνα. Τέλος, ένας πιλότος μπορεί ακόμα να κρίνει τις ικανότητες της διοικητικής ομάδας και του πληρώματος της γέφυρας κατά την προσέγγιση της βάρκας, δηλαδή της πιλοτίνας στο σκάφος. Μπορεί να εξετάσει ακόμα και την εξωτερική κατάσταση του πλοίου και έτσι θα έχει μία εικόνα για να αξιολογήσει το προσωπικό αλλά και το πλοίο.

Σε περίπτωση που οι πρώτες εντυπώσεις ενός επιθεωρητή είναι ευνοϊκές, η αρχική επιθεώρηση θα πρέπει να περιοριστεί στον έλεγχο των πιστοποιητικών του σκάφους και της σωστής επάνδρωσης του. Εάν τα πιστοποιητικά είναι σε ισχύ και η γενική εικόνα και οι παρατηρήσεις του επιθεωρητή πάνω στο πλοίο επιβεβαιώνουν καλά πρότυπα συντήρησης, τότε ο επιθεωρητής μπορεί να περιορίσει την επιθεώρηση στις αναφερόμενες παρατηρηθείσες ανεπάρκειες, εφόσον υπάρχουν. Σε περίπτωση που ο επιθεωρητής θέλει να αποκτήσει μία γενικότερη εικόνα, που είναι πολύ πιθανό να συμβεί πολλές φορές, τότε μπορεί να επισκεφτεί κάποια μέρη που θεωρεί αντιπροσωπευτικά χωρίς αυτό να σημαίνει ότι έχει κάποιους σαφείς λόγους για να το κάνει.

Ο επιθεωρητής, αρχικά βλέποντας την ηλικία αλλά και το μέγεθος του σκάφους, μπορεί να καθορίσει ποια πιστοποιητικά θα πρέπει να υπάρχουν σε αυτό, να τα ελέγξει και να εξασφαλίσει ότι όλα είναι ενημερωμένα και σωστά επικυρωμένα. Επίσης, συχνά αναμένεται μία προσεκτική εξέταση των βιβλίων αρχείων πετρελαίου αλλά και απορρημάτων, όπως επίσης τα ISM πιστοποιητικά. Η οποιαδήποτε έλλειψη έγκυρων πιστοποιητικών ISM μπορεί να οδηγήσει στην εξορία του πλοίου από τα λιμάνια της περιοχής.

Ο επιθεωρητής λιμενικών αρχών έχει κάθε δικαίωμα να εξετάσει λεπτομερώς ότι έχει σχέση με το πλήρωμα, όπως ο αριθμός των μελών που το απαρτίζουν, η σωστή αξιοποίησή τους, τα πιστοποιητικά τους αλλά και η εκπαίδευσή τους. Επίσης, είναι πολύ πιθανό να ελεγχθούν οι συνθήκες διαβίωσης επί του πλοίου και εργασίας εν πλω, με σκοπό να εξακριβωθεί αν το σκάφος προσαρμόζεται στα πρότυπα που καθορίστηκαν από τη σύμβαση του ILO με αριθμό 147 για τα ελάχιστα στάνταρ. Όσον αφορά το πλήρωμα και τα πιστοποιητικά, ο κώδικας απαιτεί ότι τα πιστοποιητικά πρέπει να βρίσκονται πάνω στο πλοίο και ότι οι φωτοτυπίες δεν είναι

αποδεκτές. Ο επιθεωρητής αν το θελήσει μπορεί να ελέγξει τα μέλη του πληρώματος, να εξετάσει αν έχουν τα πιστοποιητικά μαζί τους και αν αυτά είναι σε ισχύ. Επίσης σε μία τέτοια φάση, μπορεί να ελεγχθούν και τα ιατρικά πιστοποιητικά αυτών. Τέλος, κατά τη διάρκεια ενός περιπάτου στο σκάφος ο επιθεωρητής εάν βρει ελάχιστα και ασήμαντα ελαττώματα είναι πολύ πιθανόν η επιθεώρηση να τελειώσει αρκετά σύντομα. Συνήθως δεν θα προβεί σε περαιτέρω έλεγχο στο υπόλοιπο σκάφος καθώς είναι πολύ πιθανό να στηριχθεί στις οπτικές παρατηρήσεις και να βγάλει τα συμπεράσματά από αυτές.

3.5. 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 ζημιά 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.

3.6. Πιστοποιητικά και έγγραφα του πλοίου

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, whichever 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 certification society).
- 27) Survey Report Files (in case of bulk carriers 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 the 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).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Μεθοδολογία έρευνας και αποτελέσματα

4.1. Συμμετέχοντες

Το δείγμα της έρευνας αποτελείται από 2 άτομα, άντρες, ηλικίας περίπου 45-50 ετών. Και οι δύο συμμετέχοντες έχουν άμεση σχέση με το ναυτικό επάγγελμα, καθώς στο παρελθόν υπήρξαν Αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού και έχουν επιτελέσει επιθεωρητές για κάποια χρόνια σε εμπορικά πλοία. Ο ένας μάλιστα, ήταν επιθεωρητής του PARIS MOU. Για τους λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω, επιλέχθηκαν να συμμετέχουν και να συμβάλλουν στα αποτελέσματα της έρευνας.

4.2. Διαδικασία

Η διαδικασία των συνεντεύξεων πραγματοποιήθηκε κατά το μήνα Απρίλιο του τρέχοντος έτους. Για τη συλλογή των δεδομένων χρειάστηκαν δύο επισκέψεις στο χώρο εργασίας των συμμετεχόντων. Οι συνεντεύξεις ήταν ανώνυμες και δομημένες καθώς υπήρχε μια σειρά προκαθορισμένων ερωτήσεων. Ο χρόνος που χρειάστηκε για την ολοκλήρωση των συνεντεύξεων από κάθε συμμετέχοντα ήταν 30 με 40 λεπτά. Όλοι οι συμμετέχοντες ήταν πρόθυμοι να συμμετέχουν στη συνέντευξη.

4.3. Εργαλείο συλλογής των δεδομένων

Για τη συλλογή των δεδομένων ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες να απαντήσουν σε ένα αυτοσχέδιο ερωτηματολόγιο με μορφή δομημένης συνέντευξης βασισμένο στη διεθνή βιβλιογραφία. Το ερωτηματολόγιο περιείχε ερωτήσεις που αφορούσαν κατά κύριο λόγο τις ελλείψεις που παρουσιάζονται σε ένα πλοίο κατά την επιθεώρηση. Ακόμη, οι ερωτήσεις είχαν σχέση με το τι ελέγχει ένας επιθεωρητής σε συγκεκριμένα μέρη του πλοίου και τι σφάλματα εντοπίζει σ' αυτά. Τέλος, υπάρχουν κάποιες ερωτήσεις γενικού περιεχομένου που αφορούν την τεχνολογική ανάπτυξη, την πείρα

των νέων Αξιοματικών, το παρών σύστημα επιθεώρησης και άλλα. Συνολικά οι ερωτήσεις του ερωτηματολογίου είναι είκοσι τέσσερις.

4.4. Αποτελέσματα-Συμπεράσματα

Παρακάτω παρατίθενται οι απαντήσεις των δύο συμμετεχόντων, όπως αυτές καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια της δομημένης συνέντευξης.

1. Ποιο είναι το πρώτο πράγμα που προσέχετε πάνω σε ένα καράβι;

Βασικοί παράγοντες είναι η γενική εικόνα ενός πλοίου, όπως η καθαριότητα και το ενδιαφέρον του πληρώματος, αλλά οι σημαντικότεροι παράγοντες είναι ο τύπος του πλοίου και η βαθμολογία του από προηγούμενες επιθεωρήσεις. Μέγιστη σημασία δίνεται στα θέματα ασφαλείας.

2. Προτού γίνει οποιοσδήποτε έλεγχος, ελέγχετε πάντα τα πιστοποιητικά έγγραφα του καραβιού;

Ο έλεγχος των πιστοποιητικών των πλοίων γίνεται πάντα πριν να γίνει οποιοσδήποτε άλλος έλεγχος και τις περισσότερες φορές γίνεται πριν από την είσοδο σε αυτό, διότι μπορεί να φτάνουν στην υπηρεσία νωρίτερα από το πλοίο.

3. Ποιο είναι το πρώτο πράγμα που ελέγχετε σε θέματα ασφάλειας του πλοίου και γιατί;

Όλα τα θέματα που αφορούν την ασφάλεια είναι το ίδιο σημαντικά πάνω σε ένα πλοίο. Υπάρχει ειδικό checklist με βασικά θέματα ασφαλείας που ακολουθείται αυστηρά και χωρίς να υπάρχει κάποια ελαστικότητα.

4. Ποιες είναι οι πιο συχνές ελλείψεις που παρουσιάζουν τα πλοία σε θέματα ασφαλείας;

Οι πιο συχνές ελλείψεις που εντοπίζονται στα πλοία συνήθως παρουσιάζονται στα πυροσβεστικά μέσα όπως είναι οι πυροσβεστικές φωλιές και το πυροσβεστικό δίκτυο

αλλά και στα αντικείμενα που απαιτείται συχνή και σχολαστική συντήρηση και ιδιαίτερη προσοχή, όπως είναι μπαταρίες, ημερομηνίες λήξεως και τα λοιπά.

5. Τι είναι αυτό που ελέγχετε πάντα πρώτο στη γέφυρα;

Ο έλεγχος που γίνεται σε «ζωτικά μέρη» του πλοίου όπως είναι η γέφυρα και η μηχανή είναι πολύ σημαντικός. Σημαντικός παράγοντας είναι η ειδικότητα του επιθεωρητή, δηλαδή αν υπήρξε πλοίαρχος ή μηχανικός. Σίγουρα, ένας πλοίαρχος έχει μεγαλύτερη εξοικείωση και πείρα σε θέματα που αφορούν τη γέφυρα του πλοίου και αντίστοιχα ένας μηχανικός σε θέματα που αφορούν το μηχανοστάσιο. Όσον αφορά τη γέφυρα πρωτίστως δίνεται σημασία στα θέματα ασφαλείας και σε ότι έχει σχέση με τη ναυσιπλοΐα και την επικοινωνία.

6. Τι είναι αυτό που ελέγχετε πάντα πρώτο στο μηχανοστάσιο;

Όπως αναφέραμε και παραπάνω σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η ειδικότητα του επιθεωρητή. Οι βασικότεροι έλεγχοι γίνονται πάνω σε θέματα ασφαλείας. Επίσης, ένας ακόμα σημαντικός παράγοντας είναι η «νοικοκυροσίνη», η οποία με μια πρώτη ματιά προδίδει το κατά πόσο γίνεται συντήρηση και πόσο ασχολείται το πλήρωμα.

7. Τι είναι αυτό που ελέγχετε πάντα πρώτο στο κατάστρωμα;

Τα κυριότερα σημεία που ελέγχονται είναι τα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα, αλλά επίσης τα stationbills, τα φώτα ασφαλείας και γενικότερα η ασφάλεια επί του πλοίου.

8. Τι είναι αυτό που ελέγχετε πάντα πρώτο στους χώρους ενδιαίτησης;

Οι χώροι ενδιαίτησης είναι ζωτικής σημασίας για το πλήρωμα που εργάζεται πάνω σε ένα πλοίο. Βασικοί έλεγχοι γίνονται στους χώρους συγκέντρωσης, στη ψυχαγωγία, στο φωτισμό αλλά το σημαντικότερο απ'όλα είναι η υγιεινή. Για το λόγο αυτό ελέγχονται οι καμπίνες, η καθαριότητά τους και το σύστημα ύδρευσης.

9. Ποια είναι τα πιο σιγήθη σφάλματα που βρίσκετε σε γέφυρα και μηχανή;

Τα βασικότερα σφάλματα που παρουσιάζονται σε γέφυρα είναι ελλείψεις βιβλίων και χαρτών, η μη διόρθωση αυτών, τα φώτα ναυσιπλοΐας και οι συναγερμοί προειδοποίησης (alarm). Τα βασικότερα σφάλματα που παρουσιάζονται στη μηχανή είναι η ακαταστασία, όπως είναι το λάδι στο πανιόλο της μηχανής και τα παρατημένα στουπιά, οι τρύπιες μάνικες και ο φωτισμός. Κάτι που αφορά και τη γέφυρα και τη μηχανή και είναι από τα πιο σημαντικά σφάλματα είναι η έλλειψη ειδίκευσης των πληρωμάτων.

10. Ποια είναι τα πιο συνήθη σφάλματα που παρουσιάζουν γενικότερα τα πλοία;

Τα πιο συνήθη σφάλματα που παρουσιάζουν γενικότερα τα πλοία είναι η μη συντήρηση των σωστικών μέσων και άλλων σημαντικών μερών του караβιού και μερικές φορές η λανθασμένη χρήση μηχανημάτων που προέρχεται από ανειδίκευτο πλήρωμα.

11. Ποιες είναι οι πιο συχνές παρατηρήσεις που καταγράφονται στο πλοίο;

Οι πιο συχνές παρατηρήσεις που καταγράφονται στο πλοίο καθώς και οι πιο σημαντικές είναι η κακή συντήρηση των σωστικών μέσων.

12. Ποιες είναι οι πιο συχνές ελλείψεις σε ό,τι αφορά τα θέματα ασφαλείας;

Οι πιο συχνές ελλείψεις σε ό,τι αφορά τα θέματα ασφαλείας είναι όπως αναφέρθηκε και παραπάνω η κακή συντήρηση των σωστικών μέσων, όπως οι σωστικές λέμβοι και το δίκτυο πυρόσβεσης. Επίσης, δεν ενημερώνονται οι πίνακες διαίρεσης πληρωμάτων. Τέλος, ένα σημαντικό σφάλμα που εντοπίζεται είναι τα εικονικά γυμνάσια.

13. Ποιες είναι οι πιο συχνές ερωτήσεις που κάνετε στον καπετάνιο και γενικότερα στους αξιωματικούς;

Δεν υπάρχουν σωστές και λάθος ερωτήσεις. Ανάλογα με την κάθε επιθεώρηση και τον τομέα που γίνεται η οποιαδήποτε έρευνα γίνονται και οι εκάστοτε ερωτήσεις σε καπετάνιο και πλήρωμα.

14. Πρέπει να υπάρχει ελαστικότητα; Αν ναι, σε ποιο βαθμό και με ποια κριτήρια;

Δεν θα πρέπει να υπάρχει ελαστικότητα στις επιθεωρήσεις των πλοίων και ειδικά σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια. Κάποιες φορές μπορεί να δοθεί παράταση λίγων ημερών σε απλές εργασίες ρουτίνας.

15. Ποια είναι τα σοβαρότερα σφάλματα που καταγράφετε κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων;

Τα σοβαρότερα σφάλματα που καταγράφονται κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων, όπως έχει ήδη αναφερθεί, αφορούν θέματα ασφαλείας επί του πλοίου, όπως για παράδειγμα τα πυροσβεστικά μέσα, το δίκτυο της fire, όπου παρατηρείται αμέλεια και κακή συντήρηση, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται τρύπες στις σωλήνες.

16. Ποια πλοία είναι αυτά, τα οποία, κατά την εμπειρία σας, παρουσιάζουν τα λιγότερα ελαττώματα;

Τα ελαττώματα που παρουσιάζονται σε πλοία είναι ανάλογα με το χρώμα της σημαίας (white, grey, blacklist). Οι παρατηρήσεις σε λευκή σημαία είναι λιγότερες ενώ σε γκρι και μαύρη αυξάνονται. Επίσης, λιγότερα ελαττώματα εντοπίζονται σε πλοία παραδοσιακών εταιρειών.

17. Ποια πλοία είναι αυτά, τα οποία, κατά την εμπειρία σας, παρουσιάζουν τα περισσότερα ελαττώματα;

Τα περισσότερα ελαττώματα εντοπίζονται σε πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας.

18. Ποιες χώρες παρουσιάζουν τις περισσότερες και τις λιγότερες ελλείψεις;

Οι χώρες που παρουσιάζουν τις περισσότερες και τις λιγότερες ελλείψεις αντίστοιχα, είναι ανάλογη με την μέχρι τώρα πορεία τους στη ναυτιλιακή τους δραστηριότητα. Χώρες που βρίσκονται στην κορυφή της λευκής λίστας παρουσιάζουν λιγότερες ελλείψεις, ενώ χώρες που βρίσκονται στη μαύρη λίστα παρουσιάζουν περισσότερες ελλείψεις.

19. Η τεχνολογία αναπτύσσεται αλλά το ανθρώπινο δυναμικό μειώνεται. Ποιά είναι τα θετικά και τα αρνητικά αυτής της εξέλιξης;

Όπως είναι αναμενόμενο, η τεχνολογία αναπτύσσεται και πολλές φορές συμβάλλει θετικά στη μέχρι τώρα ανάπτυξη της ναυτιλίας. Η ανάπτυξη αυτή έχει στόχο την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και την καλύτερη λειτουργία ενός πλοίου. Ωστόσο, η τεχνολογική αυτή εξέλιξη έχει επιφέρει κάποια αρνητικά, όπως είναι η μείωση του ανθρώπινου δυναμικού. Ένα πλοίο όμως λειτουργεί καλύτερα με περισσότερα μέλη πληρώματος, αλλά και με τη βοήθεια της τεχνολογίας, καθώς επιτυγχάνεται μεγαλύτερη ασφάλεια και καλύτερη συντήρηση.

20. Τι αλλαγές παρατηρήσατε μετά το πέρας των επιθεωρήσεων, σε ό,τι αφορά την παραπάνω εξέλιξη;

Με την εξέλιξη της τεχνολογίας παρατηρήθηκε ότι τα ηλεκτρονικά μέσα συμβάλλουν θετικά στην ασφάλεια του πλοίου. Αυτό όμως συνεπάγεται ότι το πλήρωμα χρειάζεται τη μέγιστη εξοικείωση σε ό,τι αφορά τα παραπάνω μέσα. Ωστόσο, υπάρχουν και ελάχιστες περιπτώσεις που παρατηρήθηκε μη εξοικείωση των πληρωμάτων και λανθασμένος χειρισμός των παραπάνω μέσων.

21. Γνωρίζοντας τις δύσκολες συνθήκες και τη ζωή του караβιού, ως επιθεωρητής δικαιολογείτε κάποιες από τις ελλείψεις που παρουσιάζονται;

Όπως είναι γνωστό, οι συνθήκες ζωής του караβιού είναι δύσκολες. Αυτό όμως δεν δικαιολογεί τις ελλείψεις που παρουσιάζονται και ειδικότερα στα θέματα που αφορούν την ασφάλεια. Πολύ σημαντικό ρόλο παίζει η συνεργασία με το πλήρωμα και η καλή διάθεση. Ορισμένες φορές, σε ελλείψεις που δεν αφορούν την ασφάλεια μπορεί να δοθεί διορία για την αποκατάσταση των παρατηρήσεων.

22. Έχοντας έρθει σε επαφή με νέους αξιωματικούς, πιστεύετε ότι είναι αρκετά καταρτισμένοι αποφοιτώντας από τις σχολές;

Οι νέοι αξιωματικοί έχουν άριστη κατάρτιση σε θεωρητικό επίπεδο, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι δε χρειάζεται περαιτέρω εκπαίδευση, καθώς είναι ευρέως γνωστό ότι

«εχθρός του καλού είναι το καλύτερο». Όσον αφορά τις εφαρμογές και την πρακτική εξάσκηση υπάρχει ανάγκη περαιτέρω εκπαίδευσης.

23.Είναι επαρκές το παρόν σύστημα ελέγχου-επιθεωρήσεων στα πλοία? Αν όχι, τι αλλαγές προτείνετε;

Το σύστημα ελέγχου επιθεωρήσεων βρίσκεται σε πολύ καλό και ικανοποιητικό επίπεδο, λειτουργεί κανονικά. Ωστόσο, πάντα θα υπάρχει το περιθώριο βελτίωσης και αναβάθμισης.

24.Τα ελληνικά καράβια έχουν μία αξιόλογη φήμη στη ναυτιλία. Ως επιθεωρητής, πιστεύετε ότι δικαίως έχουν αυτή τη φήμη;

Δικαίως η Ελλάδα κατέχει μια πολύ καλή θέση στη ναυτιλία παγκοσμίως και έχει αποκτήσει τη φήμη που της αναλογεί στο ναυτιλιακό τομέα. Δύο λόγοι που τα ελληνικά πλοία έχουν αποκτήσει αυτή τη φήμη είναι αρχικά ότι εκτός των τυπικών τηρούν και τις προαιρετικές υποχρεώσεις και ότι δημιουργούν άριστα καταρτισμένους αξιωματικούς.

Συμπερασματικά, με βάση την παραπάνω έρευνα και τις απαντήσεις που δόθηκαν από τους δύο συμμετέχοντες καθώς και από όλη την πτυχιακή εργασία κατανοούμε πόσο σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν οι επιθεωρήσεις στα πλοία. Αρχικά, οι περισσότερες ελλείψεις εντοπίζονται σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου και της ανθρώπινης ζωής. Η ασφάλεια επί του πλοίου είναι το πρώτο και το τελευταίο θέμα που εξετάζεται με σχολαστικότητα από όλους τους επιθεωρητές. Οι παρατηρήσεις που καταγράφονται συνήθως αφορούν την έλλειψη ή τη μη σωστή συντήρηση των σωστικών μέσων. Αυτές όμως, μέρα με τη μέρα ελαττώνονται καθώς υπάρχει ένα αξιόλογο σύστημα ελέγχου επιθεωρήσεων, με αποτέλεσμα ολοένα και περισσότερα πλοία να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς. Τέλος, όσον αφορά την ελληνική ναυτιλία και τα ελληνόκτητα πλοία παρατηρούμε συνεχή βελτίωση τόσο στις καταστάσεις που επικρατούν στο πλοίο όσο και στην ειδικευση των αξιωματικών και ειδικότερα των νέων που ετοιμάζονται να επανδρώσουν τα πλοία και να συνεχίσουν την αξιόλογη αυτή φήμη και πορεία.

Λεξικό όρων

AMSA (Australian Maritime Safety Authority): Αρχές Ναυτιλιακής Επιθεώρησης της Αυστραλίας

Annual Report: Ετήσια Αναφορά

Black List: Μαύρη Λίστα

Bulk Carrier: Φορτηγό πλοίο

Chemical Tanker: Δεξαμενόπλοιο που μεταφέρει χημικά

Gas Carrier: Πλοίο που μεταφέρει αέρια

Grey List: Γκρι λίστα

IACS: International Association Of Classification Societies

IMDG(International Maritime Dangerous Goods): Διεθνής Οδηγός Επικίνδυνων Φορτίων

IMO (International Maritime Organization): Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

ILO (International Labour Organization): Διεθνής Οργάνωση Εργασίας

Loadlines: Γραμμές φόρτωσης

MARPOL: Maritime Pollution

Oil Tanker: Δεξαμενόπλοιο που μεταφέρει πετρελαιοειδή

Paris MOU: Το Μνημόνιο του Παρισιού

PSC (Port State Control): Λιμενικές Αρχές

SOLAS (Safety Of Life At Sea): Ασφάλεια Ζωής στη Θάλασσα

STCW: Standards of Training Certification and Watchkeeping

Survey: Επιθεώρηση

TF: Target Factor

Tokyo MOU: Το Μνημόνιο του Τόκυο

UNCLOS: United Nations Convention on the Law Of the Sea

USCG: United States Coast Guard

White List: Λευκή Λίστα

Παράρτημα

Ερωτηματολόγιο

1. Ποιο είναι το πρώτο πράγμα που προσέχετε πάνω σε ένα καράβι;
2. Προτού γίνει οποιοσδήποτε έλεγχος, ελέγχετε πάντα τα πιστοποιητικά έγγραφα του καραβιού;
3. Ποιο είναι το πρώτο πράγμα που ελέγχετε σε θέματα ασφάλειας του πλοίου και γιατί;
4. Ποιες είναι οι πιο συχνές ελλείψεις που παρουσιάζουν τα πλοία σε θέματα ασφαλείας;
5. Τι είναι αυτό που ελέγχετε πάντα πρώτο στη γέφυρα;
6. Τι είναι αυτό που ελέγχετε πάντα πρώτο στο μηχανοστάσιο;
7. Τι είναι αυτό που ελέγχετε πάντα πρώτο στο κατάστρωμα;
8. Τι είναι αυτό που ελέγχετε πάντα πρώτο στους χώρους ενδιαίτησης;
9. Ποια είναι τα πιο σιγήθη σφάλματα που βρίσκετε σε γέφυρα και μηχανή;
10. Ποια είναι τα πιο σιγήθη σφάλματα που παρουσιάζουν γενικότερα τα πλοία;
11. Ποιες είναι οι πιο συχνές παρατηρήσεις που καταγράφονται στο πλοίο;
12. Ποιες είναι οι πιο συχνές ελλείψεις σε ό,τι αφορά τα θέματα ασφάλειας;
13. Ποιες είναι οι πιο συχνές ερωτήσεις που κάνετε στον καπετάνιο και γενικότερα στους αξιωματικούς;

14. Πρέπει να υπάρχει ελαστικότητα; Αν ναι, σε ποιο βαθμό και με ποια κριτήρια;
15. Ποια είναι τα σοβαρότερα σφάλματα που καταγράφετε κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων;
16. Ποια πλοία είναι αυτά, τα οποία, κατά την εμπειρία σας, παρουσιάζουν τα λιγότερα ελαττώματα;
17. Ποια πλοία είναι αυτά, τα οποία, κατά την εμπειρία σας, παρουσιάζουν τα περισσότερα ελαττώματα;
18. Ποιες χώρες παρουσιάζουν τις περισσότερες και τις λιγότερες ελλείψεις;
19. Η τεχνολογία αναπτύσσεται αλλά το ανθρώπινο δυναμικό μειώνεται. Ποιά είναι τα θετικά και τα αρνητικά αυτής της εξέλιξης;
20. Τι αλλαγές παρατηρήσατε μετά το πέρας των επιθεωρήσεων, σε ό,τι αφορά την παραπάνω εξέλιξη;
21. Γνωρίζοντας τις δύσκολες συνθήκες και τη ζωή του караβιού, ως επιθεωρητής δικαιολογείτε κάποιες από τις ελλείψεις που παρουσιάζονται;
22. Έχοντας έρθει σε επαφή με νέους αξιωματικούς, πιστεύετε ότι είναι αρκετά καταρτισμένοι αποφοιτώντας από τις σχολές;
23. Είναι επαρκές το παρών σύστημα ελέγχου-επιθεωρήσεων στα πλοία? Αν όχι, τί αλλαγές προτείνετε;
24. Τα ελληνικά караβια έχουν μία αξιόλογη φήμη στη ναυτιλία. Ως επιθεωρητής, πιστεύετε ότι δικαίως έχουν αυτή τη φήμη;

Βιβλιογραφία

Βιβλίο “Επιθεώρηση, συντήρηση και επισκευή της μεταλλικής κατασκευής του πλοίου”, 2002, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ, Πέτρος Α. Καρύδης

Βιβλίο: “Ναυλώσεις” 3η έκδοση, 2010, εκδόσεις Σταμούλη, Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Π.

Βιβλίο: “Ναυλώσεις”, 2012, εκδόσεις Σταμούλη, Βλάχος Γ. , Ψύχου Ξένη Ε.

Άρθρο 12, 14, της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα.

Διπλωματική εργασία με θέμα: *Ελλείψεις των πλοίων μέσα από επιθεωρήσεις των κρατικών λιμενικών αρχών PARIS MOU και TOKYO MOU.*

Νικοπούλου, Α. (2012). *Ανάλυση του Paris Memorandum και οι εφαρμογές του στην ελληνική σημαία.* Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Ηλεκτρονική διεύθυνση του PARIS MOU: www.parismou.org

Ηλεκτρονική διεύθυνση του TOKYO MOU: www.tokyo-mou.org

Ηλεκτρονική διεύθυνση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας: www.yen.gr

Ηλεκτρονική διεύθυνση της Wikipedia: <http://el.wikipedia.org>

Ηλεκτρονική διεύθυνση της ελληνικής ακτοπλοΐας: www.ellinikiaktoploia.net