

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ ΑΡΓΥΡΙΟΣ

ΘΕΜΑ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΚΡΑΤΟΥΣ (PSC)

ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΜΟΥΤΑΦΤΣΗ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ
Α.Γ.Μ: 3438

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:...../06/2017
Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: .../06/2018

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.....	4
1.1 Εισαγωγικά.....	4
1.2 Επιθεωρήσεις πλοίων.....	4
1.2.1 Η Διεθνής ένωση νηογνομόνων (International Association of Classification Societies -IACS)	4
1.2.2 Επιθεώρηση σημαίας.....	5
1.2.3 Επιθεώρηση από το κράτος λιμένα.....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....	7
2.1 Μνημόνια συμμόρφωσης (MoUs).....	7
2.1.1 Paris MoU.....	7
2.1.2 Tokyo MoU.....	7
2.1.3 Acuerdo de vina del mar	8
2.1.4 Mediterranean MoU.....	8
2.1.5 Caribbean MoU.....	9
2.1.6 Indian Ocean MoU.....	9
2.1.7 Abuja MoU	9
2.1.8 Black Sea MoU.....	10
2.1.9 Riyadh MoU.....	11
2.2 AMSA-Australian Maritime Safety Authority.....	11
2.3 USCG-United States Coast Guard.....	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....	13
3.1 Στοιχεία για τις επιθεωρήσεις.....	13
3.1.1 Προφίλ ρίσκου.....	13
3.1.2 Παράμετροι για τον καθορισμό του προφίλ ρίσκου του πλοίου.....	14
3.1.3 Overriding or unexpected factors	16
3.2 Διαδικασία επιθεώρησης.....	17
3.2.1 Τύποι επιθεωρήσεων.....	18
INITIAL INSPECTION.....	18
Λίστα των εγγράφων και πιστοποιητικών που θα πρέπει να ελέγξει ο επιθεωρητής.....	19
DETAILED INSPECTION.....	20
Clear grounds.....	21
EXPANDED INSPECTION.....	22
3.3 Αποτελέσματα μιας επιθεώρησης.....	26
3.3.1 Εντολή κράτησης	39
3.3.2 Black , grey, white flags.....	39
3.3.3 Εντολή εξορίας.....	40
3.3.4 Δικαίωμα έφεσης.....	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	44
4.1 Επιπτώσεις.....	44
4.1.1 Επιπτώσεις της επιθεώρησης στα υποβαθμισμένα πλοία.....	44
4.1.2 Επιπτώσεις κράτησης πλοίων στους λιμένες.....	45
4.2 Τομείς από τους οποίους αντλεί την δικαιοδοσία το PSC.....	45
4.2.1 Δικαιοδοσία κράτους λιμένα σύμφωνα με UNCLOS.....	46
4.2.2 Δικαιοδοσία κράτους λιμένα σύμφωνα με τον IMO.....	47
4.2.3 Εξουσιοδότηση από την κυβέρνηση-εθνική νομοθεσία του κράτους.....	51
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....	53
5.1 Βάσεις δεδομένων-Ενοποιημένο σύστημα.....	53

5.2 EQUASIS.....	53
5.3 THETIS.....	54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....	56
6.1 PSCO – Port State Control Officer.....	56
6.2 Εκπαίδευση επιθεωρητών.....	56
6.3 Code of Good Practice.....	56
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	58
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	59-62

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εκπόνηση που ακολουθεί έχει ως θέμα την επιθεώρηση πλοίων από το κράτος λιμένα. Δεν διεξάχθηκε καινούργια έρευνα με νέα αποτελέσματα αλλά έρευνα στοιχείων γύρω από την ύπαρξη αυτών των επιθεωρήσεων. Παρουσιάζεται μια γενική εικόνα που αφορά το θέμα παραθέτοντας όλους τους απαραίτητους όρους.

Είναι σημαντικό όταν υπάρχει κενό στο αποτέλεσμα μιας κατάστασης αυτό να καλύπτεται από κάτι άλλο. Ουσιαστικά δηλαδή, η επιθεώρηση πλοίων από το κράτος λιμένα είναι ένας συμπληρωματικός τρόπος με στόχο την εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, όταν κάποιο άλλο αρμόδιο όργανο αδυνατεί να εκτελέσει τα καθήκοντά του.

Με το πέρασμα των χρόνων η ανάγκη αυτή μεγαλώνει όλο και περισσότερο και αυτό φαίνεται στη δημιουργία νέων μνημονίων συμμόρφωσης-MoUs και στη συμμετοχή νέων κρατών-μελών σε αυτά. Πρώτο από όλα τα μνημόνια συμμόρφωσης ήταν αυτό του Paris MoU .Όλα τα υπόλοιπα μνημόνια που έχουν υπογραφεί ανά τον κόσμο έχουν σαν βάση αυτό. Για το λόγο αυτό,οι αναφορές σε στοιχεία βασίζονται κυρίως σε πληροφορίες που παρέχει το μνημόνιο του Παρισιού,χωρίς όμως να περιορίζονται σε αυτό.

Η διαδικασία της επιθεώρησης περιλαμβάνει βήματα από τη στιγμή της άφιξης του επιθεωρητή στο πλοίο μέχρι την άδεια απόπλου από το λιμάνι επιθεώρησης. Μεσολαμβάνουν διαδικασίες ανάλογες των περιστάσεων οι οποίες θα αναλυθούν και θα διευκρινιστούν όροι που αφορούν αυτές για καλύτερη αποσαφήνιση του θέματος.

Σημαντικό ρόλο στην επιθεώρηση έχει ο επιθεωρητής (Port State Control Officer-PSCO).Μέσω των πληροφοριών σκιαγραφείται το προφίλ του καθώς είναι σημαντικό να γνωρίζεται ο ρόλος του. Επιπλέον καθορίζεται από που αντλούν την νομική ισχύ-δικαιοδοσία εφόσον οι ενέργειές τους μπορεί να έχουν αντίκτυπο στην εταιρεία και αυτός να είναι κυρίως οικονομικός.

Σε μια επιθεώρηση που θα οδηγήσει σε μια κράτηση, ο πλοίαρχος και η εταιρεία δεν είναι εντελώς εκτεθειμένοι διότι η απόφαση της κράτησης του πλοίου στο λιμάνι βασίζεται μόνο στην βούληση και την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή. Οι άμεσα εμπλεκόμενοι είναι καλό να γνωρίζουν τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματά τους καθώς και οι δύο πλευρές δεν έχουν συμφέρον ένα πλοίο να παραμένει δεμένο στο λιμάνι.

Εκτός από τα παραπάνω στο τέλος της εκπόνησης θα έχουν αποσαφηνιστεί οι τύποι επιθεωρήσεων,ποια είναι τα μνημόνια συμμόρφωσης και τι ρόλο διαδραματίζουν στις επιθεωρήσεις από το κράτος λιμένα και πόσο σημαντική είναι η δημιουργία βάσεων δεδομένων για την ανταλλαγή των πληροφοριών σχετικά με τις επιθεωρήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Εισαγωγικά

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

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

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

1.2 Επιθεωρήσεις πλοίων

1.2.1 Η Διεθνής ένωση νηογνώμωνων (International Association of Classification Societies -IACS)

Νηογνώμονες είναι οι οργανισμοί οι οποίοι κατατάσσουν τα πλοία σε κατηγορίες σύμφωνα με χαρακτηριστικά που έχουν ορίσει οι ίδιοι καθώς και καθαρτοποιούν κανονισμούς ασφάλειας και ναυπήγησης των πλοίων και των εξοπλισμών αυτών. Κατατάσσουν τα πλοία σε κατηγορίες ανάλογα με τις ιδιότητες τους. Οι κατηγορίες αυτές ονομάζονται κλάσεις και παρουσιάζουν τον βαθμό αξιοπλοΐας των πλοίων καθώς επίσης και την μηχανική και κατασκευαστική τους καταλληλότητα. Οι νηογνώμονες επιθεωρούν τα πλοία για να ελέγξουν τα επίπεδα ασφαλείας τους και τη συμμόρφωση των πλοίων με τα χαρακτηριστικά της κλάσης του που ορίζουν οι ίδιοι. Ονομάζονται επιθεωρήσεις από νηογνώμονα και σκοπό έχουν να παρέχουν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας ή ανανέωση αυτών περιοδικά ή τακτικά. Σήμερα η Διεθνής ένωση Νηογνώμωνων απαρτίζεται από 13 διεθνώς αναγνωρισμένους νηογνώμονες οι οποίοι είναι:

1. Ο Αγγλικός Νηογνώμονας, (LR) [Lloyd's Register],
2. Ο Αμερικανικός Νηογνώμονας, (ABS) [American Bureau of Shipping],
3. Ο Γαλλικός Νηογνώμονας, (BV) [Bureau Veritas],
4. Ο Γερμανικός Νηογνώμονας, (GL) [Germanischer Lloyd],
5. Ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας, (NK) [Nippon Kaiji Kyokai] (Class NK),
6. Ο Ινδικός Νηογνώμονας, (IRCLASS) [Indian Register of Shipping],
7. Ο Ιταλικός Νηογνώμονας, (RINA) [Registro Italiano Navale],
8. Ο Κινεζικός Νηογνώμονας, CCS [China Classification Society],
9. Ο Κορεατικός Νηογνώμονας, (KR) [K. Register of Shipping],
10. Ο Κροατικός Νηογνώμονας, (CRS) [Croatian Register of Shipping]
11. Ο Νορβηγικός Νηογνώμονας(DNV) [Det Norske Veritas],
12. Ο Πολωνικός Νηογνώμονας, (PRS) [Polish Register of Shipping] και
13. Ο Ρωσικός Νηογνώμονας, (RS) [R. Register of Shipping].

1.2.2 Επιθεώρηση σημαίας

Με τον όρο σημαία πλοίου (flag ship) ονομάζεται η σημαία εθνικότητας (National flag) υπό την οποία φέρεται ένα πλοίο, δηλαδή της χώρας στο νηολόγιο της οποίας είναι εγγεγραμμένο το πλοίο. Η σημαία του πλοίου είναι ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτηριστικό του, γιατί καθορίζει το δίκαιο από το οποίο διέπεται το πλοίο και το πλήρωμα τόσο κατά το εσωτερικό όσο και κατά το Διεθνές δίκαιο και αυτό επειδή το πλοίο θεωρείται πλωτό τμήμα του εδάφους της χώρας που φέρει τη σημαία. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο κάθε κράτος που επιτρέπει την εγγραφή πλοίου κάτω από την σημαία του, έχει το δικαίωμα να ελέγχει τα πλοία και να λαμβάνει μέτρα όταν δεν συμμορφώνονται με τους κανόνες που αφορούν την ασφαλή ναυσιπλοΐα (κατασκευή πλοίου, πιστοποιητικά πληρώματος και αξιωματικών, πρόληψη ατυχημάτων κλπ.). Είναι υποχρεωμένο το κράτος σημαίας να λαμβάνει μέτρα έτσι ώστε τα πλοία που πλέουν με τη σημαία του να έχουν την ικανότητα να πλέουν σε όλες τις θάλασσες και λιμάνια. Για αυτό τον λόγο πραγματοποιούνται οι καλούμενες επιθεωρήσεις σημαίας.

Τα τελευταία χρόνια έχουν εμφανισθεί οι λεγόμενες “Σημαίες ευκαιρίας” οι οποίες αποτελούν ένα μέσο για τους πλοιοκτήτες που τις επιλέγουν να αποφύγουν τις αυστηρές νομοθεσίες που θα τους επέβαλε η σημαία της πατρίδας τους εάν την είχαν επιλέξει. Με τις σημαίες ευκαιρίας οι πλοιοκτήτες εξασφαλίζουν ευμενέστατη φορολογική μεταχείριση, ευκολότερη δανειοληψία, ελαστικότητα στην έκδοση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας των ναυτικών (πτυχία, διπλώματα) κ.ά..

Αυτό όμως είχε σαν αποτέλεσμα τα πλοία να εκτελούν πλους που δεν τηρούν τους διεθνείς κανονισμούς και να μη γίνονται οι απαραίτητοι έλεγχοι από τη σημαία του πλοίου αναγκάζοντας έτσι τα κράτη τα οποία πλοία επισκέπτονταν τα λιμάνια τους να εκτελούν επιπλέον επιθεωρήσεις. Αυτές είναι οι επιθεωρήσεις από το κράτος λιμένα (Port State Control -PSC).

1.2.3 Επιθεώρηση από το κράτος λιμένα

Οι επιθεωρήσεις αυτές εκτελούνται από ειδικούς επιθεωρητές σύμφωνα με κανονισμούς που ανταποκρίνονται στις διεθνείς συμβάσεις και εμπεριέχουν τοπικούς κανονισμούς. Ανά τον κόσμο έχουν υπογραφεί “Μνημόνια Συμμόρφωσης” γνωστά ως MoUs- Memorandum of Understanding. Το πρώτο μνημόνιο συμμόρφωσης που υπογράφηκε ήταν αυτό του Παρισιού το 1982 και μέχρι σήμερα έχουν υπογραφεί ακόμα οχτώ τα οποία καλύπτουν θαλάσσιες περιοχές σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτά είναι:

- Για τις χώρες της Ευρώπης Paris MoU
- Για τις χώρες του Περσικού κόλπου Riyadh MoU
- Για τις χώρες της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής Abuja MoU
- Για τον Ινδικό Ωκεανό Indian Ocean MoU
- Για την Λατινική Αμερική Vina del Mar Agreement
- Για την Ασία και τον Ειρηνικό Ωκεανό Tokyo MoU
- Για τη Μαύρη Θάλασσα Black Sea MoU
- Για τη Θάλασσα της Μεσογείου Mediterranean MoU
- Για τη Θάλασσα της Καραϊβικής Caribbean MoU

Μνημόνιο συμμόρφωσης δεν έχουν υπογράψει οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Όργανα επιθεώρησης αποτελούν για αυτήν η ακτοφυλακή United States Coast Guard-USCG. Πολλά κράτη όπως η Αυστραλία συμμετέχει σε δύο μνημόνια συμμόρφωσης όπως για παράδειγμα σε αυτό του Indian Ocean MoU και στο Tokyo MoU. Τις επιθεωρήσεις αυτές τις εκτελούν επιθεωρητές της AMSA-Australian Maritime Safety Authority και συνήθως είναι οι πιο αυστηρές ανά τον κόσμο.

Οι επιθεωρήσεις από το κράτος λιμένα περιορίζονται μέχρι τη θαλάσσια περιοχή στην οποία έχει δικαιοδοσία το παράκτιο κράτος. Η περιοχή αυτή ονομάζεται Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ). Η ΑΟΖ εκτείνεται 200ν.μ. από τη γραμμή βάσεως του παράκτιου κράτους (υπό προϋποθέσεις).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Μνημόνια συμμόρφωσης (MoUs)

Όπως αναφέρεται σε όλα τα μνημόνια συμμόρφωσης κύριος σκοπός τους είναι η διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα και της προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ,υπενθυμίζοντας επίσης τη σημασία των απαιτήσεων για τη βελτίωση της διαβίωσης και των συνθηκών εργασίας στη θάλασσα .Ορίζεται ξεκάθαρα πως τα μνημόνια συμμόρφωσης δεν αποτελούν νομικά δεσμευτικό έγγραφο και δεν προορίζεται για να επιβάλει οποιαδήποτε νομική υποχρέωση σε οποιαδήποτε από τις Αρχές. Στόχος τους είναι η εξάλειψη προσέγγισης πλοίων που δεν εφαρμόζουν τους διεθνείς κανονισμούς στα εθνικά λιμάνια κάθε χώρας.

2.1.1 Paris MoU

Το 1978 αναπτύχθηκε το "Hauge Memorandum" μεταξύ 8 δυτικών χωρών της Ευρώπης με σκοπό την επιβολή αρχών σχετικά με την εργασία επί του πλοίου και τις συνθήκες πάνω σε αυτό όπως όριζε η σύμβαση του ILO 1974.

Ένα μεγάλο ναυάγιο ήταν η αφορμή να δημιουργηθεί ένας μηχανισμός που θα έλεγχε την καταλληλότητα των πλοίων. Το ναυάγιο αυτό αφορά το VLCC 'Amoco Cadiz'. Στις 16 Μαρτίου του 1978 το Amoco Cadiz ,πλοίο υπό Λιβεριανή σημαία, προσάραξε 5χλμ. ανοικτά της ακτής της Brittany της Γαλλίας. Το πλοίο έσπασε τελικά σε τρία μέρη και βυθίστηκε δημιουργώντας την μεγαλύτερη ρύπανση από πετρέλαιο μέχρι εκείνη τη μέρα.

Το γεγονός αυτό προκάλεσε αναταράξεις στον πολιτικό και κοινωνικό χώρο της Γαλλίας με αποτέλεσμα να ληφθούν αυστηρότερα μέτρα όσο αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα. Έτσι λοιπόν στις 26 Ιανουαρίου 1982 υιοθετήθηκε καινούργιο "Μνημόνιο συμφωνίας για την επιθεώρηση πλοίων (Paris Memorandum of Understanding-Paris MoU on PSC)" το οποίο υπογράφηκε από 14 χώρες και τέθηκε τελικά σε ισχύ την 1 Ιουλίου του 1982. Τα μέλη που συνυπέγραψαν το μνημόνιο αυτό ήταν:

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

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

2.1.2 Tokyo MoU

Το Tokyo Memorandum είναι το μνημόνιο συμμόρφωσης που αφορά τα κράτη της περιοχής Ασίας-Ειρηνικού. Υπογράφηκε από τα κράτη την 1 Δεκεμβρίου 1993 και τέθηκε σε ισχύ την 1 Απριλίου του 1994. Τα κράτη που έχουν υπογράψει το Tokyo Memorandum είναι τα παρακάτω:

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

Όργανο του Tokyo MoU αποτελεί η γραμματεία , η οποία ιδρύθηκε στις 15 Μαρτίου 1994 στο Τόκιο της Ιαπωνίας, όπου εδρεύει ακόμα και σήμερα. Κύρια καθήκοντα της γραμματείας είναι να εξυπηρετούν την Επιτροπή Ελέγχου του κράτους λιμένα και άλλες συνεδριάσεις, να διοργανώνουν μαθήματα κατάρτισης και σεμινάρια αξιωματικών του PSC, και να διεξάγουν έρευνες και αναλύσεις των δεδομένων που συλλέγονται κατά τον έλεγχο του PSC στην περιοχή. Τις πληροφορίες αυτές πρέπει να τις συλλέγει και να τις μοιράζεται με τις συμμετέχουσες αρχές.

Οι πληροφορίες καταχωρούνται σε μια βάση δεδομένων (Asia-Pacific Computerized Information System-APCIS) με σκοπό την ανταλλαγή τους. Ο κεντρικός χώρος του APCIS βρίσκεται στη Μόσχα, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Μεταφορών της Ρωσικής Ομοσπονδίας.

2.1.3 Acuerdo de vina del mar

Η Acuerdo de vina del mar αποτελεί την αντίστοιχη συμφωνία της Λατινικής Αμερικής για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα. Υιοθετήθηκε στις 5 Νοεμβρίου 1992 μεταξύ των ναυτικών αρχών της Νότιας Αμερικής, της Κούβας, του Μεξικού και του Παναμά. Η συμφωνία αρχικά ήταν μεταξύ της Αργεντινής, της Βραζιλίας, της Κολομβίας, της Χιλής, του Εκουαδόρ, του Μεξικού, του Παναμά, του Περού, της Ουρουγουάης και της Βενεζουέλας, λαμβάνοντας ένα σημαντικό διεθνές βήμα από τότε που έγινε η πρώτη αναπτυσσόμενη περιοχή.

Σήμερα , η Acuerdo de Viña del Mar, αποτελείται από τα παραπάνω πλήρη μέλη καθώς έχουν προστεθεί και η Κούβα, η Γουατεμάλα, η Βολιβία, η Ονδούρα και η Δομινικανή Δημοκρατία.

Η Acuerdo de vina del mar έχει ως όργανα την την επιτροπή της συμφωνίας και τη γραμματεία. Διατηρεί και αυτή κέντρο πληροφόρησης (CIALA) έτσι ώστε οι ενδιαφερόμενοι να παραμένουν ενημερωμένοι με τα αποτελέσματα και τις στατιστικές από τις επιθεωρήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί στην περιοχή ελέγχου της.

2.1.4 Mediterranean MoU

Στο πλαίσιο της διεθνούς προσπάθειας για την αύξηση της ασφάλειας στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης, στο πλαίσιο της ευρωμεσογειακής διάσκεψης που πραγματοποιήθηκε στη Βαρκελώνη στις 28 Νοεμβρίου 1995, κηρύχθηκε η γέννηση του Mediterranean MoU. Η δήλωση αυτή αναπτύχθηκε σύμφωνα με το πρότυπο STCW 95 και το ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας για την ενεργοποίηση του ρόλου του ελέγχου του κράτους του λιμένα σε μια προτεινόμενη συμφωνία για τις χώρες της νότιας και ανατολικής Μεσογείου για ένα σύστημα ελέγχου του κράτους του λιμένα.

Η συμφωνία αυτή καταρτίστηκε μέσω δύο συνεδριάσεων. Η 1η συνεδρίασε στην Τυνησία στις 25-29 Μαρτίου 1996 και η 2η στην Καζαμπλάνκα από τις 10-14 Δεκεμβρίου 1996. Η τελική συνάντηση σχετικά με τη σύναψη της συμφωνίας στην περιοχή της Μεσογείου πραγματοποιήθηκε στη Βαλέτα της Μάλτας από τις 8 έως τις 11 Ιουλίου 1997. Η συμφωνία υπογράφηκε από τους αντιπροσώπους οκτώ χωρών : Αλγερία, Κύπρος, Αίγυπτος, Ισραήλ, Μάλτα, Μαρόκο, Τυνησία και Τουρκία. Σήμερα έχουν προστεθεί τα κράτη του Λίβανου και της Ιορδανίας.

Η γραμματεία του Mediterranean MoU εδρεύει στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου ενώ το κέντρο πληροφοριών της στη Καζαμπλάνκα του Μαρόκου.

2.1.5 Caribbean MoU

Το Μνημόνιο Συμμόρφωσης για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα στην περιοχή της Καραϊβικής υπογράφηκε στην Christ Church, στα νησιά Μπαρμπάντος, στις 9 Φεβρουαρίου 1996, από εννέα κράτη: Αντίγκουα και Μπαρμπούντα, Μπαρμπάντος, Δομινίκα, Γρενάδα, Γουιάνα, Τζαμάικα, Ολλανδικές Αντίλλες, Σουρινάμ και Τρινιντάντ, και το Τομπάγκο. Αυτό ήταν στην πραγματικότητα μια επιτυχημένη αποκορύφωση ετών συζήτησης, έρευνας και βοήθειας από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ). Σήμερα την συμφωνία αυτή την έχουν υπογράψει επιπλέον η Αρούμπα, οι Μπαχάμες, το Μπελίζ, οι νήσοι Καϊμάν, η Κούβα, το Κουρασάο (πρώην Ολλανδικές Αντίλλες), η Γαλλία, η Κιτς και Νέβις, Αγία Λουκία, ο Άγιος Βικέντιος και οι Γρεναδίνες. Άλλα κράτη παρατηρητών έχουν δηλώσει την προθυμία τους να γίνουν μέλη και υπάρχει η ελπίδα ότι η συμμετοχή του CMOU θα συνεχίσει να αυξάνεται τα επόμενα χρόνια.

Αρχικά, η Γραμματεία βρισκόταν στα Μπαρμπάντος στο γραφείο της Ναυτικής Διοίκησης. Στη συνέχεια, η Γραμματεία μεταφέρθηκε στην Τζαμάικα στη Ναυτική Αρχή της Τζαμάικα το 2002.

Όσο αφορά το Κέντρο Ναυτιλιακών Πληροφοριών της Καραϊβικής (CMIC), από την αρχή υπήρχε μια προσφορά από τις Ολλανδικές Αντίλλες για την υποδοχή του, ωστόσο, υπήρχαν ορισμένοι διοικητικοί περιορισμοί όσον αφορά την παραλαβή και την εισαγωγή δεδομένων. Το 2003, κατά τη συνεδρίαση της επιτροπής ελέγχου του κράτους λιμένα, το Σουρινάμ επελέγη ως κράτος υποδοχής για το CMIC. Το σύστημα ανατέθηκε από την Transport Canada.

2.1.6 Indian Ocean MoU

Στο διάστημα από τον Αύγουστο του 1997 έως τον Σεπτέμβριο του 1997 πραγματοποιήθηκε επανεξέταση της επάρκειας της υποδομής της θαλάσσιας ασφάλειας της περιοχής του Ινδικού Ωκεανού, καθώς και απαιτήσεις σύμφωνα με τη Διεθνή Ναυτιλιακή Σύμβαση. Από αυτό, θεωρήθηκε ότι η περιφερειακή συνεργασία για τις χώρες του Ινδικού Ωκεανού, θα ήταν η λύση για τον έλεγχο της κάλυψης των πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα στην περιοχή. Κατά συνέπεια, η έννοια του μνημονίου συμφωνίας του Ινδικού Ωκεανού προτάθηκε και τέθηκε σε ισχύ την 1η Απριλίου 1999.

Από τον Σεπτέμβριο του 2017, είκοσι μία χώρες αποτελούν το σύνολο των συμβαλλόμενων μερών στο Μνημόνιο Συμμόρφωσης του Ινδικού Ωκεανού. Οι χώρες αυτές είναι η Αυστραλία, η Ερυθραία, η Ινδία, το Σουδάν, η Νότια Αφρική, η Τανζανία, ο Μαυρίκιος, η Σριλάνκα, το Ιράν, η Κένυα, οι Μαλδίβες, το Ομάν, η Υεμένη, η Γαλλία, το Μπαγκλαντές, οι Κομόρες, η Μοζαμβίκη, οι Σεϋχέλλες και η Μυανμάρ, Τζιμπουτί, Αιθιοπία.

Τα κεντρικά γραφεία της Γραμματείας εδρεύουν στη Goa της Ινδίας. Ιστορικά είναι γνωστό πως η πρώτη συνεδρίαση της επιτροπής του MOU πραγματοποιήθηκε στη Goa από τις 20 έως τις 22 Ιανουαρίου 1999.

Το Indian Ocean MoU διατηρεί και αυτό ηλεκτρονικό σύστημα πληροφόρησης (IOCIS).

2.1.7 Abuja MoU

Το μνημόνιο συμφωνίας του Abuja σχετικά με τον έλεγχο του κράτους του λιμένα υπογράφηκε κατά τη διάρκεια υπουργικής διάσκεψης που πραγματοποιήθηκε στην Abuja της Νιγηρίας από δέκα έξι κράτη της Δυτικής και της Κεντρικής Αφρικής στις 22 Οκτωβρίου 1999. Η συνάντηση

οργανώθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και διοργανώθηκε από την κυβέρνηση της Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Νιγηρίας.

Το μνημόνιο συμφωνίας του Abuja είναι το νομικό έγγραφο βάσει του οποίου οι χώρες της περιοχής συμφώνησαν να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν έναν κοινό μηχανισμό για τις αντίστοιχες δραστηριότητες ελέγχου του κράτους του λιμένα. Το κύριο έργο του μνημονίου συμφωνίας του Abuja είναι η εναρμόνιση της διαδικασίας ελέγχου των λιμενικών αρχών όλων των χωρών της περιοχής με σκοπό την εξάλειψη της λειτουργίας των πλοίων που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα της περιοχής, διασφαλίζοντας έτσι τη θαλάσσια ασφάλεια, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης του πληρώματος του πλοίου και να διευκολύνει την περιφερειακή συνεργασία και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών.

Οι ακόλουθες χώρες υπέγραψαν την συμφωνία :Αγκόλα, Μπενίν, Καμερούν, Πράσινο Ακρωτήριο, Κονγκό, Ακτή Ελεφαντοστού, Γκαμπόν, Γκάνα, Γουινέα, Ισημερινή Γουινέα, Λιβερία, Μαυριτανία, Ναμίμπια, Νιγηρία, Σενεγάλη, Σιέρα Λεόνε, Νότια Αφρική, Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό, Γουινέα Μπισσάου, Γκάμπια και Τόγκο.

Όργανα λήψης αποφάσεων αποτελούν η Abuja MoU Ministerial Conference, η Abuja MoU Committee και το Abuja MoU Bureau. Η Abuja MoU Ministerial Conference είναι το ανώτατο όργανο λήψης αποφάσεων του Abuja MoU. Αποτελείται από τους υπουργούς θαλάσσιων μεταφορών των συμμετεχόντων κρατών μελών. Η Επιτροπή του Abuja MoU αποτελείται από εκπροσώπους καθεμιάς από τις ναυτιλιακές αρχές / αρχές που είναι συμβαλλόμενα μέρη στο μνημόνιο. Η λειτουργία της επιτροπής είναι να εποπτεύει τη γενική εφαρμογή του Μνημονίου συμμόρφωσης. Η Επιτροπή συνεδριάζει τουλάχιστον μία φορά κάθε χρόνο. Το μνημόνιο συμφωνίας του Προεδρείου (Bureau) της Abuja συμβουλεύει την επιτροπή για θέματα σχετικά με την αποτελεσματική εφαρμογή του μνημονίου συμφωνίας και παρέχει επίσης οδηγίες στη γραμματεία καθώς και σε άλλη θυγατρική επιτροπή ή ομάδα εργασίας που έχει συσταθεί βάσει του μνημονίου. Το Προεδρείο συνέρχεται όπως είναι απαραίτητο πριν και μετά τις συνεδριάσεις της επιτροπής. Το Προεδρείο αποτελείται από τα ακόλουθα κράτη μέλη: Κονγκό-Μπραζαβίλ (σημερινός πρόεδρος), Νιγηρία (σημερινός αντιπρόεδρος), Γουινέα-Κονακρύ (1ος εισηγητής), Γκάνα (2ος εισηγητής) και γραμματεία.

Η γραμματεία του Abuja MoU με επικεφαλής τον Γενικό Γραμματέα φιλοξενείται από την κυβέρνηση της Νιγηρίας στη Μαρίνα του Λάγος. Η συμφωνία για την έδρα μεταξύ του μνημονίου συμφωνίας της Abuja και της κυβέρνησης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Νιγηρίας υπογράφηκε το 2005. Η γραμματεία χρηματοδοτείται από χρηματοδοτικές συνεισφορές των κρατών μελών. Το έργο της γραμματείας περιλαμβάνει την εναρμόνιση των πρακτικών και διαδικασιών επιθεωρήσεων από τον λιμένα κράτους, τη σύνθεση των εκθέσεων επιθεώρησης, τη διοργάνωση συνεδριάσεων της επιτροπής, την ανταλλαγή πληροφοριών, τη διευκόλυνση της κατάρτισης και των εργαστηρίων και την προετοιμασία των ετήσιων εκθέσεων.

2.1.8 Black Sea MoU

Το 2000, το Μνημόνιο Συμμόρφωσης της Μαύρης Θάλασσας για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα υπογράφηκε από 6 χώρες του Εύξεινου Πόντου. Οι χώρες αυτές είναι η Δημοκρατία της Βουλγαρίας, η Γεωργία, η Ρουμανία, η Ρωσική ομοσπονδία, η Δημοκρατία της Τουρκίας και η Ουκρανία.

Το BS MoU έχει και αυτό σύστημα πληροφοριών για το μνημόνιο συμφωνίας για τον έλεγχο του

κράτους του λιμένα στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας (BSMOU), το οποίο αναπτύσσεται και φιλοξενείται από τη Ρωσική Ομοσπονδία. Το BSIS αποσκοπεί στη συλλογή δεδομένων τα οποία ελέγχονται από το κράτος του λιμένα από τα αρμόδια όργανα του BSMOU και στην ανταλλαγή πληροφοριών μέσω δεδομένων από επιθεωρήσεις του PSC εντός της περιοχής.

Η γραμματεία του BS MoU εδρεύει στη Τουρκία.

2.1.9 Riyadh MoU

Τον Ιούνιο του 2004 υπογράφηκε σε 6 χώρες (Μπαχρέιν, Κουβέιτ, Ομάν, Κατάρ, Σαουδική Αραβία και Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα) το Μνημόνιο Συμμόρφωσης του Ριάντ σχετικά με τον έλεγχο του κράτους του λιμένα στην περιοχή του Περσικού κόλπου, γνωστό ως Riyadh MoU.

Το Riyadh MoU αποτελεί συμφωνία για την επίτευξη ασφαλούς και αποτελεσματικής ναυτιλίας στις θαλάσσιες δικαιοδοσίες στην περιοχή του Κόλπου. Με αυτό τον τρόπο δεσμεύει τις ναυτιλιακές αρχές των έξι κρατών του Κόλπου σε ένα ενιαίο σύστημα ελέγχου από το κράτος του λιμένα και την εντατικοποίηση της συνεργασίας και της ανταλλαγής πληροφοριών σε θέματα ελέγχου.

Το εκτελεστικό όργανο του Riyadh MoU είναι η επιτροπή ελέγχου του κράτους λιμένα. Αποτελείται από εκπροσώπους των 6 ναυτιλιακών αρχών (Βασίλειο του Μπαχρέιν, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Κουβέιτ, Κατάρ, Σουλτανάτο του Ομάν και Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας). Η επιτροπή ελέγχου του κράτους λιμένα συνεδριάζει μία φορά το χρόνο ή σε μικρότερα χρονικά διαστήματα, εάν αυτό είναι απαραίτητο.

Το Riyadh MoU ζήτησε την ίδρυση γραμματείας και Κέντρου Πληροφόρησης στο Ομάν. Η γραμματεία θα στεγάσει επίσης ένα Κέντρο Πληροφοριών που θα καταγράφει και θα ανταλλάσσει δεδομένα σχετικά με τα πλοία. Η γραμματεία ιδρύθηκε τον Ιούνιο του 2005 στο Μουσκάτ (Ομάν) σύμφωνα με τις διατάξεις του Μνημονίου. Στο Ομάν βρίσκεται επίσης και το κέντρο πληροφοριών Riyadh Information System (RiyadhSIS).

Παρατηρώντας τα στοιχεία που παρατέθηκαν παραπάνω, διαπιστώνεται πως κάποιες χώρες είναι μέλη σε παραπάνω από ένα μνημόνια. Παραδείγματος χάρη:

- η Αυστραλία είναι μέλος δύο μνημονίων, αυτού του Tokyo MoU, καθώς και του Indian Ocean MoU,
- η Νότια Αφρική είναι μέλος του Abuja MoU και του Indian Ocean MoU,
- το Ομάν είναι μέλος του Riyadh MoU και του Indian Ocean MoU .

2.2 AMSA-Australian Maritime Safety Authority

Η AMSA-Australian Maritime Safety Authority είναι η εθνική υπηρεσία της Αυστραλίας με ευθύνη για την ασφάλεια στη θάλασσα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την έρευνα και διάσωση της ναυτιλιακής αεροπορίας. Ιδρύθηκε το 1990 και μέχρι σήμερα συμβάλει στη συνεχή βελτίωση και ανάπτυξη συστημάτων θαλάσσιας ασφάλειας, περιβαλλοντικής διαχείρισης και αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στην περιοχή της Αυστραλίας και σε παγκόσμιο επίπεδο. Συνεργάζεται με μέρη κοινού ενδιαφέροντος και συμφωνούν σε τρόπους συνεργασίας μέσω μνημονίων κατανόησης, διακυβερνητικών συμφωνιών και συμφωνιών διεθνούς συνεργασίας.

Ως όργανα της AMSA λειτουργεί το συμβούλιο το οποίο διορίζεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Αυτό περιλαμβάνει: Πρόεδρο, Αντιπρόεδρο, Διευθύνων Σύμβουλο, έναν υπεύθυνο

στο Portfolio Department¹ και πέντε άλλα μέλη. Ως υπεύθυνη αρχή, το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υπεύθυνο για:

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

2.3 USCG-United States Coast Guard

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

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

¹ Portfolio department: Είναι ένας τομέας ευθύνης του κυβερνητικού υπαλλήλου (υπουργού) ως μέλος του Υπουργικού Συμβουλίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 Στοιχεία για τις επιθεωρήσεις

3.1.1 Προφίλ ρίσκου.

Αρχικά αυτό που χρειάζεται να γίνει αντιληπτό είναι ότι υπάρχουν δύο κατηγορίες επιθεωρήσεων (1) οι περιοδικές (Periodic inspections) και (2) οι επιπρόσθετες επιθεωρήσεις (Additional inspections).

Σύμφωνα με προηγούμενες επιθεωρήσεις και το ιστορικό γενικότερα του πλοίου διαμορφώνεται μια σφαιρική εικόνα για την κατάσταση και τις συνθήκες που επικρατούν σε αυτό. Αυτή η εικόνα ονομάζεται προφίλ ρίσκου του πλοίου (ship risk profil). Ακολουθώντας αυτή την κατηγοριοποίηση τα πλοία κατατάσσονται στις εξής τρεις κατηγορίες:

- Low Risk Ships (LRS)
- Standard Risk Ships(SRS)
- High Risk Ships(HRS)

Λαμβάνοντας υπόψη το παράρτημα 7 του Paris MoU και τον πίνακα (1) ορίζεται ως:

-**Low Risk Ships** θα λέγονται τα πλοία που πληρούν όλα τα κριτήρια των παραμέτρων χαμηλού κινδύνου όπως αυτά αναφέρονται στον πίνακα (1) και έχουν πραγματοποιήσει τουλάχιστον μία επιθεώρηση τους προηγούμενους 36 μήνες.

-**High Risk Ships** θα λέγονται τα πλοία που συγκεντρώνουν πέντε ή περισσότερα σημεία στάθμισης (weighting points).

-**Standard Risk Ships** θα λέγονται τα πλοία που δεν είναι ούτε LRS ούτε HRS.

Ο πίνακας 1 που αναφέρεται είναι ο παρακάτω. Σε αυτόν φαίνονται τα κριτήρια εντός κάθε παραμέτρου για κάθε προφίλ κινδύνου πλοίου. Κάθε κριτήριο έχει μια στάθμιση (weighting) που αντικατοπτρίζει τη σχετική επίδραση κάθε παραμέτρου στο συνολικό κίνδυνο του πλοίου. Ανάλογα λοιπόν με το προφίλ ρίσκου του πλοίου διενεργούνται επιθεωρήσεις ανά διαστήματα όπως διευκρινίζεται σε επόμενα κεφάλαια. Επιτακτικοί ή μη αναμενόμενοι παράγοντες (Overriding or unexpected factors) μπορούν να ανατρέψουν τα υπάρχοντα δεδομένα για την κατάσταση του πλοίου και να τα επιβαρύνουν με μια ενδιάμεση επιθεώρηση, αυτή της επιπρόσθετης επιθεώρησης .

Τα πλοία καθίστανται υποχρεωμένα για περιοδική επιθεώρηση στα ακόλουθα χρονικά διαστήματα:

- Για τα LRS - μεταξύ 24-36 μηνών μετά την τελευταία επιθεώρηση στην περιοχή .
- Για τα SRS - μεταξύ 10-12 μηνών μετά την τελευταία επιθεώρηση στην περιοχή.
- Για τα HRS - 5-6 μήνες μετά την τελευταία επιθεώρηση στην περιοχή .

Οι περιοδικές επιθεωρήσεις και οι πρόσθετες επιθεωρήσεις υπολογίζονται εξίσου. Συνεπώς, το χρονικό διάστημα για την επόμενη περιοδική επιθεώρηση επανεκκινείται μετά από την επιπρόσθετη επιθεώρηση.

3.1.2 Παράμετροι για τον καθορισμό του προφίλ ρίσκου του πλοίου.

Είναι απαραίτητο, για την κατάταξη του κάθε πλοίου σε μια από τις τρεις αυτές κατηγορίες ρίσκου, να υπάρχουν κάποια κριτήρια για την διευκόλυνση της κατηγοριοποίησης. Αυτά τα κριτήρια-παράμετροι είναι οι εξής²:

- i. **Τύπος του πλοίου**
- ii. **Η ηλικία του πλοίου** η οποία καθορίζεται από την keel-laying day, την επίσημη ημέρα δηλαδή της αναγνώριση της έναρξης της κατασκευής του πλοίου.
- iii. **Εάν ανήκει στη λίστα με μαύρη, γκρι ή λευκή σημαία.** Αφορά την αξιολόγηση της Αρχής και λαμβάνονται υπόψη προηγούμενες επιθεωρήσεις και κρατήσεις του εκάστοτε πλοίου κατά το διάστημα των προηγούμενων 3 ημερολογιακών ετών.
- iv. **IMO Audit.** Η Αρχή του πλοίου καλείται να αποστείλει στη γραμματεία του Paris MoU μια γραπτή επιβεβαίωση με την τελική έκθεση του ελέγχου η οποία ενδεχομένως να περιλαμβάνει σχέδιο διορθωτικών μέτρων. Ο έλεγχος θα πρέπει να έχει καταρτιστεί σύμφωνα με το “Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme” (IMO Resolution A. 1067(28)) . Η γραμματεία του Paris MoU οφείλει να ανανεώσει την λίστα με τα κριτήρια του πλοίου κυρίως όταν αφορά πληροφορίες για έλεγχο των low risk πλοίων.
- v. **Η επίδοση Νηογνώμονα (Recogniszd Organization RO)** καθορίζεται ετησίως, λαμβάνοντας υπόψη το ιστορικό των επιθεωρήσεων και κρατήσεων του πλοίου κατά τα τρία προηγούμενα ημερολογιακά έτη και εγκρίνεται από την επιτροπή του Paris MoU.
- vi. **Η Επίδοση της εταιρείας** η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με τον αριθμό των detention και deficiency που απαριθμούνται σύμφωνα με το ιστορικό της εταιρείας για ολόκληρο το στόλο της. Από μια τέτοια αξιολόγηση προκύπτουν τέσσερις κατηγορίες αξιολόγησης για την εταιρεία. Αυτές ορίζονται στη “very low”, “low”, “medium” or “high” επίδοση. Ο υπολογισμός πραγματοποιείται καθημερινά σε μια τρέχουσα περίοδο των 36 μηνών. Δεν υπάρχει χαμηλότερο όριο για τον αριθμό των επιθεωρήσεων που απαιτείται να πραγματοποιηθούν εκτός εάν κάποια εταιρεία δεν έχει πραγματοποιήσει αρκετές επιθεωρήσεις στο χρονικό διάστημα των 36 μηνών, τότε θα της δοθεί ο τίτλος “medium performance”.
- vii. **Ο Δείκτης deficiency** κατά τον οποίο διευκρινίζεται πως κάθε deficiency που αφορά τον ISM θα επιβαρύνει το πλοίο με 5 βαθμούς ενώ οποιοδήποτε deficiency άλλης κατηγορίας θα αντιστοιχεί σε 1 βαθμό. Ο δείκτης των deficiencies είναι η αναλογία των συνολικών πόντων όλων των deficiencies για όλα τα πλοία του στόλου της εταιρείας προς τον αριθμό των επιθεωρήσεων που πραγματοποιήθηκαν σε όλα τα πλοία του στόλου της εταιρείας μέσα στο χρονικό διάστημα των τελευταίων 36 μηνών. Η αναλογία αυτή συγκρίνεται με τον μέσο όρο για όλα τα πλοία που επιθεωρήθηκαν στη περιοχή του Paris MoU για τα τελευταία 3 ημερολογιακά έτη έτσι ώστε να προσδιοριστεί κατά πόσον ο δείκτης είναι κοντά στο μέσο όρο, ανώτερος του μέσου ή κάτω του μέσου όρου όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

deficiency index	deficiency points per inspection
above average	> 2 above PMoU average
average	PMoU average \pm 2
below average	> 2 below PMoU average

- viii. **Ο Δείκτης Detention** είναι ο λόγος του αριθμού των απαγορεύσεων όλων των πλοίων στο στόλο μιας εταιρείας προς τον αριθμό των επιθεωρήσεων όλων των πλοίων του

² Annex 7, Paris MoU.

στόλου της εταιρείας τους τελευταίους 36 μήνες. Αυτός ο λόγος συγκρίνεται με τον μέσο όρο για όλα τα πλοία που επιθεωρήθηκαν στο Paris MoU κατά τη διάρκεια των τελευταίων 3 ημερολογιακών ετών για να προσδιοριστεί κατά πόσον ο δείκτης είναι στο μέσο όρο, ανώτερος του μέσου ή κάτω του μέσου όρου όπως ακολουθεί:

detention index	detention rate
above average	> 2 above PMoU average
average	PMoU average \pm 2%
below average	> 2 below PMoU average

Εάν ένα πλοίο ολόκληρου του στόλου έχει υποβληθεί σε banning κατά το διάστημα των 36 μηνών τότε αυτόματα ο μέσος όρος του πλοίου πέφτει στο επίπεδο κάτω του μέσου όρου.

- ix. **Η μήτρα επίδοσης της εταιρείας** είναι ο τρόπος για να υπολογιστεί το επίπεδο επίδοσης της εταιρείας συγκρίνοντας τον δείκτη των deficiencies με αυτόν των detentions. Τα αποτελέσματα που προκύπτουν από αυτή την σύγκριση φαίνονται στον πίνακα 2 :

				Profile			
				High Risk Ship (HRS)		Standard Risk Ship (SRS)	Low Risk Ship (LRS)
Generic Parameters				Criteria	Weighting points	Criteria	Criteria
1	Type of ship	Chemical tankship Gas Carrier Oil tankship Bulk carrier Passenger ship		2	neither a high risk nor a low risk ship	All types	
2	Age of ship ¹	all types > 12 y		1		All ages	
3a	Flag	BGW-list ²	Black - VHR, HR, M to HR	2		White	
3b			IMO-Audit ³	-			-
4a	Recognized Organization	Performance ⁴	H	-		-	High
			M	-		-	-
			L	Low		1	-
			VL	Very Low			-
4b	Recognized Organization	Organizations recognized by one or more Paris MoU Member States	-	-		Yes	
5	Company	Performance ⁵	H	-		-	High
			M	-		-	-
			L	Low		2	-
			VL	Very Low			-
Historic Parameters							
6	Number of def. recorded in each insp. within previous 36 months	Deficiencies	Not eligible	-		≤ 5 (and at least one inspection carried out in previous 36 months)	
7	Number of Detention within previous 36 months	Detentions	≥ 2 detentions	1		No Detention	

Εικόνα 1: Πίνακας 1

Detention Index	Deficiency Index	Company Performance
above average	above average	very low
above average	average	low
above average	below average	
average	above average	
below average	above average	
average	average	medium
average	below average	
below average	average	
below average	below average	high

Εικόνα 2: Πίνακας 2.

3.1.3 Overriding or unexpected factors

Αναλύοντας τις δύο κατηγορίες επιθεωρήσεων αναφέρθηκε ο όρος των επιτακτικών ή των μη προβλεπόμενων παραγόντων. Αυτοί οι παράγοντες καθορίζουν αν στο διάστημα μιας περιοδικής επιθεώρησης θα μεσολαβήσει μια επιπρόσθετη. Για τον λόγο αυτό κρίνεται απαραίτητο να διευκρινιστούν ποιοι είναι αυτοί οι παράγοντες.

A)Επιτακτικοί παράγοντες (Overriding factors)

Οι επιτακτικοί παράγοντες που απαριθμούνται κατωτέρω θεωρούνται αρκετά σοβαροί για να προκαλέσουν πρόσθετη επιθεώρηση .Αυτοί αφορούν:

- Τα πλοία που αναφέρθηκαν από άλλο κράτος μέλος εξαιρουμένων απροσδόκητων παραγόντων(unexpected factors),
- Τα πλοία που εμπλέκονται σε σύγκρουση,προσάραξη ή ρήξη στο πλου προς το λιμάνι,
- Τα πλοία που κατηγορούνται για εικαζόμενη παραβίαση των διατάξεων περί απόρριψης επιβλαβών ουσιών ή αποβλήτων,
- Τα πλοία που ναυσιπλοούν με ασταθή ή μη ασφαλή τρόπο, σύμφωνα με τα οποία δεν έχουν τηρηθεί τα μέτρα τήρησης ασφαλούς ναυσιπλοΐας που έχουν εγκριθεί από τον IMO ή οι ασφαλείς ναυτικές πρακτικές και διαδικασίες,
- Τα πλοία που έχουν ανασταλεί ή αποσύρονται από την κατηγορία τους για λόγους ασφαλείας μετά την τελευταία επιθεώρηση PSC,
- Πλοία που δεν μπορούν να ταυτοποιηθούν στη βάση δεδομένων.

B)Μη προβλεπόμενοι παράγοντες (unexpected fators).

Οι μη προβλεπόμενοι παράγοντες θα μπορούσαν να υποδηλώσουν σοβαρή απειλή για την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος ή για το περιβάλλον, αλλά η ανάγκη διενέργειας επιπρόσθετης επιθεώρησης είναι για την επαγγελματική κρίση της λιμενικής αρχής.

Αυτοί οι παράγοντες περιλαμβάνουν:

- Τα πλοία που αναφέρθηκαν από τους πιλότους ή τις αρμόδιες αρχές, τα οποία ενδέχεται να περιλαμβάνουν πληροφορίες από τις Υπηρεσίες Κυκλοφορίας Σκαφών σχετικά με την

πλοήγηση πλοίων.

- Τα πλοία που δεν συμμορφώθηκαν με τις υποχρεώσεις αναφοράς.
- Τα πλοία που αναφέρθηκαν με εκκρεμή ελλείψεις εκτός από αυτά για τα οποία έχει καθοριστεί η χρονική περίοδος των δεκατεσσάρων ημερών για να τις επιλύσουν και για εκείνα που πρέπει να τις διορθώσουν πριν από την αναχώρηση .
- Παλαιότερα παρακρατηθέντα πλοία (3 μήνες μετά την κράτηση).
- Τα πλοία που αναφέρει ο πλοίαρχος, ή μέλος του πληρώματος ή οποιοδήποτε πρόσωπο ή οργανισμός που έχει έννομο συμφέρον για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου ή την πρόληψη της ρύπανσης.
- Τα πλοία που λειτουργούν κατά τρόπο τέτοιο που να αποτελούν κίνδυνο .
- Τα πλοία που αναφέρθηκαν με προβλήματα σχετικά με το φορτίο τους, ιδίως επιβλαβή ή επικίνδυνα φορτία.
- Πλοία όπου έγινε γνωστή η πληροφόρηση από αξιόπιστη πηγή, πως οι παράμετροι κινδύνου τους διαφέρουν από τις καταγεγραμμένες και συνεπώς να αυξάνεται το επίπεδο κινδύνου.
- Πλοία που φέρουν πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από αναγνωρισμένο οργανισμό του παλαιού Memorandum of Understanding του οποίου η αναγνώριση έχει αποσυρθεί από την τελευταία επιθεώρηση στην περιοχή του Paris MoU.

3.2 Διαδικασία επιθεώρησης

Η επιθεώρηση ξεκινάει με την άφιξη του επιθεωρητή στο πλοίο. Γενικά ο επιθεωρητής (Port State Control Officer) καλείται να ελέγξει εάν το πλοίο που επιθεωρεί, τηρεί τους διεθνείς κανονισμούς που απορρέουν από τις διεθνείς συμβάσεις. Ο έλεγχος αφορά τα έγγραφα και τα πιστοποιητικά του πλοίου, την κατάσταση της κατασκευής και του εξοπλισμού αυτού τόσο στη γέφυρα όσο και στο μηχανοστάσιο καθώς επίσης και θέματα που αφορούν το πλήρωμα, όπως για παράδειγμα έγκυρα πιστοποιητικά καταλληλότητας, την εκπαίδευσή τους, ώρες ανάπαυσης κλπ. Ανάλογα με τα αποτελέσματα της επιθεώρησης θα κριθεί εάν η αρχική επιθεώρηση είναι αρκετή ή χρειάζεται να κάνει έναν πιο εκτεταμένο έλεγχο.

Συγκεκριμένα υπάρχουν 4 τύποι επιθεώρησης. Ο πρώτος τύπος στη σειρά είναι της αρχικής επιθεώρησης (Initial inspection). Ακολουθεί μια πιο λεπτομερής (More detailed inspection) και εφόσον τα αποτελέσματα δεν είναι τα επιθυμητά ακολουθεί μια πιο εκτεταμένη επιθεώρηση (Expanded inspection). Υπάρχει ακόμα μία κατηγορία επιθεώρησης, η Concentrated Inspection Campaign (CIC) κατά την οποία γίνεται έλεγχος ανά θεματικές ομάδες. Η ομάδα που επιλέγεται κάθε έτος, αφορά την ομάδα με το μεγαλύτερο ποσοστό deficiencies που καταγράφηκαν από επιθεωρήσεις σε όλα τα πλοία στο διάστημα ενός έτους. Οι επιθεωρήσεις αυτές πραγματοποιούνται ετησίως για περίοδο 3 μηνών (Σεπτέμβριος - Νοέμβριος) και συνδυάζονται με τις συνηθισμένες επιθεωρήσεις. Για τα προηγούμενα έτη τα ακόλουθα θέματα αποτέλεσαν το επίκεντρο μιας CIC:

- 2013 Propulsion and auxiliary machinery
- 2012 Fire Safety Systems
- 2011 Structural safety and Load Lines
- 2010 Tanker damage stability 2009 Lifesavings: Lifeboat launching arrangements
- 2008 Safety of Navigation: Solas chapter V
- 2007 Implementation of the International Safety Management Code (ISM-Code)
- 2006 MARPOL 73/78 Annex I
- 2005 Global Maritime Distress Safety System (GMDSS)
- 2004 Labour and live circumstances: Working and living conditions
- 2003 Operational Compliance on board passenger ships

- 2002 International Safety Management Code (ISM-Code).

3.2.1 Τύποι επιθεωρήσεων

INITIAL INSPECTION

Αναλυτικότερα κατά την διάρκεια μιας αρχικής επιθεώρησης ο PSCO μπορεί να προχωρήσει σε ένα γρήγορο έλεγχο του πλοίου και να δημιουργήσει μια εικόνα πριν από την επιβίβασή του σε αυτό, η οποία θα αφορά τη συντήρηση του, όπως η κατάσταση του χρώματος, οι ενδείξεις των βυθισμάτων πάνω κέλυφος του πλοίου, η διάβρωση ή σκασίματα ή οι ακατάλληλες βλάβες. Με την πρώτη δυνατή ευκαιρία, πρέπει να εξακριβώσει τον τύπο του πλοίου, το έτος κατασκευής και το μέγεθος του πλοίου, προκειμένου να καθορίσει ποιες διατάξεις των συμβάσεων πρέπει να εφαρμόσει.

Κατά την επιβίβαση και την είσοδο στο πλοίο το πλήρωμα που εκτελεί βάρδια στο ganway οφείλει να καλέσει τον πλοίαρχο ή τον υπεύθυνο του πλοίου, και να τον συνοδεύσουν σε αυτόν. Ο PSCO θα πρέπει να εξετάσει τα σχετικά πιστοποιητικά και έγγραφα του πλοίου, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα 10 του Paris MoU(η λίστα παρατίθεται παρακάτω).

Εάν τα πιστοποιητικά είναι έγκυρα και οι γενικές εντυπώσεις από τις οπτικές παρατηρήσεις του PSCO επιβεβαιώνουν ένα καλό επίπεδο συντήρησης, αυτός θα πρέπει γενικά να περιορίζει την επιθεώρηση σε ανεπάρκειες που έχουν αναφερθεί ή παρατηρηθεί, εφόσον αυτές υπάρχουν. Κατά την διεξαγωγή της αρχικής επιθεώρησης, ελέγχεται η γενική κατάσταση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού του, της γέφυρας πλοήγησης, του μηχανοστασίου, των καταστρωμάτων, και τις ρυθμίσεις μεταφοράς πιλότων.

Εάν ο PSCO, λόγω της γενικής εντύπωσης ή των παρατηρήσεων επί του σκάφους, έχει σαφείς λόγους (clear grounds) να πιστεύει ότι το πλοίο, ο εξοπλισμός του ή το πλήρωμά του δεν ανταποκρίνονται ουσιαστικά στις απαιτήσεις, οφείλει να προβεί σε λεπτομερέστερη επιθεώρηση. Κατά τη διαμόρφωση μιας τέτοιας εντύπωσης, ο επιθεωρητής θα πρέπει να χρησιμοποιήσει τις κατευθυντήριες γραμμές στα σχετικά παραρτήματα του μνημονίου.

Λίστα των εγγράφων και πιστοποιητικών που θα πρέπει να ελέγξει ο επιθεωρητής.

Ο επιθεωρητής καλείται, ανάλογα των συνθηκών, να ελέγξει όσα περισσότερα από τα παρακάτω πιστοποιητικά ως προς την εγκυρότητα και την αυθεντικότητά τους.

1. International Tonnage Certificate
2. Certificate of Registry or other document of nationality
3. Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the classification society in question (only to be required if the ship maintains its class with a classification society) .
4. Reports of previous port State control inspections .
5. Passenger Ship Safety Certificate
6. Cargo Ship Safety Construction Certificate
7. Cargo Ship Safety Equipment Certificate
8. Cargo Ship Safety Radio Certificate
9. Cargo Ship Safety Certificate
10. Special Purpose Ship Safety Certificate.
11. For ro-ro passenger ships, information on the A/A-max ratio
12. Damage control plans and booklets
13. Stability Booklet and information

14. Manoeuvring Booklet and information
15. Unattended Machinery spaces (UMS) evidence
16. Exemption Certificate and any list of cargoes
17. Fire control plan
18. Fire safety operational booklet
19. Dangerous goods special list or manifest, or detailed stowage plan
20. Doc. of compliance Dangerous Goods
21. Ship's log book .
22. Minimum Safe Manning Document
23. SAR coordination plan for passenger ships trading on fixed routes
24. LRIT Conformance Test Report .
25. Copy of the Document of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards of VDR (voyage data recorder)
26. AIS test report
27. For passenger ships, List of operational limitations
28. Cargo Securing Manual
29. Bulk Carrier Booklet
30. Loading/Unloading Plan for bulk carriers
31. Document of authorization for the carriage of grain
32. Material Safety Data Sheets (MSDs)
33. INF (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships) Certificate of Fitness
34. Copy of Document of Compliance issued in accordance with the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (DoC) ISM Code
35. Safety Management Certificate issued in accordance with the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (SMC)
36. High Speed Craft Safety Certificate and Permit to Operate High Speed Craft
37. Continuous Synopsis Record
38. 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
39. 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
40. International Oil Pollution Prevention Certificate .
41. Survey Report Files (in case of bulk carriers or oil tankers)
42. Oil Record Book, parts I and II
43. Shipboard Marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances
44. (Interim) Statement of compliance Condition Assessment Scheme (CAS)
45. For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage
46. Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP) .
47. STS Operation Plan and Records of STS Operations .
48. International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS)
49. Cargo Record Book
50. Procedures and Arrangements Manual (chemical tankers)
51. International Sewage Pollution Prevention Certificate (ISPPC) .
52. Garbage Management Plan
53. Garbage Record Book
54. International Air Pollution Prevention Certificate (IAPPC)

55. Logbook for fuel oil change-over
56. Type approval certificate of incinerator
57. Bunker delivery notes
58. International Energy Efficiency Certificate
59. Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)
60. EEDI Technical File
61. Statement of Compliance.
62. Engine International Air Pollution Prevention Certificate (EIAPPC)
63. Technical files
64. Record book of engine parameters
65. International Load Line Certificate (1966)
66. International Load Line Exemption Certificate
67. Certificates issued in accordance with STCW Convention
68. Cargo Gear Record Book
69. Certificates loading and unloading equipment
70. Maritime Labour Certificate and Declaration of Maritime Labour Compliance part I and II
71. Medical certificates
72. Table of shipboard working arrangements .
73. Records of hours of work or rest of seafarers (effective date: 1 July 2017)
74. Certificate or documentary evidence of financial security for repatriation
75. Certificate or documentary evidence of financial security relating to shipowners liability
76. Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate
77. Certificate of insurance or any other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage
78. Certificate of insurance or any other financial security in respect of civil liability for Bunker oil pollution damage
79. International Ship Security Certificate
80. Record of AFS
81. International Anti-Fouling System Certificate
82. Declaration on AFS
83. Polar Ship Certificate
84. Polar Water Operational Manual
85. International Ballast Water Management Certificate
86. Ballast Water Record Book

DETAILED INSPECTION

Η πιο λεπτομερής επιθεώρηση, όπως αναφέρθηκε, πραγματοποιείται όταν ο επιθεωρητής έχει σαφείς λόγους (clear grounds) ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού ή του πληρώματός δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις σχετικές απαιτήσεις ενός σχετικού οργάνου. Υπάρχουν σαφείς λόγοι όταν ένας υπάλληλος ελέγχου του κράτους του λιμένα βρίσκει αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία κατά την επαγγελματική του κρίση δικαιολογούν λεπτομερέστερη επιθεώρηση του πλοίου, του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του. Η απουσία έγκυρων πιστοποιητικών ή εγγράφων, για παράδειγμα, θεωρείται ένας σαφής λόγος.

Μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση θα περιλαμβάνει διεξοδική εξέταση:

- στην ή στις περιοχές στις οποίες διαπιστώθηκαν σαφείς λόγοι
- στις περιοχές που σχετίζονται με τυχόν επιτακτικούς ή μη αναμενόμενους παράγοντες
- άλλες τυχαίες περιοχές όπως από τις ακόλουθες περιοχές κινδύνου :

1. Έγγραφα και πιστοποιητικά
2. Δομική κατάσταση
3. Υδατοστεγανότητα
4. Συστήματα έκτακτης ανάγκης
5. Ραδιοεπικοινωνίες
6. Λειτουργίες σχετικά με το φορτίο
7. Πυρασφάλεια
8. Συναγερμοί
9. Συνθήκες εργασίας και διαβίωσης
10. Εξοπλισμός ναυσιπλοΐας
11. Σωστικά και σωσίβια μέσα
12. Επικίνδυνα υλικά
13. Προωστικά και βοηθητικά μηχανήματα
14. Πρόληψη της ρύπανσης

Clear grounds

Λόγος έγινε για τον όρο “clear grounds”. Με τον όρο αυτό αναφερόμαστε σε καταστάσεις όπου υπάρχουν βάσιμες ενδείξεις πως η λειτουργία του πλοίου δεν ακολουθεί τις κατάλληλες διαδικασίες. Οι βάσιμες αυτές ενδείξεις περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

1. Τα πλοία με επικίνδυνους ή μη αναμενόμενους παράγοντες όπως απαριθμούνται στο υποκεφάλαιο 3.1.3.³
2. Κατά την εξέταση των πιστοποιητικών και των εγγράφων που αναφέρονται στη παραπάνω λίστα⁴, έχουν ανακαλυφθεί ανακρίβειες ή έγγραφα δεν έχουν τηρηθεί σωστά, ενημερωθεί ή είναι ψευδή.
3. Ενδείξεις ότι τα μέλη του πληρώματος δεν είναι σε θέση να επικοινωνήσουν κατάλληλα μεταξύ τους ή με άλλα πρόσωπα επί του σκάφους ή ότι το πλοίο δεν είναι σε θέση να επικοινωνήσει με τις αρχές της ξηράς είτε με μια κοινή γλώσσα ή στη γλώσσα των αρχών αυτών.
4. Έχει ληφθεί δόλιο πιστοποιητικό ή ο κάτοχος πιστοποιητικού δεν είναι το πρόσωπο στο οποίο εκδόθηκε αρχικά το πιστοποιητικό αυτό.
5. Το πλοίο διαθέτει πλοίαρχο, αξιωματικό του οποίου το πιστοποιητικό που διαθέτει έχει εκδοθεί από χώρα η οποία δεν έχει επικυρώσει τη σύμβαση STCW.
6. Αποδείξεις ότι το φορτίο και οι λοιπές ενέργειες δεν διεξάγονται με ασφάλεια ή δεν πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του ΔΝΟ.
7. Αποτυχία του πλοιάρχου πετρελαιοφόρου να παράγει την εγγραφή του συστήματος πετρέλευσης, παρακολούθησης και ελέγχου της εκφόρτωσης για το τελευταίο ταξίδι με έρμα.
8. Η απουσία ενημερωμένης λίστας καταλόγων ή τα μέλη του πληρώματος που δεν έχουν επίγνωση των καθηκόντων τους σε περίπτωση πυρκαγιάς ή εντολής εγκατάλειψης του πλοίου.
9. Η εκπομπή ψευδών συναγερμών κινδύνου που δεν ακολουθείται από κατάλληλη διαδικασία ακύρωσης.
10. Την απουσία βασικού εξοπλισμού ή ρυθμίσεων που απαιτούνται από τις συμβάσεις .

³ Annex 8, Paris MoU.

⁴ Annex 10, Paris MoU.

11. Αποδεικτικά στοιχεία από τις γενικές εντυπώσεις του ανώτατου αξιωματικού ελέγχου του κράτους λιμένα και παρατηρήσεις ότι υφίστανται σοβαρές φθορές ή ελλείψεις στο κύτος ή στη δομή που ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο τη δομική, υδατοστεγανότητα ή στεγανότητα σε κατάσταση άσχημων καιρικών συνθηκών του πλοίου.
12. Πληροφορίες ή αποδείξεις ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με τις βασικές εργασίες επί του πλοίου σχετικά με την ασφάλεια ή την πρόληψη της ρύπανση ή ότι δεν έχουν πραγματοποιηθεί τέτοιες ενέργειες.
13. Η απουσία ενός πίνακα που να ορίζει τις εργασίες και τις ώρες εργασίας του πλοίου, όπως και τις ώρες ανάπαυσης των ναυτικών.
14. Το πλοίο έχει αλλάξει σημαία για να αποφύγει τη συμμόρφωση με την MLC ή το πλοίο φέρει τη σημαία κράτους που δεν έχει επικυρώσει την MLC, 2006.
15. Υπάρχει μια καταγγελία σχετικά με τις συγκεκριμένες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης πως το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της MLC, 2006 ύστερα από διερεύνηση ή καταγγελίας επί της ακτής.
16. Οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης του πλοίου δεν είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις της MLC.

EXPANDED INSPECTION

Η λεπτομερέστερη επιθεώρηση θα πραγματοποιείται από τα όργανα επιθεώρησης (επιθεωρητές) που καλύπτονται από τον ILO, τον ISM και την STCW και θα περιλαμβάνει τους επιχειρησιακούς ελέγχους, ανάλογα με την περίπτωση.

Επακολούθως, κατά την λεπτομερέστερη επιθεώρηση λόγω των παραπάνω αιτιών ,στοιχεία που θα επιθεωρηθούν,ανά κατηγορίες (όπως ορίζει το Paris MoU) είναι:

1. Για όλους τους τύπους πλοίων

- Δομική κατάσταση
Κατάσταση του κύτους και του καταστρώματος
- Υδατοστεγανότητα
 - υδατοστεγής θύρες
 - εξαερισμός, αγωγοί αέρα και περίβλημα
 - είσοδοι αμπαριού
- Συστήματα έκτακτης ανάγκης
 - Προσομοιωμένο black out / έναρξη της γεννήτριας έκτακτης ανάγκης
 - Φωτισμός έκτακτης ανάγκης
 - Δοκιμή των διατάξεων άντλησης υδροσυλλεκτών
 - Δοκιμή συσκευών κλεισίματος / στεγανών θυρών
 - Δοκιμή του μηχανισμού πηδαλιουχίας, emergency steering gear
- Ραδιοεπικοινωνία
 - Δοκιμή εφεδρικής πηγής ενέργειας
 - Δοκιμή κύριας εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων για τη λήψη

πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα

- Δοκιμή φορητών συσκευών VHF GMDSS
- Πυρασφάλεια
 - Γυμνάσιο πυρόσβεσης, συμπεριλαμβανομένης της επίδειξης της ικανότητας χρήσης στολής και εξοπλισμού πυροσβέστη και συσκευών πυρόσβεσης
 - Δοκιμή αντλίας Fire line (με 2 εύκαμπτους σωλήνες)
 - Δοκιμή εξαερισμού απομακρυσμένης διακοπής λειτουργίας και σχετικών αποσβεστήρων
 - Δοκιμή αντλιών καυσίμου από απόσταση
 - Έλεγχος απομακρυσμένων βαλβίδων γρήγορου κλεισίματος
 - Πόρτες πυρκαγιάς
 - Εγκαταστάσεις σταθερής πυρόσβεσης και συναφείς συναγερμοί.
- Συναγερμοί
 - Δοκιμή συναγερμού πυρκαγιάς
- Συνθήκες διαβίωσης και εργασίας
 - Η συμφωνία-σύμβαση απασχόλησης των ναυτικών,
 - Η εκπλήρωση των απαιτήσεων για ώρες εργασίας ή ώρες ανάπαυσης,
 - Το επίπεδο διαμονής,
 - Οι εγκαταστάσεις φαγητού και τροφοδοσίας,
 - Οι εγκαταστάσεις για ιατρική περίθαλψη
 - Αξιολόγηση κινδύνου, προγράμματα εκπαίδευσης και εκπαίδευση, αναφορά ατυχημάτων και προστατευτικός εξοπλισμός.
- Σωστικά και σωσίβια μέσα
 - Διατάξεις καθαίρεσης για σκάφη επιβίωσης και διάσωσης (εάν υπάρχουν ενδείξεις αχρησιμοποίητων σκαφών που πρέπει να κατεβαίνουν στο νερό)
- Πρόληψη της ρύπανσης
 - Δοκιμή εξοπλισμού φιλτραρίσματος λαδιού

2. Bulk carrier/OBO (εάν μεταφέρει στερεό φορτίο χύδην)

- i. Έγγραφα και πιστοποιητικά
- Επαλήθευση ότι τα ακόλουθα έγγραφα βρίσκονται επί του σκάφους, συμπληρώνονται και εγκρίνονται από το κράτος σημαίας ή αναγνωρισμένο οργανισμό:
 - Αναφορές διαρθρωτικής έρευνας
 - Εκθέσεις μέτρησης πάχους
 - Εκθέσεις αξιολόγησης συνθηκών

- Έλεγχος εάν επιτρέπεται η φόρτωση του φορτίου από το DoC για επικίνδυνα εμπορεύματα
- Έγκριση για εξοπλισμό φόρτωσης

ii. Δομική κατάσταση

- Κατάσταση των διαφραγμάτων και των περιβλημάτων
- Δεξαμενές έρματος

Τουλάχιστον μία από τις δεξαμενές έρματος εντός της περιοχής φορτίου πρέπει να εξεταστεί από την είσοδο της ανθρωποθυρίδας στο πανιόλο ή από την είσοδο της δεξαμενής του καταστρώματος ή εάν ο επιθεωρητής έχει σαφείς λόγους βάσει παρατηρήσεων με την, είσοδο αυτού στη δεξαμενή.

3. Gas carrier, chemical tanker

i. Έγγραφα και πιστοποιητικά

- Έλεγχος εάν υπάρχει το αντίστοιχο πιστοποιητικό Καταλληλότητας- Certificate of Fitness για το μεταφερόμενο προϊόν

ii. Χειρισμός φορτίου

- Συστήματα παρακολούθησης και ασφαλείας των δεξαμενών φορτίου σχετικά με τη θερμοκρασία, της πίεσης και των μετρήσεων των ullage
- Συσκευές ανάλυσης ποσοστού οξυγόνου και εκρηκτικότητας, συμπεριλαμβανομένης της βαθμονόμησής τους. Απαραίτητη η διαθεσιμότητα εξοπλισμού ανίχνευσης χημικών (φουσητήρες) σε ικανοποιητικό αριθμό κατάλληλων σωλήνων ανίχνευσης αερίων για το μεταφερόμενο φορτίο.

- Έλεγχος του deck shower

iii. Πυρασφάλεια

- Δοκιμή σταθερών πυροσβεστικών εγκαταστάσεων στο κατάστρωμα (όπως απαιτείται από το μεταφερόμενο προϊόν)

iv. Συνθήκες διαβίωσης και εργασίας

- Διαφυγή από χώρο ενδιαίτησης με αναπνευστική προστασία και προστασία ματιών, εάν απαιτείται λόγω των προϊόντων μεταφοράς με βάση αυτά που αναφέρονται στο σχετικό πιστοποιητικό καταλληλότητας.

4. General cargo, Container ship, Refrigerated cargo carrier, Factory ship, Heavy load carrier, Offshore service ship, Special purpose ship, MODU, FPSO, Other types of ship.

i. Υδατοστεγανότητα

- Κατάσταση καλυμμάτων αμπαριών
- Πρόσβαση στα αμπάρια φορτίου και στις δεξαμενές φορτίου

ii. Διαχείριση φορτίου

- Εξοπλισμός φόρτωσης
- Ενέργειες για ασφάλιση-δέσιμο φορτίου

5. Oil tanker/OBO (if carrying liquid cargo)

i. Έγγραφα και πιστοποιητικά

➤ Επαλήθευση ότι τα ακόλουθα έγγραφα βρίσκονται επί του σκάφους, συμπληρώνονται και επικυρωμένο από το κράτος σημαίας ή από αναγνωρισμένο οργανισμό:

- Αναφορές δομικών μελετών
- Αναφορές μετρήσεων πάχους
- Εκθέσεις αξιολόγησης συνθηκών

➤ Πιστοποιητικό για το σύστημα πυρόσβεσης με αφρό

ii. Δομική κατάσταση

➤ Δεξαμενές έρματος

Τουλάχιστον μία από τις δεξαμενές έρματος εντός της περιοχής φορτίου πρέπει να εξεταστεί από την είσοδο της ανθρωποθυρίδας στο πανιόλο ή από την είσοδο της δεξαμενής του καταστρώματος ή εάν ο επιθεωρητής έχει σαφείς λόγους βάσει παρατηρήσεων, με την είσοδο αυτού στη δεξαμενή.

iii. Πυρασφάλεια

➤ Σταθερό σύστημα αφρού καταστρώματος

➤ Έλεγχος της πίεσης του αδρανούς αερίου και του περιεχομένου του σε οξυγόνο.

6. Passenger HSC, Passenger ship, Ro-Ro passenger ship

i. Έγγραφα και πιστοποιητικά

➤ Τεκμηριωμένη απόδειξη (πιστοποιητικά) για την:

- Εκπαίδευση διαχείρισης πλήθους
- Εκπαίδευση προς εξοικείωση (Familiarisation)
- Εκπαίδευση για προσωπικό που παρέχει άμεση βοήθεια σε επιβάτες στους χώρους επιβατών, και ιδίως σε ηλικιωμένους και άτομα με ειδικές ανάγκες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- Διαχείριση κρίσεων και κατάρτιση για την ανθρώπινη συμπεριφορά

ii. Υδατοστεγανότητα

➤ Πόρτες πλώρης και πρύμνης ανάλογα με την περίπτωση

➤ Δοκιμή απομακρυσμένων και τοπικών χειριστηρίων στεγανών θυρών διαφράγματος

iii. Συστήματα έκτακτης ανάγκης

➤ Εξοικείωση του πληρώματος με το σχέδιο ελέγχου ζημιών-damage control plan

iv. Διαχείριση φορτίου

Ρυθμίσεις ασφάλισης-δεσίματος ανάλογα με την περίπτωση

v. Πυρασφάλεια

Δοκιμή απομακρυσμένων και τοπικών χειριστηρίων για το κλείσιμο των fire dampers

vi. Συναγερμοί

- Δοκιμή του συστήματος public address
- Δοκιμή συστήματος πυρανίχνευσης και συναγερμού

vii. Σωστικά και σωσίβια μέσα

- Γυμνάσιο εγκατάλειψης πλοίου κατά το οποίο θα καθαιρούνται στο νερό οι σωστικές και σωσίβιες λέμβοι.

Εάν κρίνεται σκόπιμο, η επιθεώρηση μπορεί να συνεχιστεί κατά τη διέλευση του πλοίου από ή προς λιμένες κρατών μελών με τη συγκατάθεση του πλοιάρχου. Οι επιθεωρητές δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τη λειτουργία του πλοίου ή να προκαλούν καταστάσεις που, κατά την κρίση του πλοιάρχου, θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος ή του πλοίου.

7. RO-RO CARGO SHIP

i. Υδατοστεγανότητα

- Πόρτες πλώρης και πρύμνης ανάλογα με την περίπτωση

ii. Διαχείριση φορτίου

- Ενέργειες για ασφάλιση-δέσιμο φορτίου

3.3 Αποτελέσματα μιας επιθεώρησης

Μετά το πέρας μιας επιθεώρησης προκύπτουν τα αποτελέσματα ανεπαρκειών που πιθανόν έχει εντοπίσει ο επιθεωρητής. Ως ανεπάρκεια ορίζεται μια κατάσταση επί του πλοίου η οποία δεν είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις μιας σύμβασης και είναι γνωστή με τον όρο deficiency⁵. Ανάλογα με τον αριθμό αυτών των ανεπαρκειών και την φύση τους καθορίζονται τα διορθωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν.

Εάν τα αποτελέσματα της αρχικής επιθεώρησης είναι ικανοποιητικά τότε δεν υπάρχει λόγος για εκτενέστερη κράτηση του πλοίου στο λιμάνι λόγω της επιθεώρησης. Έτσι ο επιθεωρητής ενημερώνει τον πλοίαρχο και συμπληρώνει την φόρμα που παρατίθεται (FORM A).

Εάν κατά την προσωπική άποψη και εμπειρία του επιθεωρητή υπάρχουν σαφείς λόγοι ότι το πλοίο εμφανίζει ανεπάρκειες τότε συνεχίζει στη πιο λεπτομερή επιθεώρηση συμπληρώνοντας και την επόμενη φόρμα (FORM B). Η φόρμα αυτή ουσιαστικά, είναι μια ενημέρωση του πλοιάρχου για τις ανεπάρκειες που έχει εντοπίσει ο επιθεωρητής.

Στις φόρμες υπάρχουν λεπτομέρειες και παρατηρήσεις σχετικές με την επιθεώρηση που πραγματοποιήθηκε στο πλοίο και συνοδεύονται με τα σημειώματα προς τον πλοίαρχο αυτού. Ένα τελικό σημείωμα συνοδεύει τα παραπάνω έγγραφα και είναι αυτό που επιβεβαιώνει την πραγματοποίηση της επιθεώρησης και επιτρέπει τον απόπλου του πλοίου από το λιμάνι.

5 Γουλανδρής Θ. (2003) Διπλωματική εργασία 'Επιθεωρήσεις πλοίων από τις κρατικές αρχές'



REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL*)

(reporting authority)
(address)
(telephone)
(tel/fax)
(e-mail)

copy to: - master
- head office
- PSCO
if ship is detained, copy to:
- flag State
- recognised organization, if applicable

SHIP PARTICULARS

- 1. Name of ship:
2. Flag of ship:
3. Type of ship:
4. Call sign:
5. IMO number:
6. MMSI Number:
7. Date keel laid / major conversion commenced:
8. Deadweight (where applicable):
9. Gross tonnage:
10. Main engine (KW):
11. Old Tonnage:
13. Classification society(res) responsible for issuance of class certificates:
14. Recognised Organization (s) responsible for issuance of certificates on behalf of the flag State:
15. Full particulars of company (identical to particulars as in the SMC)

IMO Company number:
Name:
Address:
City:
Country:
Name:
Address:
City:
Country:
Demise Charter
Time Charter
Voyage Charter

17. Name and signature of master to confirm the receipt of the inspection report and to certify that the information under 16, when applicable, is correct:
Signature:

INSPECTION PARTICULARS**)

- 18. Date of first visit:
19. Date of report:
20. Place of inspection:
21. If vessel is detained: Date of issue of detention notice:
22. Type of inspection: Initial inspection, More detailed inspection, Expanded inspection, CIC

*) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.
**) Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection will be reported to the appropriate authorities and organisations and is subject to publication.
Page .. of ..

23. Operational controls (if any):
- Abandon Ship drill:
 - Fire drill:
 - Damage control drill:
 - Enclosed space entry drill:
 - SOPEP drill:
 - SMPEP drill:
 - Other:

24. Areas inspected:
- Navigation bridge
 - Passenger spaces
 - Cargo area
 - Ballast tank(s) internal
 - Engine room
 - Steering-room
 - Vehicle deck
 - Ballast tank(s) from manhole
 - Accommodation and galley
 - Decks and forecaste

25. Relevant certificate(s)

a title	b issuing authority	c date of issue	d date of expiry	e information on last intermediate, periodical or annual survey date of survey	surveying authority	country
1
2
3
4
5
6
7
8

26. Ship related inspection action taken:
- Flag State informed RO informed Next port informed Inspection suspended Overriding factor MARPOL investigation
 - Ship expelled Dismissed on AFS grounds Coastal State informed ILO informed Shipowner & Seafarer organisations informed
 - Observations to inspection Flag state requested to submit action plan within Excluded on AFS grounds Other authority informed
 - Shipowners organisation informed Union representative informed

27. Deficiencies no yes (see attached FORM B)
- 28 Outstanding deficiencies***) no yes (see attached copy of FORM B from previous inspection(s))
29. Supporting documentation no yes (see annex)

PORT STATE PARTICULARS

Head office/District office: Address:

(delete as applicable)

Telephone: Telefax:

E-mail: Website:

Name(s): (duly authorized PSCO of reporting authority)

Signature(s):

This report must be retained on board for a period of at least three years and must be readily available for consultation by Port State Control Officers at all times.

***) "Outstanding deficiencies" are listed for information only and will not be taken into account for the calculation of the Ship Risk Profile and the Company performance.
Page .. of ..



FORM B
REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

(reporting authority)

1. Name of ship 2. IMO number 3. Date of report 4. Place of inspection

DEFICIENCIES FOUND AND FOLLOW UP ACTIONS)**

Nr.	Code/Defective item	Nature of defect ¹⁾	Convention ref.	Ground for Detention	Action taken	Additional comments	ISM related	RO resp.	Accidental damage ²⁾
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Name(s): (duly authorized PSCO(s) of reporting authority)

Signature(s):

** Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection will be reported to the appropriate authorities and organisations and is subject to publication
1) This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out. All deficiencies should be rectified before an application for re-inspection is made.
2) Deficiencies marked as Accidental Damage are not taken into account for calculating the company performance and the Ship Risk Profile.

PORT STATE CONTROL
{Sample-National form}
NOTICE OF DETENTION FOR THE MASTER

No.

The undersigned:
duly authorized officer of the {..... *Shipping Inspectorate*} herewith notifies you that
the ship: “.....” , callsign:..... ,
IMO number:..... , gross tonnage:..... ,
port of registry:..... , flagstate: ,
type of ship:..... , date on which keel was laid:..... ,
owner:..... , master:..... ,
agents:..... , classification society/RO:..... ,
berthed at:

has been detained in accordance with the provisions of article {..} of the {.....} Port State Control Act (Official Collection, 19.., no.),

on account of:

- one or more of the criteria for detention set out in Annex X of Council Directive 2009/16/EC of 23 April 2009 (Official Journal of the European Communities No L 131);
- crew members being unable to provide proof of professional proficiency for the duties assigned to them as mentioned in article 12 of Council Directive 2008/106/EC of 19 November 2008 (Official Journal of the European Communities No L 323);
- master or crew unable to comply with operational requirements as contained in the Conventions mentioned in article {..} of the Port State Control Act;
- other deficiencies which, individually or together, are clearly hazardous to safety, health or environment;
- the fact that the Port State Control Officer was obstructed in the execution of his duty.

For further details see the Report of Inspection forms A & B enclosed to this notice for the master.

In accordance with the provisions of article {..} of the Port State Control Act it is prohibited to shift the ship to another berth without the prior consent of the Port State Control Officer, or to proceed to sea without a proper Notice of Release of ship from detention.

Place:

Date:

The above mentioned officer:

Appeal p.t.o.



PORT STATE CONTROL
{Standard}
NOTIFICATION OF DETENTION OF SHIP*

Flag State / Consulate
Classification society/recognised organization
Fax no.
E-mail

Number of pages, incl. this

Dear Sir / Madam,

[Ship's name, flag, IMO No.] – Detention of ship

The Maritime Authority have on [date] carried out an inspection of the above ship at [Port, country].

The ship is detained at [time of detention] hours due to the following detainable deficiencies :

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.

Enclosed please find a copy of the Report of inspection forms A & B and the Notice of detention for the Master**.

For further inquiries, please contact: [Name and contact details]

Yours faithfully,

* As per IMO-MS/Circ.1011 and MEPC/Circ.383
** Issued per national legislation requirements.



PORT STATE CONTROL
{Standard}
NOTIFICATION OF RELEASE OF SHIP*

Flag State / Consulate
Classification society/recognised organization
Fax no.
E-mail

Number of pages, incl. this

Dear Sir / Madam,

[Ship's name, flag, IMO No.] – Release of ship

The Maritime Authority have on [date] carried out a re-inspection of the above ship at [Port, country].

The ship was released at [time of release] hours.

[Insertion of free text, if any]

Enclosed please find a copy of the Report of inspection forms A & B.

Yours faithfully,

* As per IMO-MSC/Circ.1011 and MEPC/Circ.383

Ο Paris MoU έχει κατασκευάσει μια λίστα με όλες τις πιθανές ανεπάρκειες όπου η κάθε μία έχει τον κωδικό της. Ξεχωρίζει τις ανεπάρκειες που αφορούν τον κώδικα ISM και ορίζει για αυτές τον κωδικό 151 (τυπική μορφή :151XX).Οι ανεπάρκειες σύμφωνα με την λίστα αυτή είναι ανά κατηγορία:



List of Paris MoU deficiency codesⁱ

THETIS Code	Defective item
01 Certificates & Documentation	
011 - Certificates & Documentation - Ship Certificate	
01101	Cargo ship safety equipment (including exemption)
01102	Cargo ship safety construction (including exempt.)
01103	Passenger ship safety (including exemption)
01104	Cargo ship safety radio (including exemption)
01105	Cargo ship safety (including exemption)
01106	Document of compliance (DoC/ ISM)
01107	Safety management certificate (SMC/ ISM)
01108	Load lines (including Exemption)
01109	Decision-support system for masters on pass. ships
01110	Authorization for grain carriage
01111	Liquefied gases in bulk (CoF/GC Code)
01112	Liquefied gases in bulk (ICoF/IGC Code)
01113	Minimum safe manning document
01114	Dangerous chemicals in bulk (CoF/BCH Code)
01115	Dangerous chemicals in bulk (ICoF/IBC Code)
01116	Operational limitations for passenger ships
01117	International Oil Pollution Prevention (IOPP)
01118	Pollution prevention by noxious liquid sub in bulk
01119	International Sewage Pollution Prevention Cert.
01120	Statement of Compliance CAS
01121	Interim Statement of Compliance CAS
01122	International ship security certificate
01123	Continuous synopsis record
01124	International Air Pollution Prevention Cert
01125	Engine International Air Pollution Prevention Cert
01126	Document of compliance dangerous goods
01127	Special purpose ship safety
01128	High speed craft safety and permit to operate
01129	Mobile offshore drilling unit safety
01130	INF certificate of fitness
01131	International AFS certificate *)
01132	Tonnage certificate
01133	Civil liability for oil pollution damage cert.
01134	Polar ship certificate
01135	Document for carriage of dangerous goods
01136	Ballast Water Management Certificate
01137	Civil liability for Bunker oil pollution damage cert
01138	International Energy Efficiency Cert
01139	Maritime Labour Certificate
01140	Declaration of Maritime Labour Compliance (Part I and II)
01199	Other (certificates)
012 - Certificates & Documentation - Crew Certificate	
01201	Certificates for master and officers
01202	Certificate for rating for watchkeeping
01203	Certificates for radio personnel
01204	Certificate for personnel on tankers

01205	Certificate for personnel on fast rescue boats
01206	Certificate for advanced fire-fighting
01209	Manning specified by the minimum safe manning doc
01210	Certificate for medical first aid
01211	Cert for personnel on survival craft & rescue boat
01212	Certificate for medical care
01213	Evidence of basic training
01214	Endorsement by flagstate
01215	Application for Endorsement by flagstate
01216	Certificate for personnel on ships subject to the IGF Code
01217	Ship Security Officer certificate
01218	Medical certificate
01219	Training and qualification MLC - Personnel safety training
01220	Seafarer' employment agreement SEA
01221	Record of employment
01222	Doc evidence for personnel on passenger ships
01223	Security awareness training
01224	Certificate for rating able seafarer deck/engine and electro-technical

013 - Certificates and Documentation – Document

01302	SAR co-operation plan for pass.ships on fixed trade
01303	Unattended machinery spaces (UMS) evidence
01304	Declaration of AFS compliance
01305	Log-books/compulsory entries
01306	Shipboard working arrangements
01307	Maximum hours of work or the minimum hours of rest
01308	Records of seafarers' daily hours of work or rest
01309	Fire control plan – all
01310	Signs, indications
01311	Survey report file
01312	Thickness measurement report
01313	Booklet for bulk cargo loading/unloading/stowage
01314	Shipboard oil pollution emergency plan (SOPEP)
01315	Oil record book
01316	Cargo information
01317	Cargo record book
01318	P & A manual
01319	Shipboard mar. poll. Emergency plan (MPEP) for NLS
01320	Garbage record book
01322	Conformance Test Report
01323	Fire safety operational booklet
01324	Material safety data sheets
01325	ACM statement of compliance (including exemption)
01326	Stability Information Booklet
01327	Energy Efficiency Design Index File
01328	Ship Energy Efficiency Management plan
01329	Report of inspection on MLC, 2006
01330	Procedure for complaint under MLC, 2006
01331	Collective bargaining agreement
01332	AIS test report
01333	Ship specific plans for the recovery of persons from the water
01334	STS Operation Plan and Records of STS Operations
01335	Polar Water Operational Manual
01336	Certificate or documentary evidence of financial security for repatriation
01337	Certificate or documentary evidence of financial security relating to shipowners liability

01338	LNG Bunker Delivery Note
01339	Copy of IGF Code or national legislation
02 - Structural condition	
02101	Closing devices/watertight doors
02102	Damage control plan
02103	Stability/strenght/loading information and instruments
02104	Information on the A/A-max ratio (Roro/pass.only)
02105	Steering gear
02106	Hull damage impairing seaworthiness
02107	Ballast, fuel and other tanks
02108	Electric equipment in general
02109	Permanent means of access
02110	Beams, frames, floors-op.damage
02111	Beams, frames, floors-corrosion
02112	Hull - corrosion
02113	Hull - cracking
02114	Bulkhead –corrosion
02115	Bulkheads - operational damage
02116	Bulkheads – cracking
02117	Decks – corrosion
02118	Decks – cracking
02119	Enhanced survey programme (ESP)
02120	Marking of IMO number
02121	Cargo area segregation
02122	Openings to cargo area, doors, ..., scuttles
02123	Wheelhouse door, -window
02124	Cargo pump room
02125	Spaces in cargo areas
02126	Cargo tank vent system
02127	Safe access to tanker bows
02128	Bulk carriers additional safety measures
02129	Bulkhead strength
02130	Triangle mark
02132	Water level detectors on single hold cargo ships
02133	Asbestos containing materials
02134	Loading/Ballast condition (Tanker)
02199	Other (Structural condition)
03 - Water/Weathertight condition	
03101	Overloading
03102	Freeboard marks
03103	Railing, gangway, walkway and means for safe passage
03104	Cargo and other hatchways
03105	Covers (hatchway-, portable-, tarpaulins, etc.)
03106	Windows, side scuttles and deadlights
03107	Doors
03108	Ventilators, air pipes, casings
03109	Machinery space openings
03110	Manholes / flush scuttles
03111	Cargo ports and other similar openings
03112	Scuppers, inlets and discharges
03113	Bulwarks and freeing ports
03114	Stowage incl. uprights, lashing, etc (timber)
03199	Other (load lines)
04 - Emergency Systems	

04101	Public address system
04102	Emergency fire pump and its pipes
04103	Emergency lighting, batteries and switches
04104	Low level lighting in corridors
04105	Location of emergency installations
04106	Emergency steering position communications/ compass reading
04107	Emergency towing arrangements and procedures
04108	Muster list
04109	Fire drills
04110	Abandon ship drills
04111	Damage control plan
04112	Shipboard Marine Pollution emergency operations
04113	Water level indicator
04114	Emergency source of power - Emergency generator
04115	Safe areas
04116	Means of communication between safety centre and other control stations
04117	Functionality of Safety Systems
04118	Enclosed space entry and rescue drills
04119	IGF Code Drills and Emergency Exercises
05 - Radio communication	
05101	Distress messages: obligations and procedures
05102	Functional requirements
05103	Main installation
05104	MF radio installation
05105	MF/HF radio installation
05106	INMARSAT ship earth station
05107	Maintenance / duplication of equipment
05108	Performance standards for radio equipment
05109	VHF radio installation
05110	Facilities for reception of marine safety information
05111	Satellite EPIRB 406MHz / 1.6 GHz
05112	VHF EPIRB
05113	SART/AIS-SART
05114	Reserve source of energy
05115	Radio log (diary)
05116	Operation/maintenance
05118	Operation of GMDSS equipment
05199	Other (radio communication)
06 - Cargo operations including equipment	
06101	Cargo securing manual
06102	Grain
06103	Other cargo - timber -deck/construction
06104	Lashing material
06105	Atmosphere testing instruments
06106	Cargo transfer - Tankers
06107	Cargo operation
06108	Cargo density declaration
06199	Other (cargo)
07 - Fire safety	
07101	Fire prevention structural integrity
07102	Inert gas system
07103	Division – decks, bulkheads and penetrations
07104	Main vertical zone

14617	Sulphur content of fuel used
14699	Other (MARPOL ANNEX VI)
147 - Pollution Prevention - Anti Fouling	
14701	AFS supporting documentation
14702	Logbook entries referring AFS
14703	Paint condition
14799	Other (AFS)
148 - Pollution Prevention – Ballast Water	
14801	Ballast Water Management Plan
14802	Ballast Water Record Book
14803	Construction dates applicable for BWM
14804	Ballast Water Exchange
14805	Sediment removal and disposal
14806	Crew Training and familiarization
14809	Conditions for exemptions
14810	Ballast Water Discharge violation in port
14811	Ballast Water Management System
14899	Other (BWM)
15 – ISM	
15150	ISM
16 - ISPS	
16101	Security related defects
16102	Ship security alert system
16103	Ship security plan
16104	Ship security officer
16105	Access control to ship
16106	Security drills
16199	Other (maritime security)
18 - MLC, 2006	
181 - Minimum requirements to work on a ship	
18101	Minimum age
18102	Night working
18103	Medical fitness
18104	Recruitment and placement service
18199	Other (Minimum requirements)
182 - Conditions of employment	
18201	Fitness for duty - work and rest hours
18202	Legal documentation on work and rest hours
18203	Wages
18204	Calculation and payment
18205	Measures to ensure transmission to seafarer's family
18299	Other (Conditions of employment)
183 - Accommodation, recreational facilities, food and catering	
18301	Noise, vibration and other ambient factors
18302	Sanitary Facilities
18303	Drainage
18304	Lighting (Accommodation)
18305	Hospital accommodation (Sickbay)
18306	Sleeping room, additional spaces
18307	Direct openings into sleeping rooms cargo/mach.

18308	Furnishings
18309	Berth dimensions, etc.
18310	Minimum headroom
18311	Mess room and recreational facilities
18312	Galley, handlingroom (maintenance)
18313	Cleanliness
18314	Provisions quantity
18315	Provisions quality and nutritional value
18316	Water, pipes, tanks
18317	Food personal hygiene
18318	Food temperature
18319	Food segregation
18320	Record of inspection (food and catering)
18321	Heating, air conditioning and ventilation
18322	Insulation
18323	Office
18324	Cold room, cold room cleanliness, cold room temperature
18325	Training and qualification of ship's cook
18326	Laundry, Adequate Locker
18327	Ventilation (Working spaces)
18328	Record of inspection
18399	Other (Accommodation, recreational facilities...)
184 - Health protection, medical care, social security	
18401	Medical Equipment, medical chest, medical guide
18402	Access to on shore medical doctor or dentist
18403	Standard medical report form
18404	Medical doctor or person in charge of medical care
18405	Medical advice by radio or satellite
18406	Medical care onboard or ashore free of charge
18407	Lighting (Working spaces)
18408	Electrical
18409	Dangerous areas
18410	Gas instruments
18411	Emergency cleaning devices
18412	Personal equipment
18413	Warning notices
18414	Protection machines/parts
18415	Entry dangerous spaces
18416	Ropes and wires
18417	Anchoring devices
18418	Winches & capstans
18419	Adequate lighting - mooring arrangements
18420	Cleanliness of engine room
18421	Guards - fencing around dangerous machinery parts
18422	Asbestos fibres
18423	Preventative information
18424	Steam pipes, pressure pipes, wires (insulation)
18425	Access / structural features (ship)
18426	Exposure to harmful levels of ambient factors
18427	Ship's occupational safety and health policies and programmes
18428	On board programme for the prevention of occupational injuries and diseases
18429	Procedure for inspection, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents
18430	Ship's safety committee
18431	Investigation after accident

18432	Risk evaluation, training and instruction to seafarers
18499	Other (Health protection, medical care...)
99 – Other	
99101	Other safety in general
99102	Other (SOLAS operational)
99103	Other (MARPOL operational)

ⁱ Paris MoU assumes no liability or responsibility for any errors or omissions.

3.3.1 Εντολή κράτησης

Αναλόγως με τον αριθμό των ανεπαρκειών και την σοβαρότητά τους, ο επιθεωρητής έχει το δικαίωμα να διατάξει την κράτηση του επιθεωρούμενου πλοίου. Κάποιες ανεπάρκειες είναι τόσο σημαντικές που επιβάλλουν την κράτηση. Η κράτηση πλοίου είναι γνωστή με τον όρο detention.

Στην περίπτωση αυτή ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να ζητήσει οποιαδήποτε διευκρίνηση από τον επιθεωρητή. Εάν δεν συμφωνεί με την απόφαση του επιθεωρητή έχει το δικαίωμα να ζητήσει έφεση (appeal) όπως θα διευκρινιστεί σε επόμενο υποκεφάλαιο του κεφαλαίου αυτού.

Το Paris MoU έχει κοινοποιήσει ένα οδηγό σχετικά με τις κρατήσεις πλοίου. Σύμφωνα με αυτόν "GUIDANCE ON DETENTION AND ACTION TAKEN " έπειτα από την απόφαση της κράτησης πρέπει να ενημερωθεί η Αρχή του πλοίου ή ο Νηογνώμονας έτσι ώστε να βοηθήσουν στην επίλυση των ανεπαρκειών που εντοπίστηκαν. Το πλοίο πρέπει να διορθώσει τις ανεπάρκειες πριν τον απόπλου από το λιμένα κράτησης ή να του επιτραπεί να μεταβεί σε λιμένα επισκευής.

Αριθμούνται δύο κριτήρια σύμφωνα με αυτόν τον οδηγό ,που να αφορούν την κράτηση πλοίου σε λιμένα. Αυτά είναι:

1. Συγχρονισμός: τα πλοία που δεν είναι ασφαλή να προχωρήσουν στη θάλασσα θα κρατηθούν κατά την πρώτη επιθεώρηση ανεξαρτήτως του χρόνου παραμονής του πλοίου στο λιμάνι.
2. Κριτήριο: το πλοίο θα κρατηθεί εάν οι ελλείψεις σε αυτό συνεχίζουν να είναι αρκετά σοβαρές έτσι ώστε να αξίζει την επιστροφή του επιθεωρητή στο πλοίο για να βεβαιωθεί ότι έχουν διορθωθεί πριν από την πλεύση του πλοίου.

Η ανάγκη να επιστρέψει ο επιθεωρητής στο πλοίο αντικατοπτρίζει τη σοβαρότητα των ελλείψεων. Ωστόσο, αυτό δεν είναι υποχρεωτικό σε όλες τις περιπτώσεις. Η Αρχή του PSC θα επαληθεύσει, κατά τον ένα ή τον άλλο τρόπο, κατά προτίμηση με μια επιπλέον επίσκεψη, ότι οι ελλείψεις που έχουν εντοπιστεί θα διορθωθούν πριν από την αναχώρηση.

3.3.2 Black , grey, white flags

Αναλύοντας τα στοιχεία των επιθεωρήσεων,επομένως και τα αποτελέσματά τους, προκύπτει μια αξιολόγηση που αφορά τη σημαία που φέρει κάθε πλοίο(αξιολόγηση της Αρχής). Η λίστα παρουσιάζει το πλήρες φάσμα, από σημαίες ποιότητας έως σημαίες με κακή απόδοση που θεωρείται υψηλού ή πολύ υψηλού κινδύνου. Βασίζεται στον συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων και

κρατήσεων για τριετή κυλιόμενη περίοδο για σημαίες με τουλάχιστον 30 επιθεωρήσεις κατά την περίοδο αυτή.

Η λευκή σημαία αντιπροσωπεύει τα πλοία που έχουν συγκεντρώσει τον μικρότερο αριθμό κρατήσεων έπειτα από μια επιθεώρηση. Δηλώνουν μια πιο ποιοτική παρουσία στον χώρο της ναυτιλίας. Σύμφωνα με το Paris MoU για την περίοδο 07-2017 έως 06-2018 στη λευκή λίστα ανήκουν στις πρώτες δέκα θέσεις οι εξής χώρες:

Νήσοι Κέιμαν,Γαλλία,Δανία,Ολλανδία,Μπαχάμες,Ιταλία, Χονγκ Κονγκ, Νήσοι Μάρσαλ,Ηνωμένο Βασίλειο και Νορβηγία. Η Ελλάδα καταλαμβάνει την 17^η θέση ενώ η Κύπρος την 19^η. Τελευταία στη λίστα είναι η Τουρκία στη 42^η θέση.

Στη γκρι λίστα κατατάσσονται πλοία που ανήκουν σε μια ενδιάμεση κατάσταση. Μεγαλύτερος είναι ο κίνδυνος για τις χώρες που βρίσκονται στις κατώτερες θέσεις της λίστας για μια ενδεχόμενη μετάβαση στη μαύρη λίστα.

Η μαύρη λίστα υποδηλώνει πλοία με πολύ χαμηλής ποιότητας σημαίες κατά τις οποίες δεν γίνονται οι απαραίτητοι έλεγχοι και αστυνόμευση από το κράτος σημαίας. Οι σημαίες αυτές κατά την διάρκεια των επιθεωρήσεων σημειώνουν μεγάλο αριθμό παρατηρήσεων και εμφάνισης ανεπαρκειών. Η μαύρη λίστα διακρίνεται σε τρεις κατηγορίες, Medium, High ή Very High risk. Στη κατηγορία High risk ανήκουν οι Παλάου (Ωκεανία), Κομόρες, Μολδαβία, Τόγκο (δυτική Αφρική) και η Τανζανία ενώ στη κατηγορία Very High risk ανήκει μόνο το Κονγκό.

Για την κατανομή κάθε κράτους σημαίας σε μια λίστα χρησιμοποιείται ένας συγκεκριμένος τύπος για τον στατιστικό υπολογισμό, όπου ορισμένες τιμές είναι καθορισμένες όπως ορίζει η πολιτική του Paris MoU. Στο σύστημα υπάρχουν δύο όρια ένα αυτό “μαύρο σε γκρι” και το δεύτερο “γκρι σε λευκό”. Συγκεκριμένα έχουν τη μορφή του τύπου:

$$\text{black to grey} \quad u = N \cdot p + 0.5 + z \left((N \cdot p \cdot (1-p)) \right)^{1/2}$$

$$\text{white to grey} \quad u = N \cdot p - 0.5 - z \left((N \cdot p \cdot (1-p)) \right)^{1/2}$$

όπου:

N=ο αριθμός των επιθεωρήσεων

p=το επιτρεπόμενο όριο κράτησης. Η επιτροπή του Paris MoU το έχει ορίσει στο 7%.

z=η ζητούμενη σημασία (όριο το 95% για ένα στατιστικά αποδεκτό αποτέλεσμα)

u=ο αριθμός των κρατήσεων είτε για τη μαύρη είτε για τη λευκή λίστα.

*Ο τύπος ισχύει για τα μεγέθη δειγμάτων 30 ή περισσότερων επιθεωρήσεων κατά το χρονικό διάστημα των τριών ετών.

3.3.3 Εντολή εξορίας

Σύμφωνα με την ενότητα 4.1 του Paris MoU⁶, εντολή εξορίας των πλοίων από τους λιμένες του κάθε κράτους συνεπάγεται την απαγόρευση πρόσβασης αυτών κατόπιν πολλαπλών κρατήσεων (detentions).

Κάθε λιμενική αρχή συνιστάται να εξασφαλίζει ότι δεν θα επιτρέψει την πρόσβαση, σε αλλοδαπό εμπορικό πλοίο, στους λιμένες και στα αγκυροβόλιά της, εάν φέρουν τη σημαία ενός κράτους που εμφανίζεται στη γκρι ή στη μαύρη λίστα, όπως δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του μνημονίου συμμόρφωσης. Απαγόρευση εισόδου θα υπόκεινται τα πλοία που θα έχουν κρατηθεί ή θα έχει εκδοθεί για αυτά δήλωση πρόληψης λειτουργίας στο πλαίσιο του συστήματος υποχρεωτικών ερευνών, για την ασφαλή λειτουργία των οχηματαγωγών Ro-Ro και ταχύπλοων επιβατηγών πλοίων

6 Section 4.1 Banning, Paris MoU

περισσότερες από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 24 ή 36 μηνών, για την γκρι και τη μαύρη λίστα αντίστοιχα, σε λιμένα ή αγκυροβόλιο στην περιοχή του μνημονίου. Η άρνηση πρόσβασης μετά από πολλαπλές κρατήσεις θα τεθεί σε ισχύ μόλις το πλοίο εγκαταλείψει το λιμένα ή το αγκυροβόλιο.

Η διαταγή άρνησης πρόσβασης αίρεται μετά την πάροδο τριών μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της εντολής και εάν το πλοίο υπόκειται σε δεύτερη απαγόρευση εισόδου, η προθεσμία είναι 12 μήνες. Κάθε επακόλουθη κράτηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του χρόνου απαγόρευσης πρόσβασης στο πλοίο σε οποιοδήποτε λιμένα ή αγκυροβόλιο. Στη περίπτωση που το πλοίο επιβληθεί σε τρίτη απαγόρευση πρόσβασης, τότε αυτή μπορεί να αρθεί μετά την πάροδο 24 μηνών από την έκδοση της εντολής και μόνο εάν:

- το πλοίο φέρει τη σημαία ενός κράτους του οποίου το ποσοστό κράτησης δεν εμπίπτει ούτε στη γκρι αλλά ούτε στη μαύρη λίστα
- τα εκ του νόμου πιστοποιητικά και τα πιστοποιητικά ταξινόμησης του πλοίου εκδίδονται από οργανισμό ή οργανισμούς αναγνωρισμένους από ένα ή περισσότερα από τα κράτη μέλη του Paris MoU⁷
- η διαχείριση του πλοίου γίνεται από εταιρεία με υψηλές επιδόσεις

Οποιοδήποτε πλοίο που δεν πληροί τα προαναφερθέντα κριτήρια μετά την παρέλευση 24 μηνών από την έκδοση της εντολής απαγορεύεται μόνιμα η πρόσβαση τους σε οποιοδήποτε λιμένα και αγκυροβόλιο.

Κάθε μεταγενέστερη κράτηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο μετά την τρίτη άρνηση πρόσβασης έχει ως αποτέλεσμα να μην επιτρέπεται μόνιμα στο πλοίο η πρόσβαση σε οποιοδήποτε λιμένα ή αγκυροβόλιο.

Εντολή εξορίας θα επιβάλλεται σε ένα ξένο πλοίο το οποίο κινείται στη θάλασσα χωρίς να συμμορφώνεται με τους όρους που καθορίζει η αρχή στον λιμένα επιθεώρησης ή ένα ξένο πλοίο το οποίο αρνείται να συμμορφωθεί με τις ισχύουσες απαιτήσεις των σχετικών οργάνων, όταν αμελεί να παρουσιαστεί στο ενδεδειγμένο ναυπηγείο προς διόρθωση της όποιας ανεπάρκειας.

Με την επιφύλαξη των παραπάνω όρων, η πρόσβαση σε συγκεκριμένο λιμένα μπορεί να επιτραπεί από την αρμόδια αρχή του εν λόγω κράτους λιμένα σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή επιτακτικών αναγκών σε θέματα ασφάλειας ή για να μειωθεί ή να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος ρύπανσης, κατά την ικανοποίηση της αρχής του κράτους αυτού.

3.3.4 Δικαίωμα έφεσης

Όταν ο πλοίαρχος διαφωνεί με την απόφαση του επιθεωρητή, να κρατήσει το πλοίο στο λιμάνι λόγω κάποιων ανεπαρκειών που κατά την επαγγελματική του κρίση έκρινε πως είναι σημαντικές, τότε έχει το δικαίωμα προσφυγής κατά της απόφασης κράτησης από την λιμενική αρχή του εν λόγω κράτους (the right of appeal against detenable deficiencies)⁸. Η προσφυγή δεν θα προκαλέσει αναστολή της κράτησης και η λιμενική αρχή οφείλει να ενημερώσει τον πλοίαρχο του πλοίου για το δικαίωμα προσφυγής.

Οι ιδιοκτήτες ή οι φορείς εκμετάλλευσης καλούνται να χρησιμοποιήσουν την επίσημη εθνική διαδικασία εάν επιθυμούν να ασκήσουν έφεση εναντίον μιας εντολής κράτησης. Οι εθνικές διαδικασίες προσφυγής για τα κράτη μέλη του Paris MoU απαριθμούνται στο έγγραφο με τίτλο: National appeal procedure Paris MoU member States. Κάθε μνημόνιο συμμόρφωσης κοινοποιεί στον δημόσιο ιστότοπό της ένα όμοιο έγγραφο στο οποίο περιγράφονται οι διαδικασίες

⁷ Annex 7, Paris MoU.

⁸ Section 3.12, Paris MoU

έφεσης ανάλογα με τη νομοθεσία κάθε κράτους.

Στα έγγραφα αυτά διευκρινίζεται πως την προσφυγή κατά της απόφασης κράτησης την πραγματοποιεί ή ο καπετάνιος του πλοίου ή ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή ο υπεύθυνος ISM της εταιρείας. Ορίζεται ακόμα το χρονικό διάστημα που έχει στη διάθεσή του εκείνος που θα κάνει την έφεση. Το χρονικό όριο αυτό ποικίλει από κράτος σε κράτος. Η μικρότερη προθεσμία είναι 48 ώρες και την εφαρμόζει η Κύπρος ενώ η μεγαλύτερη είναι 90 ημέρες και εφαρμόζεται από την Ισλανδία.⁹

Το πρόσωπο που θα διεκδικήσει το δικαίωμα της έφεσης πρέπει να γνωρίζει πως μπορεί να το πραγματοποιήσει αποστέλλοντας γράμμα, φαξ ή μήνυμα μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Το σύνηθες είναι να χρησιμοποιείται η αγγλική γλώσσα με εξαίρεση την Ιταλία και τη Βουλγαρία που προτιμούν την εθνική τους γλώσσα.

Σε περίπτωση που ένας ιδιοκτήτης ή φορέας εκμετάλλευσης αρνείται να χρησιμοποιήσει την εθνική διαδικασία προσφυγής αλλά εξακολουθεί να επιθυμεί να υποβάλει καταγγελία σχετικά με απόφαση κράτησης τότε μια τέτοια καταγγελία πρέπει να αποσταλεί στο κράτος σημαίας ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό (αν έχει εξουσιοδοτηθεί να ενεργεί για το κράτος σημαίας).

Το κράτος σημαίας ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός μπορεί στη συνέχεια να ζητήσει από το κράτος του λιμένα να επανεξετάσει την κατάσταση ως προς την απόφαση κράτησης του πλοίου.

Στις περιπτώσεις αυτές, το κράτος λιμένα οφείλει να διερευνήσει την απόφαση εκ νέου και να ενημερώσει το κράτος σημαίας ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό για το αποτέλεσμα. Εάν το κράτος λιμένα συμφωνεί να αναστρέψει την απόφασή του, πρέπει επίσης να ενημερώσει τον Διευθυντή της βάσης δεδομένων του εκάστοτε μηνονίου συμμόρφωσης και τη γραμματεία αυτού.

Εφόσον λοιπόν γίνει υποβολή αίτησης για επανεξέταση, ορίζεται πως μπορεί να γίνει μόνο από το κράτος σημαίας ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό εντός 120 ημερών από την ημερομηνία αποδέσμευσης του σκάφους από την κράτηση. Ένα τέτοιο αίτημα θα πρέπει να συνοδεύεται από όλες τις πληροφορίες σχετικά με την κράτηση σε ηλεκτρονική μορφή και στην αγγλική γλώσσα και ακόμα να συνοδεύεται με το έντυπο υποβολής (εικόνα 3).

Η επανεξέταση πραγματοποιείται από μια "επιτροπή ελέγχου" η οποία θα αποτελείται από την γραμματεία του εκάστοτε MoU και από τέσσερα ακόμα MoU. Στην επιτροπή δεν μπορούν να συμμετέχουν τα εμπλεκόμενα κράτη λιμένα και σημαίας.

Τέλος η γραμματεία θα συντάξει περίληψη των απόψεων της επιτροπής επανεξέτασης εντός 30 ημερών από την αποδοχή της αίτησης και θα ενημερώσει το κράτος σημαίας ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό, ανάλογα με την περίπτωση, το κράτος του λιμένα και τη συμβουλευτική επιτροπή του MoU. Εάν οι απόψεις της επιτροπής ελέγχου υποστηρίζουν την κατάσταση της σημαίας ή του αναγνωρισμένου οργανισμού τότε το κράτος του λιμένα καλείται να επανεξετάσει την απόφασή του εκ νέου.

Να διευκρινιστεί πως τα πορίσματα της επιτροπής επανεξέτασης δεν είναι δεσμευτικά, αλλά μπορούν να επηρεάσουν το κράτος λιμένα να τροποποιήσει τα δεδομένα επιθεώρησής του που έχουν ήδη εισαχθεί στη βάση δεδομένων και να ενημερώσει τον υπεύθυνο της βάσης δεδομένων και τη γραμματεία αναλόγως.

9 National appeal procedure Paris MoU member States.

Documents submitted for review:

		Submitted by:		Pgs.:
		Flag / R.O.*	port State	
1	<u>Opinions:</u>			
.1	Request Flag / R.O. , incl. opinion why detention not justified	<input type="checkbox"/>		..
.2	Statement port State, incl opinion why detention is justified		<input type="checkbox"/>	..
2	<u>PSC official documents:</u>			
.1	Inspection report form A & B, signed / unsigned*	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.2	Print-out inspection report from database	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.3	Notification of detention for the Master	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.4	Notification of detention of the ship to flag State and R.O.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.5	Notification of release of the ship	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.6	Request for agreement to proceed to a repair yard (if appl.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.7	Conditions of release from a detention to a repair yard (if appl.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.8	Refusal of access (if appl.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
3	<u>Correspondence:</u>			
.1	Ship owner – port State	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.2	Ship owner – flag State	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.3	Ship owner – recognized organization	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.4	Ship owner – PMOU Secretariat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.5	Flag State – port State	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.6	Flag State - recognized organization	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.7	Flag State – PMOU Secretariat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.8	recognized organization – port State	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.9	recognized organization – PMOU Secretariat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.10	Other	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
4	<u>Supporting documents / evidence:</u>			
.1	Photographs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.2	Copies of ship drawings	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.3	Sketches made by crew / PSCO*	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.4	Copies of relevant certificates	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.5	Logbook entries, maintenance records	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
.6	Purchase orders, incl. invoice / Service order, incl. reports*	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..
..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	..

Εικόνα 1: Έντυπο υποβολή αιτήματος επανεξέτασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 Επιπτώσεις

4.1.1 Επιπτώσεις της επιθεώρησης στα υποβαθμισμένα πλοία

Η αμέλεια τόσο από την πλευρά της Αρχής όσο και της εταιρείας και συνάμα του πληρώματος στα πλοία της ,δίνει το δικαίωμα στην λιμενική αρχή του κράτους του λιμένα που επιθεωρεί τα πλοία που καταπλέουν, να προβεί σε επιθεώρηση αυτών των πλοίων ,να εντοπίσει ανεπάρκειες και λόγω αυτών να τα επιβάλει σε μια κράτηση. Η κράτηση του πλοίου στο λιμένα έχει κάποιες επιπτώσεις στην εταιρεία και στην Αρχή. Οι επιπτώσεις που αφορούν την εταιρεία είναι κυρίως οικονομικής φύσης. Με την κράτηση του πλοίου συνεπάγεται μια καθυστέρηση. Η καθυστέρηση ερμηνεύεται ως απώλεια χρημάτων. Οι επιπτώσεις που αφορούν την Αρχή φαίνονται στην αξιολόγηση από την εφαρμογή του μνημονίου περί μαύρης και γκρι σημαίας και από την απαγόρευση προσέγγισης, των πλοίων υπό της σημαίας της,σε διεθνείς λιμένες άλλων κρατών.

Μια εταιρεία μπορεί να υποστεί απώλεια χρημάτων λόγω της κράτησης από την λιμενική αρχή πληρώνοντας πρόστιμο. Κάθε κράτος ορίζει διαφορετικά το ποσό που καλείται να πληρώσει η εταιρεία ανάλογα με τη χώρα. Για παράδειγμα 1) η ελληνική νομοθεσία σύμφωνα με τον νόμο"Ν. 4150/13 (ΦΕΚ – 102 Α/29-4-2013): Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις " ορίζει "για κάθε παράβαση των διατάξεων του Κεφαλαίου αυτού και των προεδρικών διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεσή του και ανεξάρτητα εάν συντρέχει ποινική ή πειθαρχική δίωξη, επιβάλλεται, με αιτιολογημένη απόφαση του Προϊσταμένου του αρμοδίου Κλάδου του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ή του Προϊσταμένου της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής, κατά λόγο αρμοδιότητάς τους, πρόστιμο τριακοσίων (300) ευρώ. Υπόχρεοι για την καταβολή του προστίμου είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρο ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο φοροπλιστής, ο πράκτορας και ο πλοίαρχος του πλοίου. Ειδικότερα για τις παραβάσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), με αιτιολογημένη απόφαση του Προϊσταμένου του αρμοδίου Κλάδου του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, επιβάλλεται το πρόστιμο του προηγούμενου εδαφίου στον πλοιοκτήτη ή στην «εταιρία», όπως αυτή ορίζεται στην παράγραφο 1.1.2. του Μέρους Α' του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), όπως ισχύει. "2) Στην περιοχή του Paris MoU , όλες οι αρχές PSC επιβάλλουν τέλος για την επιθεώρηση μετά την κράτηση, κυμαινόμενοι από μερικές εκατοντάδες έως μερικές χιλιάδες ευρώ (μέχρι 2500 ευρώ). Το τέλος αυτό είναι ένας τρόπος για τις αρχές PSC να ανακτήσουν το κόστος μιας δεύτερης επιθεώρησης στο ίδιο σκάφος σε περίπτωση που ο επιθεωρητής υποχρεώνεται να επιστρέψει στο πλοίο για να επιβεβαιωθεί πως έχουν διορθωθεί οι ανεπάρκειες που είχε εντοπίσει.^{10,11}

Μια κράτηση μπορεί να διαρκέσει από λίγες ώρες έως πολλές μέρες. Ένας ακόμα λόγος είναι να τεθεί off-hire σε περίπτωση που το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο καθώς ο ναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να καλύπτει έξοδα του πλοίου όταν το πλοίο καθυστερεί για αυτό τον λόγο. Οι πληροφορίες από τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων κοινοποιούνται και υπάρχουν στοιχεία για το κάθε πλοίο με αποτέλεσμα σε αυτές να έχουν πρόσβαση ναυλωτές ασφαλιστές έμποροι και άλλοι που εμπλέκονται στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτό επηρεάζει την εταιρεία καθώς μια ενδεχόμενη αρνητική εικόνα αυτής ή των πλοίων της μπορεί να προκαλέσουν την αποστροφή των παραπάνω προσώπων και να μην προβούν σε συνεργασία μαζί της.

Τέλος οι κρατήσεις έχουν αντίκτυπο και στην ασφάλεια και την σχέση της εταιρείας με τις ασφαλιστικές εταιρείες. Μια ασφαλιστική εταιρεία μπορεί να διακόψει την συνεργασία της με μια

10 Article 'Port State Control',12-10-2015 by Hanseatic Chartering Ltd

11 Βλέπε παράγραφο 3.3.1. σελ.39.

ναυτιλιακή όταν το πλοίο που είναι ασφαλισμένο αλλάξει κλάση. Ο Mats E Sæther σε άρθρο του διευκρινίζει " Οι αλλαγές στην κατάσταση της κλάσης των πλοίων μπορούν να έχουν σοβαρές συνέπειες για την ασφαλιστική κάλυψη. Σύμφωνα με το Σχέδιο Ασφάλισης Θαλάσσιων Μεταφορών-Marine Insurance Plan του 1996, οι ασφάλειες των πλοίων τερματίζονται αυτομάτως όταν η κλάση αναστέλλεται (χαθεί προσωρινά) ή ακυρώνεται(χαθεί μόνιμα) κατά τη διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου. Παρόμοιες διατάξεις υπάρχουν και σε άλλες διεθνείς συνθήκες ασφάλισης (δηλ. the International Hull Clauses).

Σύμφωνα με το τμήμα 3 (14), υποτήμα 3 του πλάνου , η απώλεια κατηγορίας συμβαίνει σε περίπτωση αναστολής ή ανάκλησης της κλάσης .Η διάταξη έχει σχεδιαστεί για να προστατεύει τους ασφαλιστές από πλοία που δεν τηρούν τα πρότυπα συντήρησης, λειτουργίας και ασφάλειας (γνωστά συνήθως ως πλοία που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα).

Η αναστολή της κατηγορίας μπορεί να έχει σοβαρές συνέπειες για τους εφοπλιστές και τις τράπεζές τους.Εντούτοις, τα συμφέροντα των τραπεζών μπορούν να προστατευθούν εάν οι τράπεζες έχουν συνάψει ασφάλιση συμφερόντων των ενυπόθηκων δανείων ή έχουν επιδιώξει να προστατεύσουν τα συμφερόντά τους (π.χ. μέσω εκτεταμένης συνασφάλισης, εφόσον υπάρχει)".¹²

Οι κρατήσεις προϋποθέτουν ανεπάρκειες. Ανάλογα με το βαθμό σοβαρότητας των ανεπαρκειών μπορεί ένα πλοίο να χαρακτηριστεί ακατάλληλο και λόγω αυτών να επηρεαστεί και η κλάση του με αποτέλεσμα να πέσει. Αν και δεν ορίζεται συγκεκριμένα από τις απαιτήσεις του νηογνώμονα ή του αναγνωρισμένου οργανισμού η σχέση των επιθεωρήσεων από το κράτος λιμένα με την επιρροή στην κατάταξη της κλάσης υπάρχουν όροι που συγχέουν αυτές τις δύο έννοιες. Ένας από αυτούς τους όρους είναι η μη ύπαρξη πιστοποιητικών σε ισχύ διότι και ο νηογνώμονας ορίζει πως είναι αιτία για λήξη ισχύς του πιστοποιητικού αξιοπλοΐας και είναι αιτία κράτησης από τον λιμένα κράτους. Παρόλα αυτά όμως ο Κινέζικος Νηογνώμονας έχει ως όρο προς αναστολή της κλάσης το εξής: "Όταν ένα πλοίο έχει κρατηθεί ύστερα από επιθεώρηση ελέγχου του κράτους λιμένα δύο φορές σε ένα έτος ή τρεις φορές σε δύο χρόνια, με διαπιστωμένες σοβαρές ελλείψεις, τότε η κατηγορία μπορεί να ανασταλεί κατά τη διακριτική ευχέρεια της China Classification Society - CCS και αντίστοιχη σημείωση θα δοθεί στο μητρώο των πλοίων."¹³

4.1.2 Επιπτώσεις κράτησης πλοίων στους λιμένες

Εκτός από τις ναυτιλιακές εταιρείες, μειονέκτημα έχουν και οι λιμένες κράτους που πραγματοποιούν τις επιθεωρήσεις. Συγκεκριμένα το πρόβλημα το αντιμετωπίζουν οι λιμένες που πραγματοποιούν πολύ αυστηρές επιθεωρήσεις με καταγραφή αδικαιολόγητων παρατηρήσεων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι εταιρείες να αποφεύγουν να χρησιμοποιούν αυτά τα λιμάνια και έτσι να υπονομεύεται η οικονομία του τόπου που στηρίζεται στον χώρο της ναυτιλίας.

4.2 Τομείς από τους οποίους αντλεί την δικαιοδοσία το PSC

Η επιθεώρηση από τον κράτος λιμένα οφείλει να είναι σύνθετη και πολύπλευρη για ένα πιο εμπειρισταωμένο αποτέλεσμα. Η UNCLLOS αποτελεί τη νομική βάση για τις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις διότι καθιερώνει γενικές καθολικές αρχές. Το επόμενο επίπεδο βρίσκεται στις κατευθυντήριες γραμμές του IMO πάνω στις οποίες βασίζονται οι διεθνείς συμβάσεις και κατ'επέκταση η δομή των Μνημονίων συμμόρφωσης. Το τελευταίο επίπεδο αυτής της αλυσίδας είναι οι ρυθμίσεις του συγκεκριμένου κράτους PSC για το πως θα εφαρμόσει όλες αυτές τις απαιτήσεις στην νομοθεσία που την διέπει σαν κράτος. Κάθε επίπεδο έχει τις δικές του ιδιαιτερότητες: πεδίο, νομική φύση, εφαρμογή κ.λπ.. Αυτό που χρειάζεται ίσως να ξαναειπωθεί είναι ο μη υποχρεωτικός χαρακτήρας των μνημονίων. Η Meredith Morgan σε ένα άρθρο της εξηγεί γιατί δεν είναι υποχρεωτικός ο χαρακτήρας τους,λέγοντας"Όπως ήδη υποδηλώνει το όνομά του, ένα

12 Article "Consequences of Class Status Change for Vessel Insurance" by Mats E Sæther ,13/09/2015, www.internationallawoffice.com τ.π.07/06/2018

13 Class Status Change,Suspension of class ,<http://www.ccs.org.cn> τ.π.07/06/2017

μνημόνιο συμμόρφωσης δεν αποτελεί διεθνή σύμβαση. Πρόκειται για διοικητική συμφωνία που έχει αναληφθεί και εκτελεστεί στο πλαίσιο της συνεργασίας μεταξύ των ναυτιλιακών αρχών των συμβαλλόμενων κρατών. Γιατί υπήρξε προτίμηση για μνημόνιο κατανόησης και όχι σύμβαση, η οποία από διεθνή νομική άποψη είναι πιο ισχυρό μέσο; Κατά την προετοιμασία του μνημονίου, όλες οι εμπλεκόμενες χώρες έδειξαν πολιτική βούληση να δουν τα πρακτικά αποτελέσματα της μελέτης τους. Διαπιστώθηκε ότι οι συμβάσεις απαιτούν συνήθως χρονοβόρες διαδικασίες επικύρωσης και παρόμοια προβλήματα θα αντιμετωπιστούν όταν πρέπει να τροποποιηθούν οι συμβάσεις. Ως εκ τούτου, έχει θεσπιστεί μνημόνιο συμφωνίας αντί σύμβασης." Σύμφωνα με την άποψή της, οι λιμενικές αρχές των κρατών-μελών έπρεπε να βρουν μια άμεση λύση για την εξάλειψη των υποβαθμισμένων πλοίων από τα λιμάνια των κρατών τους. Μια περιφερειακή συμφωνία δεν έχει την ίδια δύναμη με αυτή μιας σύμβασης αλλά έχει πιο άμεση εφαρμογή, συνεπώς και αποτελέσματα και αυτό ήταν προτεραιότητα.¹⁴

4.2.1 Δικαιοδοσία κράτους λιμένα σύμφωνα με UNCLOS.

United Nations Convention on the Law of the Sea-UNCLOS είναι η διεθνής συμφωνία που προέκυψε από την τρίτη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, η οποία διεξήχθη μεταξύ του 1973 και του 1982. Η σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας ορίζει τα δικαιώματα και τις ευθύνες των εθνών όσον αφορά τη χρήση τους στους ωκεανούς του πλανήτη, καθορίζοντας κατευθυντήριες γραμμές για τις επιχειρήσεις, το περιβάλλον και τη διαχείριση των θαλάσσιων φυσικών πόρων. Η UNCLOS τέθηκε σε ισχύ το 1994.

Συγκεκριμένα για τις επιθεωρήσεις από τον λιμένα κράτους ξεκαθαρίζει στο άρθρο 218 τη νομική ισχύ που τους αποδίδεται για την εκτέλεση του οποιουδήποτε ελέγχου σε πλοία που προσεγγίζουν τους εθνικούς λιμένες του.

Article 218 Enforcement by port States¹⁵

1. When a vessel is voluntarily within a port or at an off-shore terminal of a State, that State may undertake investigations and, where the evidence so warrants, institute proceedings in respect of any discharge from that vessel outside the internal waters, territorial sea or exclusive economic zone of that State in violation of applicable international rules and standards established through the competent international organization or general diplomatic conference.
2. No proceedings pursuant to paragraph 1 shall be instituted in respect of a discharge violation in the internal waters, territorial sea or exclusive economic zone of another State unless requested by that State, the flag State, or a State damaged or threatened by the discharge violation, or unless the violation has caused or is likely to cause pollution in the internal waters, territorial sea or exclusive economic zone of the State instituting the proceedings.
3. When a vessel is voluntarily within a port or at an off-shore terminal of a State, that State shall, as far as practicable, comply with requests from any State for
4. investigation of a discharge violation referred to in paragraph 1, believed to have occurred in, caused, or threatened damage to the internal waters, territorial sea or exclusive economic zone of the requesting State. It shall likewise, as far as practicable, comply with requests from the flag State for investigation of such a violation, irrespective of where the violation occurred.
5. The records of the investigation carried out by a port State pursuant to this article shall be transmitted upon request to the flag State or to the coastal State. Any proceedings instituted by the port State on the basis of such an investigation may, subject to section 7, be suspended at the request of the coastal State when the violation has occurred within its internal waters, territorial sea or exclusive economic zone. The evidence and records of the case, together with any bond or other financial security posted with the authorities of the port State, shall in that event be transmitted to the coastal State. Such transmittal shall preclude the continuation of proceedings in the port State.

14 Article "Substandard Ships and Port State Control" by Meredith Morgan, published 16/05/16, www.linkedin.com τ.π. 07/06/2018

15 Article 218 'Enforcement by Port States, UNCLOS

4.2.2 Δικαιοδοσία κράτους λιμένα σύμφωνα με τον ΙΜΟ.

Η δύναμη που μπορεί να ασκήσει ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας φαίνεται από την ισχύ των συμβάσεων που υπογράφει. Οι διεθνείς συμβάσεις που υιοθετούνται από τον ΙΜΟ όχι μόνο αποτελούν πρότυπο και μια βάση για να αναγνωριστεί ο καλύτερος τρόπος για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα από όλες τις ναυτιλιακές χώρες αλλά λειτουργούν και ως κατευθυντήρια σχέδια για μια σωστή επιθεώρηση. Βασιζόμενοι, στις διατάξεις των διεθνών συμβάσεων οι επιθεωρητές μπορούν να κατευθυνθούν στο τι πρέπει να κοιτάζουν κατά την διάρκεια μιας επιθεώρησης. Εάν η επικρατούσα κατάσταση επί του πλοίου δεν συμβαδίζει με αυτά που προβλέπονται από αυτές, ο επιθεωρητής έχει το δικαίωμα κράτησης του πλοίου. Συγκεκριμένα ανά σύμβαση :

- SOLAS

Σύμφωνα με το κεφάλαιο 1, κανονισμό 19 της σύμβασης ισχύει :

"Every ship holding a certificate issued under Regulation 12 or Regulation 13 of this Chapter is subject in the ports of the other Contracting Governments to control by officers duly authorized by such Governments in so far as this control is directed towards verifying that there is on board a valid certificate. Such certificate shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, the officer carrying out the control shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without danger to the passengers or the crew. In the event of this control giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall inform the Consul of the State whose flag the ship is entitled to fly in writing forthwith of all the circumstances in which intervention was deemed to be necessary, and the facts shall be reported to the Organization. ".¹⁶

Δηλαδή μέσω αυτού του κανονισμού της σύμβασης διασφαλίζεται η εξουσιοδότηση προς τους αξιωματικούς του κράτους για την πραγματοποίηση επιθεωρήσεων.

Σύμφωνα με το παράρτημα 2 της σύμβασης "GUIDELINES FOR THE DETENTION OF SHIPS"¹⁷ τομείς που υπάγονται στη σύμβαση SOLAS και λόγω αυτών μπορεί ένας επιθεωρητής να διατάξει την κράτηση του πλοίου είναι:

Η αποτυχία της σωστής λειτουργίας της πρόωσης και άλλων βασικών μηχανημάτων, καθώς και των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων.

1. Ανεπαρκής καθαριότητα του μηχανοστασίου, υπερβολική ποσότητα μείγματος ελαιώδους ύδατος στους υδροσυλλέκτες, τη μόνωση των σωληνώσεων (συμπεριλαμβανομένων των σωλήνων ατμού στο μηχανοστάσιο που έχουν μολυνθεί από λάδι) και της ακατάλληλης λειτουργίας των συστημάτων άντλησης υδροσυλλεκτών.
2. Αποτυχία της σωστής λειτουργίας της γεννήτριας έκτακτης ανάγκης, φωτισμού, μπαταριών και διακόπτων.
3. Βλάβη στη σωστή λειτουργία του κύριου και βοηθητικού μηχανισμού πηδαλίου.
4. Απουσία, ανεπαρκής ικανότητα ή σοβαρή υποβάθμιση των σωσίβιων μέσων, της λειτουργίας των μέσων διάσωσης και των μηχανισμών καθέλκυσης και ανάκτησης τους.
5. Απουσία, μη συμμόρφωση ή σημαντική υποβάθμιση του συστήματος ανίχνευσης

¹⁶ SOLAS Convention, International Convention for the Safety of Life At Sea 1974 ,chapter 1-regulation 19:Control

¹⁷ IMO A.1052(27) Procedures for Port State Control, Appendix 2, Guidelines for the detentions of ships.

πυρκαγιάς, συναγερμών πυρκαγιάς, εξοπλισμού πυρόσβεσης, μόνιμων συστημάτων πυρόσβεσης, βαλβίδες εξαερισμού, εξαεριστικά πυρκαγιάς (fire dampers), απομακρυσμένο σύστημα διακοπής παροχής αέρα σε περίπτωση πυρκαϊάς (quick-closing devices).

6. Απουσία, σημαντική υποβάθμιση ή βλάβη της ορθής λειτουργίας του καταστρώματος που αφορά το φορτίο-πυροπροστασίας στην αντίστοιχη περιοχή στα δεξαμενόπλοια.
 7. Απουσία, μη συμμόρφωση ή σοβαρή φθορά των φανών, των σχημάτων ή των ηχητικών σημάτων.
 8. Απουσία ή βλάβη της ορθής λειτουργίας του ραδιοεξοπλισμού σε περίπτωση κινδύνου και επικοινωνία ασφαλείας.
 9. Απουσία ή βλάβη της ορθής λειτουργίας του εξοπλισμού πλοήγησης, λαμβάνοντας υπόψη τις ισχύουσες διατάξεις του κανονισμού V / 16.2 της SOLAS.
 10. Απουσία διορθωμένων χαρτών πλοήγησης ή / και όλων των άλλων σχετικών εκδόσεων προς ναυτιλλομένους που είναι απαραίτητες για το προβλεπόμενο ταξίδι, λαμβανομένου υπόψη των ηλεκτρονικών χαρτών μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως υποκατάστατο των χάρτινων.
 11. Απουσία σωληνώσεων εξαέρωσης χωρίς σπινθήρα για αντλιοστάσια φορτίου.
 12. Αριθμός, σύνθεση ή πιστοποίηση του πληρώματος που δεν αντιστοιχεί με τον απαιτούμενο αριθμό για την ασφαλή επάνδρωση
 13. Απουσία ή βλάβη ενός καταγραφέα δεδομένων ταξιδιού (VDR), όταν η χρήση του είναι υποχρεωτική.
- MARPOL

Σύμφωνα με το άρθρο 5 της σύμβασης MARPOL ισχύει:

"A ship required to hold a certificate in accordance with the provisions of the regulations is subject, while in the ports or offshore terminals under the jurisdiction of a Party, to inspection by officers duly authorized by that Party. Any such inspection shall be limited to verifying that there is on board a valid certificate, unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, or if the ship does not carry a valid certificate, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment. That Party may, however, grant such a ship permission to leave the port or offshore terminal for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available.

If a Party denies a foreign ship entry to the ports or offshore terminals under its jurisdiction or takes any action against such a ship for the reason that the ship does not comply with the provisions of the present Convention, the Party shall immediately inform the consul or diplomatic representative of the Party whose flag the ship is entitled to fly, or if this is not possible, the Administration of the ship concerned. Before denying entry or taking such action the Party may request consultation with the Administration of the ship concerned.

Information shall also be given to the Administration when a ship does not carry a valid certificate in accordance with the provisions of the regulations."¹⁸

Σύμφωνα με το παράρτημα 2 της σύμβασης "GUIDELINES FOR THE DETENTION OF SHIPS" τομείς που υπάγονται στη σύμβαση MARPOL και λόγω αυτών μπορεί ένας επιθεωρητής να

¹⁸ Marpol ,International Convention for the Protection of Pollution from Ships 1973,article 5 : Certificates and special rules on inspection of ships

διατάζει την κράτηση του πλοίου είναι:

Περιοχές στο πλαίσιο της σύμβασης MARPOL, παράρτημα I

1. Απουσία, σοβαρή φθορά ή βλάβη της σωστής λειτουργίας του εξοπλισμού φίλτρου ελαιώδους νερού, το σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου διαρροής πετρελαίου ή του συναγερού των 15 ppm.
2. Η υπόλοιπη χωρητικότητα της δεξαμενής λυμάτων (slop) και / ή ιλύος (sludge) είναι ανεπαρκής για το προβλεπόμενο ταξίδι.
3. Το ημερολόγιο πετρελαίου δεν είναι διαθέσιμο.
4. Ύπαρξη μη εξουσιοδοτημένης εσοχής εξόδου(Unauthorized discharge bypass).

Τομείς στο πλαίσιο της σύμβασης MARPOL, παράρτημα II:

1. Το φορτίο δεν είναι ταξινομημένο (categorized).
2. Δεν υπάρχει βιβλίο πετρελαίου-τμήμα φόρτωσης.
3. Ύπαρξη μη εξουσιοδοτημένης εσοχής εξόδου(Unauthorized discharge bypass).

Τομείς στο πλαίσιο της σύμβασης MARPOL, παράρτημα V:

1. Απουσία σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων.
2. Δεν υπάρχει διαθέσιμο βιβλίο απογραφής σκουπιδιών.
3. Το προσωπικό του πλοίου που δεν είναι εξοικειωμένο με τις απαιτήσεις διάθεσης / απόρριψης απορριμμάτων και με το σχέδιο διαχείρισης σκουπιδιών.

- Load Lines Convantion

Σύμφωνα με το άρθρο 21 της σύμβασης LL του 1966 ισχύει:

"1)Ships holding a certificate issued under Article 16 or Article 17 are subject, when in the ports of other Contracting Governments, to control by officers duly authorized by such Governments. Contracting Governments shall ensure that such control is exercised as far as is reasonable and practicable with a view to verifying that there is on board a valid certificate under the present Convention. If there is a valid International Load Line 12 Certificate (1966) on board the ship, such control shall be limited to the purpose of determining that:

- a) the ship is not loaded beyond the limits allowed by the certificate;
- b) the position of the load line of the ship corresponds with the certificate; and
- c)the ship has not been so materially altered in respect of the matters set out in subparagraphs (a) and (b) of paragraph (3) of Article 19 that the ship is manifestly unfit to proceed to sea without danger to human life.

If there is a valid International Load Line Exemption Certificate on board, such control shall be limited to the purpose of determining that any conditions stipulated in that certificate are complied with.

2)If such control is exercised under sub-paragraph (c) of paragraph (1) of this Article, it shall only be exercised in so far as may be necessary to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without danger to the passengers or the crew.

- 3) In the event of the control provided for in this Article giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall immediately inform in writing the Consul or the diplomatic representative of the State whose flag the ship is flying of this decision and of all the circumstances in which intervention was deemed to be necessary. ¹⁹

Σύμφωνα με το παράρτημα 2 της σύμβασης "GUIDELINES FOR THE DETENTION OF SHIPS" τομείς που υπάγονται στη σύμβαση Load Lines 1966 και λόγω αυτών μπορεί ένας επιθεωρητής να διατάξει την κράτηση του πλοίου είναι:

1. Σημαντικές περιοχές βλάβης ή διάβρωσης, ή σκασίματα στη μεταλλική επιφάνεια και σχετική ακαμψία στα καταστρώματα και στο κύτος που επηρεάζουν την αξιοπλοΐα ή την αντοχή για την ανάληψη φορτίων, εκτός εάν έχουν εγκριθεί προσωρινά επιτρεπόμενες επισκευές για ένα ταξίδι σε λιμένα ώστε να πραγματοποιηθούν οι επισκευές.
2. Αναγνωρισμένη περίπτωση ανεπαρκούς σταθερότητας.
3. Η απουσία επαρκών και αξιόπιστων πληροφοριών, με εγκεκριμένη μορφή, η οποία γρήγορα και απλά, δίνει τη δυνατότητα στον πλοίαρχο να προγραμματίσει τη φόρτωση και τον ερματισμό του πλοίου με τέτοιο τρόπο ώστε να διατηρείται ένα ασφαλές περιθώριο ευστάθειας σε όλα τα στάδια και σε διαφορετικές συνθήκες του ταξιδιού, και ότι η δημιουργία οποιασδήποτε ανεπιθύμητης πίεσης στη δομή του πλοίου δεν θα προκαλέσει πρόβλημα.
4. Απουσία, σημαντική υποβάθμιση ή ελαττωματικά συστήματα κλεισίματος, κλείσιμο καλυμμάτων αμπαριών, απουσία υδατοστεγανότητας
5. Υπερφόρτωση.
6. Απουσία ή αδυναμία ανάγνωσης, συμβόλων βυθισμάτων ή / και σημείων γραμμής φόρτωσης.

- STCW

Την εξουσιοδότηση στους επιθεωρητές για επιθεώρηση από το κράτος λιμένα η σύμβαση STCW την περιγράφει στο άρθρο X αναφέροντας και αυτή κατά κύριο λόγο τον έλεγχο των πιστοποιητικών του πλοίου.

Σύμφωνα με το παράρτημα 2 της σύμβασης "GUIDELINES FOR THE DETENTION OF SHIPS" τομείς που υπάγονται στη σύμβαση STCW 1995 και λόγω αυτών μπορεί ένας επιθεωρητής να διατάξει την κράτηση του πλοίου είναι:

1. Αδυναμία συμμόρφωσης με τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλούς επάνδρωσης όπως ορίζεται από τον οργανισμό.
2. Αποτυχία εκτέλεσης φυλακής σε γέφυρα και μηχανοστάσιο σύμφωνα με το πρότυπο που καθορίζεται για το πλοίο από την Αρχή.
3. Απουσία, κατά την διάρκεια της βάρδιας, ενός εξουσιοδοτημένου προσώπου το οποίο έχει οριστεί να χειρίζεται τον απαραίτητο εξοπλισμό για την ασφαλή πλοήγηση, τις ραδιοεπικοινωνίες ασφαλείας ή την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.
4. Αδυναμία επιλογής προσώπου για την πραγματοποίηση της πρώτης βάρδιας κατά την έναρξη ενός ταξιδιού και κατά την επακόλουθη αλλαγή βάρδιας από άτομα που είναι επαρκώς ξεκούραστα και κατάλληλα για το καθήκον.
5. Αδυναμία παροχής πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας για τα καθήκοντα που έχουν

19 International Convention on Load Lines 1966, article 21: Control

ανατεθεί στους ναυτικούς για την ασφάλεια του πλοίου και την πρόληψη της ρύπανσης.

*Τα παραπάνω αποτελούν λόγους κράτησης του πλοίου χωρίς να περιορίζονται μόνο σε αυτούς.

4.2.3 Εξουσιοδότηση από την κυβέρνηση-εθνική νομοθεσία του κράτους

Ως τελευταίο όργανο που παρέχει εξουσιοδότηση στον έλεγχο από το κράτος λιμένα είναι η κυβέρνηση του κράτους. Αυτή έχει την δυνατότητα να ενσωματώσει κανονισμούς στη νομοθεσία του κράτους οι οποίοι θα παραχωρούν στους επιθεωρητές την απαραίτητη ισχύ για την λήψη των μέτρων που κρίνουν εκείνοι απαραίτητη. Ένα τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η επιθεώρηση από την ακτοφυλακή της Αμερικής. Η Carrie Greenaway στο σύγγραμά της "Port State Control: a guide for members" για το UK P&I Club αναφέρει "Τα εξωτερικά πλοία που εκτελούν πλόες σε ύδατα των ΗΠΑ υπόκεινται σε έλεγχο υπό τον τίτλο 46 του Κώδικα των Ηνωμένων Πολιτειών (USC) Κεφάλαιο 33. Καθώς δεν υπάρχει ειδική συμφωνία ή μνημόνιο που είναι αφιερωμένο στον έλεγχο του κράτους του λιμένα, δεν υπάρχει συγκεκριμένος κατάλογος συμβάσεων που επιβάλλει η USCG υπό το καθεστώς του έλεγχου του κράτους του λιμένα. Ωστόσο, μπορεί να ειπωθεί ότι οι κρατήσεις και παρεμβάσεις μπορεί να αναληφθούν από το USCG με την εξουσία:

- 46 United States Code (USC) 5101-5116. Load line requirements for foreign ships.
- 46 USC 2101 (12) 3306(a)(5) and 49 USC 1801-1812. Safety requirements for carriage of dangerous articles and substances aboard foreign ships.
- 46 USC 2101 (12) (21) and (35), 3504 and 3505. Safety requirements for foreign ships carrying passengers from any US port to any other place or country.
- 46 USC 2101 (12), (21), (22) and (35), and Chapter 35. Inspection and certification requirements for all foreign passenger ships which embark passengers at and carry them from a US port. (These statutes are also relevant for ships having valid SOLAS 74/78 Certificates or Canadian Certificates of Inspection, that must be examined to verify compliance with the flag administration's safety verification requirements.)
- 46 USC 2101 (12) and (39), 3301 (10) and Chapter 37. Safety requirements that apply, with certain stipulations, to all foreign ships regardless of tonnage, size, or manner of propulsion, whether or not carrying freight or passengers for hire, that enter US navigable waters while carrying liquid bulk cargoes that are :
 - a. Flammable or combustible
 - b. Oil of any type or in any form, including petroleum, fuel oil, sludge, oil refuse and oil mixed with wastes, except dredged spoil
 - c. Designated as a hazardous substance under Section 311(b) of the Federal Water Pollution Control Act (FWPCA) (33 USC 1321); or
 - d. Designated as hazardous materials under Section 104 of the Hazardous Materials Transportation Act (HMTA) (49 USC 1803)
- 46 USC 2101 (21) and 3304. Permission for US ships transporting cargo to carry a limited number of individuals without being considered a "passenger ship" for most inspection purposes, and extension of this privilege to cargo ships of those nations that accord reciprocal treatment.
- 46 USC 2101 (33) and 3301 (7). Directs that safety requirements of 46 USC Chapter 33 are applicable to seagoing motor ships of 300 or more gross tons.
- 46 USC 2101 (35) and 3301 (8). Safety requirements for foreign small passenger ships

carrying more than six passengers from a US port.

- 50 USC 191. Requirements for security of ships, harbours and waterfront facilities, and provision for control of the movement of foreign ships in US waters by the local OCMI/COTP.
- 33 USC 1221-1232. Statutes for advance notice of arrival and navigation safety regulations "

Με τον τρόπο αυτό γίνεται κατανοητή η ισχύς που αντλεί κάθε λιμενική αρχή από το κράτος για την εφαρμογή της εξουσίας. Καθώς αυτή περιορίζεται μέχρι εκεί που εκτείνεται η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη της χώρας (ΑΟΖ), μέσα σε αυτή το κράτος έχει αρκετά δικαιώματα πάνω στα οποία μπορεί να στηριχθεί και να συνδυάσει διεθνείς και τοπικούς κανονισμούς για ασκήσει την εξουσία της σε πλοία με ξένη σημαία τα οποία χαρακτηρίζονται υποβαθμισμένα.

Ακόμα, λοιπόν, αν και τα μνημόνια συμμόρφωσης δεν αποτελούν νομικά δεσμευτικό έγγραφο και δεν προορίζονται για να επιβάλουν οποιαδήποτε νομική υποχρέωση σε οποιαδήποτε από τις Αρχές, η εξουσία που εφαρμόζουν οι επιθεωρητές των λιμενικών αρχών σε αυτά τα υποβαθμισμένα πλοία αποτελεί τον τρόπο για να πιέσουν τα κράτη σημαίας-Αρχή που αδυνατούν να πραγματοποιήσουν τα καθήκοντά τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1 Βάσεις δεδομένων-Ενοποιημένο σύστημα

Για να έχει αποτέλεσμα η εφαρμογή των μνημονίων συμμόρφωσης θα έπρεπε να γίνεται ανταλλαγή πληροφοριών για το κάθε πλοίο έτσι ώστε πλοία που δεν συμμορφώνονται με τους κανονισμούς και έχουν περάσει από μια επιθεώρηση ,στο επόμενο λιμάνι άφιξής τους, να είναι γνωστό στις αρχές τι πρέπει να προσέξουν. Για το λόγο αυτό κάθε ΜοU διατηρεί μια βάση δεδομένων με τα στοιχεία του εκάστοτε πλοίου στην οποία παρουσιάζεται το ιστορικό του πλοίου από προηγούμενες επιθεωρήσεις. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να διευκολύνεται η επιθεώρηση από της αρχές ώστε να επικεντρώνεται από την αρχή στα προβλήματα που παρουσιάζει το πλοίο αλλά και να μην καθυστερεί το πλοίο στο λιμάνι από επανειλημμένες επιθεωρήσεις. Προς διευκόλυνση όλων των αρχών και της διαδικασίας πληροφόρησης τους, υπάρχουν όργανα για τον σκοπό αυτό όπως οι βάσεις δεδομένων EQUASIS και THETIS.

5.2 EQUASIS

Μια εκστρατεία για την ποιοτική ναυτιλία που δρομολόγησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου τον Νοέμβριο του 1997 είχε ως αποτέλεσμα την σύλληψη της ιδέας για μια βάση δεδομένων σαν αυτή του Equasis. Ο ιστότοπος Equasis τέθηκε σε λειτουργία στις 17 Μαΐου 2000.Είναι μια βάση δεδομένων με στόχο την περαιτέρω προώθηση μιας ποιοτικής κουλτούρας σε ολόκληρη τη ναυτιλιακή βιομηχανία στο σύνολό της , την αύξηση της διαφάνειας και μείωση της υποβαθμισμένης ναυτιλίας. Το εργαλείο αυτό παρέχει πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια σε πλοία και εταιρείες, και οι υπηρεσίες του είναι δωρεάν.

Αρχικά η συλλογή των πληροφοριών πραγματοποιούταν από την εθελοντική ενημέρωση των αρχών. Παρόλο που συλλέγονταν και ήταν διαθέσιμες πολλές σχετικές πληροφορίες, συχνά ήταν διασκορπισμένες και δύσκολο να αποκτήσουν πρόσβαση οι ενδιαφερόμενοι με αποτέλεσμα να μην υπάρχει διαφάνεια στις πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα των πλοίων και των χειριστών τους.

Έτσι,κατά την διάσκεψη ποιοτικής ναυτιλίας στη Λισαβόνα τον Ιούνιο του 1998 ήταν ομόφωνη η έκκληση από τους συμμετέχοντες που εκπροσωπούσαν το σύνολο των επαγγελματιών του κλάδου (συμπεριλαμβανομένων των πλοιοκτητών, των κατόχων φορτίων, των ασφαλιστών, των μεσιτών, των νηογνομόνων, τερματικών σταθμών), προκειμένου να καταστούν πιο προσιτές οι πληροφορίες αυτές.

Στην πρόκληση αυτή ανταποκρίθηκε, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η γαλλική ναυτιλιακή διοίκηση αποφασίζοντας να συνεργαστούν για την ανάπτυξη αυτού του συστήματος πληροφοριών το οποίο συγκεντρώνει τις υπάρχουσες πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων τόσο από δημόσιες όσο και από ιδιωτικές πηγές και τις καθιστά διαθέσιμες στο διαδίκτυο.

Οι κύριες αρχές που συνδέονται με τη δημιουργία του συστήματος πληροφοριών Equasis ήταν οι εξής:

- Το Equasis πρέπει να είναι ένα εργαλείο που αποσκοπεί στη μείωση της ναυτιλίας που δεν ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές και θα πρέπει να περιορίζεται στις πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων.
- Το Equasis δεν έχει κανέναν εμπορικό σκοπό. Αντιμετωπίζει μια δημόσια ανησυχία και πρέπει να ενεργήσει αναλόγως.
- Το Equasis πρέπει να είναι μια διεθνής βάση δεδομένων που καλύπτει ολόκληρο τον

παγκόσμιο στόλο.*

- Απαιτείται ενεργή συνεργασία με όλους τους παράγοντες που εμπλέκονται στη ναυτιλιακή βιομηχανία.
- Το Equasis θα είναι ένα εργαλείο που χρησιμοποιείται για την καλύτερη επιλογή των πλοίων, αλλά θα χρησιμοποιηθεί σε εθελοντική βάση και δεν θα υπάρξει νομική πίεση στη βιομηχανία να το χρησιμοποιήσει.

Σήμερα , τα μέλη της επιτροπής εποπτείας είναι τα εξής:

- Γαλλία (ιδρυτικό μέλος)
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ιδρυτικό μέλος), εκπροσωπούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) από το 2003
- Ηνωμένο Βασίλειο (μέλος από το 2002)
- Ιαπωνία (μέλος από το 2002)
- Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής (παρατηρητής από το 2002, μέλος από το 2011)
- Νορβηγία (μέλος από το 2008)
- Καναδάς (μέλος από το 2009)
- Δημοκρατία της Κορέας (μέλος από το 2009)
- Βραζιλία (μέλος από το 2013)
- Ισπανία (μέλος από το 2002 έως το 2012, παρατηρητής από το 2013 έως το 2015, μέλος από το 2016)

5.3 THETIS

THETIS είναι το σύστημα πληροφοριών που υποστηρίζει το νέο καθεστώς επιθεώρησης του κράτους λιμένα (New Inspection Regime-NIG). Το NIR εγκρίθηκε από το Paris MoU κατά τη συνεδρίαση της επιτροπής που πραγματοποιήθηκε στο Ρέικιαβικ της Ισλανδίας (Μάιος 2009). Το σύστημα εξυπηρετεί την ευρύτερη περιοχή του Paris MoU σχετικά με την επιθεώρηση πλοίων από τον λιμένα κράτους ,τον Καναδά, την Ισλανδία, τη Νορβηγία και τη Ρωσική Ομοσπονδία.

Για να διευκολυνθεί ο σχεδιασμός των επιθεωρήσεων, το νέο σύστημα συνδέεται με το κοινοτικό σύστημα SafeSeaNet** το οποίο παρέχει πληροφορίες για τα πλοία που βρίσκονται ή αναμένεται η άφιξή τους, σε όλα τα λιμάνια των κρατών μελών. Το σύστημα THETIS υποδεικνύει ποια πλοία έχουν προτεραιότητα για επιθεώρηση και επιτρέπουν την καταγραφή των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων. Μέσω αυτής, οι εκθέσεις τίθενται στη διάθεση όλων των αρχών ελέγχου του κράτους λιμένα της κοινότητας και του Paris MoU.

Το σύστημα THETIS συνδέεται επίσης με ορισμένες άλλες βάσεις δεδομένων σχετιζόμενες με τη ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένων εκείνων των αναγνωρισμένων νηογνομόνων από την Ευρωπαϊκή Ένωση , των κοινοτικών και εθνικών συστημάτων πληροφοριών και άλλων καθεστώτων ελέγχου του κράτους του λιμένα, έτσι ώστε να ανταλλάσσονται δεδομένα και να παρέχεται πλήρης εικόνα στον επιθεωρητή.

Η ανάπτυξη ξεκίνησε τον Νοέμβριο του 2008 σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ενώ το σύστημα μαζί με τη διασύνδεση SafeSeaNet-THETIS ήταν έτοιμο προς χρήση στα τέλη Νοεμβρίου του 2010. Το σύστημα ήταν πλήρως λειτουργικό, έτοιμο για την εφαρμογή του νέου στις 1 Ιανουαρίου 2011. Η ολοκληρωμένη εκπαίδευση των χρηστών του Paris MoU είχε παραδοθεί εκ των προτέρων.

* Σήμερα στη βάση δεδομένων Equasis υπάρχουν στοιχεία ακόμα και για αλιευτικά πλοία.

** Το SafeSeaNet είναι σύστημα παρακολούθησης και ενημέρωσης της κυκλοφορίας των πλοίων

Η νέα βάση δεδομένων για τον έλεγχο κράτους λιμένα, με την επωνυμία THETIS, αντικατέστησε το προηγούμενο σύστημα (SIReNaC) και διοικείται, φιλοξενείται και λειτουργεί από το οργανισμό της EMSA. Σήμερα, 18 000 επιθεωρήσεις ετησίως καταγράφονται στο σύστημα από 600 εξουσιοδοτημένους χρήστες από 27 συνδεδεμένες χώρες. Κάθε μέρα περισσότερες από 3 000 αφίξεις σε οποιοδήποτε λιμάνι της περιοχής καταγράφονται στο σύστημα, οι οποίες συλλέγονται μέσω του SafeSeaNet.

New Inspection Regime

Το νέο καθεστώς επιθεώρησης (NIR) για το οποίο έγινε λόγος παραπάνω αντικατέστησε το υφιστάμενο καθεστώς PSC την 1η Ιανουαρίου 2011 και είναι αυτό που περιγράφηκε στο κεφάλαιο 3. Ο λόγος ήταν πως στα τέλη του 2008 αρχές του 2009, εμφανίστηκε και αναπτύχθηκε μια σοβαρή ύφεση φέρνοντας αρνητικές συνέπειες για την παγκόσμια ναυτιλία και οικονομία. Ακυρώθηκαν πολλές παραγγελίες για νέα πλοία, περιορίστηκαν στις δαπάνες, τόσο για τις τρέχουσες δραστηριότητες όσο και για την εκπαίδευση των πληρωμάτων. Αυτό είχε σαν αντίκτυπο την αύξηση του αριθμού κρατήσεων του πλοίου που όλο και αυξανόταν. Η επιδείνωση της κατάστασης των πλοίων ήταν η αφορμή για ενωμένη δράση όλων των κομμάτων του Paris MoU και της δημιουργίας του νέου καθεστώτος NIR. Το NIR αναπτύχθηκε από ομάδα εργασίας υπό την ηγεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η πραγματική ηγεσία αυτής της επιχειρησιακής ομάδας ανατέθηκε τελικά στον EMSA.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6.1 PSCO – Port State Control Officer

Ο επιθεωρητής Port State Control Officer-PSCO είναι πρόσωπο με κατάλληλα προσόντα, εξουσιοδοτημένο να διενεργεί επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα σύμφωνα με όσα ορίζει το μνημόνιο συμμόρφωσης, από τη ναυτική αρχή του κράτους του λιμένα και ενεργεί υπό την ευθύνη του. Όλοι οι PSCO φέρουν δελτίο ταυτότητας, που εκδίδεται από τις ναυτιλιακές αρχές τους.

Ο επιθεωρητής δεν χρειάζεται να είναι πλοίαρχος ή μηχανικός ή να έχει κάποια προηγούμενη υπηρεσία στη θάλασσα για να εκτελέσει τα καθήκοντά του. Αυτό που χρειάζεται είναι να χρησιμοποιεί την αγγλική γλώσσα για να επικοινωνεί με τον πλοίαρχο και το πλήρωμα και να χρησιμοποιεί την επαγγελματική του κρίση.

Προς όφελός τους είναι καλό να έχουν μαζί τον οδηγό του IMO και των διεθνών συμβάσεων.

Όταν ο επιθεωρητής ξεκινάει την επιθεώρηση ο πλοίαρχος πρέπει να του παρέχει ένα μέρος όπου όλα τα έγγραφα και πιστοποιητικά θα είναι διαθέσιμα προς έλεγχο. Στις ερωτήσεις που θα κάνει, ο πλοίαρχος οφείλει να απαντάει με ειλικρίνεια και να διευκολύνει το έργο του επιθεωρητή.

Ανάλογα με τα αποτελέσματα, ο επιθεωρητής έχει δικαίωμα νομικής φύσης να διατάξει κράτηση του πλοίου το οποίο πηγάζει από το άρθρο 218 του διεθνούς δικαίου της θάλασσας, όπως έχει αναφερθεί ήδη, εφόσον αυτός είναι το όργανο της λιμενικής αρχής.

6.2 Εκπαίδευση επιθεωρητών

Κάθε γραμματεία των MoUs ανά τον κόσμο οργανώνει εκπαιδευτικά σεμινάρια σχετικά με τις επιθεωρήσεις πλοίων. Τέτοια εκπαιδευτικά σεμινάρια για τους επιθεωρητές οργανώνουν και οι εθνικές ναυτιλιακές αρχές αλλά και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA).

Κάθε επιθεωρητής είναι υποχρεωμένος να γνωρίζει τι ορίζει η κάθε σύμβαση και ποια είναι η σωστή λειτουργία ενός πλοίου. Για το λόγο αυτό κάθε σύμβαση ορίζει ένα οδηγό που μπορούν να τον χρησιμοποιούν για την διεκπεραίωση της επιθεώρησης.

Η συμπεριφορά και οι σχέσεις με τον πλοίαρχο και το πλήρωμα είναι στοιχείο που δεν διδάσκετε. Παρόλα αυτά κάθε μνημόνιο συμμόρφωσης έχει ορίσει ένα οδηγό ορθής πρακτικής και είναι ίδιος σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις.

6.3 Code of Good Practice

Σύμφωνα με τον κώδικα αυτόν υπενθυμίζεται στον επιθεωρητή πως το πλοίο δεν είναι απλά ένας χώρος εργασίας αλλά και το μέρος που ζει το πλήρωμα. Για τον λόγο αυτό καλείται να σέβεται τους κανόνες υγιεινής και να μην διαταράσσει αδικαιολόγητα την ξεκούραση και την προσωπική ζωή του πληρώματος.

Ο επιθεωρητής δεν πρέπει να είναι προκατειλημμένος λόγω της φυλής, θρησκείας ή εθνικότητας του πληρώματος αλλά να είναι ευγενικός και να σέβεται το πλήρωμα και την εξουσία του πλοίαρχου και του αντικαταστάτη του.

Όταν δεν είναι σίγουροι για μια απαίτηση ή για τα ευρήματά τους, να νιώθουν ελεύθεροι να ρωτήσουν και να διευκρινίσουν τον προβληματισμό τους και όχι να προβούν σε μια άτυπη απόφαση.

Με το πέρας της επιθεώρησης, ο επιθεωρητής θα πρέπει να εκδώσει στον πλοίαρχο μια σαφή

αναφορά επιθεώρησης, πριν φύγει από το πλοίο. Καθήκον του είναι να εξηγήσει με σαφήνεια στον πλοίαρχο τα ευρήματα της επιθεώρησης και τις διορθωτικές ενέργειες που απαιτούνται. Οφείλουν να διασφαλίσουν ότι η έκθεση επιθεώρησης είναι σαφώς κατανοητή.

Σε περίπτωση διαφωνίας καλούνται να αντιμετωπίσουν την κατάσταση με ήρεμη και υπομονετική συμπεριφορά και εάν αυτή δεν λυθεί τότε να ενημερώσει τον πλοίαρχο για το δικαίωμα έφεσης σε περίπτωση κράτησης και της διαδικασίας επανεξετάσεις των καταστάσεων.

Ο κώδικας παροτρύνει τους επιθεωρητές να είναι ανεξάρτητοι και να μην έχουν κανένα εμπορικό ενδιαφέρον για τους λιμένες και τα πλοία που επιθεωρούν ή εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες στον εν λόγω λιμένα ,αλλά να απορρίπτουν σχολαστικά κάθε προσπάθεια δωροδοκίας,ακόμα και να το αναφέρουν στην αρμόδια αρχή

Τέλος μέσω του κώδικα υπενθυμίζεται πως δεν πρέπει να κάνουν κατάχρηση της εξουσίας τους προς όφελος, οικονομικά ή άλλως.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Το φτωχό ενδιαφέρον από την πλευρά του κράτους σημαίας, να εκτελέσει σωστά τις επιθεωρήσεις στα πλοία που ταξιδεύουν κάτω από τη σημαία τους, οδήγησε στις επιθεωρήσεις από το κράτος λιμένα, μια κίνηση για να προστατευθεί το κάθε κράτος από την προσέγγιση επικίνδυνων-υποβαθμισμένων πλοίων. Πέρα από τους ελέγχους, η πραγματική υπόσταση της επιθεώρησης είναι να βεβαιωθούν πως ένα πλοίο κινείται επί της θαλάσσης με ασφάλεια, τόσο για το περιβάλλον όσο και για τα άτομα που εργάζονται σε αυτό.

Έτσι, πρώτος από όλους ο ναυτικός, οφείλει να συντηρεί το πλοίο του, να τηρεί τους κανονισμούς που πηγάζουν από τις διεθνείς συμβάσεις και να σέβεται τόσο το περιβάλλον το οποίο του παρέχει τη δυνατότητα να εργάζεται όσο και τον εαυτό του. Αυτό θα εξασφαλίσει ένα ασφαλές ταξίδι για εκείνον και το πλήρωμά του και ένα επαγγελματικό πρόσωπο απέναντι στους επιθεωρητές καθώς θα έχει προετοιμαστεί προτού φτάσει στο λιμάνι.

Τις ανεπάρκειες που θα καταγράψει ο επιθεωρητής στο πέρας του ελέγχου, θα έπρεπε ο καπετάνιος και το πλήρωμα να τα γνωρίζουν πριν να τους τα επισημάνει. Άλλωστε εκείνοι είναι που τα αντιμετωπίζουν καθημερινά και βρίσκονται εκτεθειμένοι απέναντι στον κίνδυνο. Λόγο σε αυτό το θέμα έχει, αρκετά μεγάλο, η εταιρεία η οποία έχει συμφέρον τα πλοία της να είναι σε καλή κατάσταση και είναι υποχρέωσή της να παρέχει όλους τους απαραίτητους πόρους από την στεριά.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΗΓΕΣ

- Ηλεκτρονικές διευθύνσεις

<http://www.imo.org>

<http://www.iacs.org.uk/about>

<https://el.wikipedia.org>

www.parismou.org

<http://www.tokyo-mou.org>

<http://caribbeanmou.org>

<http://www.un.org>

<http://alvm.prefectura naval.gob.ar>

<http://www.iomou.org>

<http://www.medmou.org>

<http://www.abujamou.org>

<http://www.bsmou.org>

<https://www.riyadh mou.org>

<https://www.uscg.mil/>

<https://www.amsa.gov.au>

<http://www.emsa.europa.eu>

www.yen.gr

<http://www.ccs.org.cn>

- Ηλεκτρονικές πηγές

NTERCARGO Port State Control A guide for ships involved in the dry bulk trades

<https://www.mardep.gov.hk/en/others/pdf/pscguide.pdf>. Τελευταία πρόσβαση 13/06/2018

IMO News,Port State Control: verifying safety standards worldwide, NO1:2000

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MaritimeNewsMagazine/Documents/2000/news100.pdf>,τελευταία πρόσβαση 13/06/2018

IMO Resolution A. 1052(27), Procedures for port state control,υιοθετήθηκε

30/11/2011,[https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/activities/statutory/ism/imo/A.1052\(27\).pdf](https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/activities/statutory/ism/imo/A.1052(27).pdf) ,τελευταία πρόσβαση 13/06/2018

Guidance for reducing port state detentions,Pre port arrival quick reference,Version 1,

<https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/rules-and-resources/Flag-and-Port-State-Information/Quick-Reference-Guidance-for-Reducing-Port-State-Detentions> ,τελευταία πρόσβαση 26/05/2018.

Συμβουλευτική επιστολή της Δημοκρατίας της Λιβερίας προς τους πλοιοκτήτες, εφοπλιστές και πλοιάρχους με τίτλο"Guidance on port state control inspections" στις

17/10/2012,[file:///C:/Users/Anastasia/Downloads/Liberia%20-%20Marine%20Advisory%20on%20PSC%20Inspection%20\(No.%2014-2012\)%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Anastasia/Downloads/Liberia%20-%20Marine%20Advisory%20on%20PSC%20Inspection%20(No.%2014-2012)%20(1).pdf) ,τελευταία πρόσβαση 26/05/2018.

Μεταπτυχιακό του Peter Harts,με θέμα "Focus on ship responsibility: from Port State Control back

to the flag state",2015-2016,https://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/002/272/410/RUG01-002272410_2016_0001_AC.pdf ,τελευταία πρόσβαση 26/05/2018.

Μεταπτυχιακό του Anton Kulchytskyy,με θέμα"Legal Aspects of Port State Control",2012,
<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOid=3800028&fileOid=3800046> ,
τελευταία πρόσβαση 13/06/2018

Πτυχιακή εργασία του Γουλανδρή Θ.,με τίτλο"Επιθεωρήσεις πλοίων από τις κρατικές λιμενικές αρχές",Πανεπιστήμιο Αθηνών Θαλάσσιων μεταφορών,2003
<http://www.martrans.org/docs/theses/goulandris.pdf> ,τελευταία πρόσβαση 13/06/2018.

Οδηγός "Port State Control,guide for members" για το UK P&I Club,της Carrie Greenaway
[http://www.epandi.com/ukpandi/resource.nsf/Files/PSC_Guide/\\$FILE/PSC_Guide.pdf](http://www.epandi.com/ukpandi/resource.nsf/Files/PSC_Guide/$FILE/PSC_Guide.pdf) τελευταία
πρόσβαση 13/06/2018

Άρθρο με τίτλο " Port State Control " κοινοποιημένο στη σελίδα του Hanseatic Chartering
Ltd,12/10/2015,<http://hanseatic-chartering.com/port-state-control/> ,τελευταία πρόσβαση
13/06/2018.

Άρθρο με τίτλο "Changing the rules of inspections carried out by Port State Control (PSC) ",του
Krzysztof Pleskacz , για το Maritime University of Szczecin ,2011,(The study was financed from
funds for science allocated for the years 2010–2012 as a research project No. 4954/B/T02/2010/38).

- Διεθνείς συμβάσεις

SOLAS Convention,International Convention for the Safety of Life At Sea 1974 ,chapter 1-
regulation 19:Control.

Marpol ,International Convetion for the Protection of Pollution from Ships 1973,article 5 :
Certificates and special rules on inspection of ships .

International Convention on Load Lines 1966,article 21: Control.

STCW Convention,Intemational Convention on Standards of Training, Certification and
Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995 and 1997 ,article X .

MLC,Maritime Labour Convention 2006,Title 5 : Compliance and enforcement.

- Μνημόνια Συμμόρφωσης

Μνημόνιο συμμόρφωσης Παρισιού

Μνημόνιο συμμόρφωσης Ινδικού Ωκεανού

Μνημόνιο συμμόρφωσης Μεσογείου Θάλασσας

Μνημόνιο συμμόρφωσης Ασίας-Ειρηνικού

Μνημόνιο συμμόρφωσης Αργεντινής

- Paris MoU links

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Including 40th Amendment, adopted 26
May 2017 (effective date: 1 July 2017).

Model Forms For PSC.

List of Paris MoU deficiency codes.

Paris MoU Detention Review Panel Procedure.

Specific items to be inspected during an expanded inspection.

Code of Good Practice for port state control officers conducting inspections within the framework

of the Paris MoU on port state control.

The New Inspection Regime (NIR) of the Paris Memorandum of Understanding (PmoU).

Strategic Plan Paris MoU 2018-2023.

- National appeals procedure

National appeal procedure Paris MoU member States

Appeal Procedures of Member Authorities of the Tokyo MOU

Caribbean MOU Refusal of Access Review Panel Procedure

National Appeal Procedures of Member Authorities of the Indian Ocean MOU

ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Πτυχιακές εργασίες

"PORT STATE CONTROL" by K.C. Chung and T. Tsutsumi , May 1994(Transportation,water and urban development department the world bank),τελευταία πρόσβαση στις 25/05/2018,
<http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1119275973157/td-ps8.pdf>
,τελευταία πρόσβαση 13/06/2018.

Διδακτορικό του Stephen Yiu Kwong L I με θέμα"Port State Control And Its Implication On Ship Safety " ,Univercity of Plymouth,2002,
<https://pearl.plymouth.ac.uk/bitstream/handle/10026.1/2154/Stephen%20Yiu%20Kwong%20LI.PDF;sequence=1> ,τελευταία πρόσβαση 13/06/2018.

Μεταπτυχιακό της Αντωνοπούλου Μαρίας με θέμα"Η απαγόρευση του απόπλου: θεσμικό και νομικό πλαίσιο στην Ελλάδα",Πειραιάς 2007,
<http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/2148/Antonopoulou.pdf?sequence=2> ,τελευταία πρόσβαση 13/06/2018.

Μεταπτυχιακό της Βαλαντάση Χριστιάννα με θέμα "Ελλείψεις των πλοίων μέσα από τις επιθεωρήσεις των κρατικών λιμενικών αρχών του Paris MoU και Tokyo MoU",Πειραιάς 2010,
<http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/4804/Valantasi.pdf?sequence=2>

Πτυχιακή εργασία της Σολδάτου Χριστίνα με θέμα "Port State Control Inspections",Μηχανιώνα 2017, <https://maredu.gunet.gr/modules/document/file.php/MAK265/Dissertations%20in%20English/Port%20state%20control%20inspections.pdf> ,τελευταία πρόσβαση 13/06/2018.

Πτυχιακή εργασία της Παπαδημητρίου Φανή με θέμα"Επιθεωρήσεις εμπορικών πλοίων από τις αρχές στα λιμάνια",Μηχανιώνα 2017, [file:///C:/Users/Anastasia/Downloads/%CE%95%CF%80%CE%B9%CE%B8%CE%B5%CF%89%CF%81%CE%AE%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82%20%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CF%89%CE%BD%20%CE%95%CE%9D%20%CE%B1%CF%80%CF%8C%20%CF%84%CE%B9%CF%82%20%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%AD%CF%82%20%CF%83%CF%84%CE%B1%20%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AC%CE%BD%CE%B9%CE%B1%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/Anastasia/Downloads/%CE%95%CF%80%CE%B9%CE%B8%CE%B5%CF%89%CF%81%CE%AE%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82%20%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CF%89%CE%BD%20%CE%95%CE%9D%20%CE%B1%CF%80%CF%8C%20%CF%84%CE%B9%CF%82%20%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%AD%CF%82%20%CF%83%CF%84%CE%B1%20%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AC%CE%BD%CE%B9%CE%B1%20(3).pdf) ,τελευταία πρόσβαση 13/06/2018.

- Βιβλία

Βιβλίο με τίτλο "Jurisdiction of the coastal State over Foreign Merchant Ships in internal waters and the territorial waters" by Haijiang Yang,30/07/2006

Βιβλίο με τίτλο"Port State Jurisdiction and the Regulation of International Merchant Shipping" του Bevan Marten,31/08/2013

Βιβλίο με τίτλο "The ISM Code: A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications" του Phill Anderson, 16/06/2015

Έρευνες-Άρθρα-Εκθέσεις

Έρευνα των Pierre Cariou, Maximo Q. Mejia Jr., Francois-Charles Wolf με τίτλο "On the effectiveness of port state control inspections", 2007 Elsevier

Ltd, [http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?](http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.509.55&rep=rep1&type=pdf)

[doi=10.1.1.509.55&rep=rep1&type=pdf](http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.509.55&rep=rep1&type=pdf), τελευταία πρόσβαση 13/06/2018.

Άρθρο των Sabine Knapp και Michel van de Velden με τίτλο "Visualization of Differences across Port State Control Regimes by means of Correspondence Analysis", για το Econometric Institute, Erasmus University Rotterdam, 2007, <https://personal.eur.nl/knapp/EI%20Report%202007-32.pdf>, τελευταία πρόσβαση 13/06/2018.

Έκθεση με τίτλο "The removal of insurance from substandard ships" του Maritime Transport Committee, Ιούνιος 2004, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/32144381.pdf>, τελευταία πρόσβαση 13/06/2018.

Εργασία των Pierre Cariou και François-Charles Wolff με θέμα "Do Port State Control inspections influence flag- and class-hopping phenomena in shipping?", για τα ιδρύματα World Maritime university - malmö και LEMNA – Université de Nantes / CNAV – INED - Paris, 08/2010.

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00455155>, τελευταία πρόσβαση 13/06/2018.