

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΕΣΜΟΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΕΣΜΟΙ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1. IMO: ΔΟΜΗ, ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

- Στη Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών στη Γενεύη (United Nations Maritime Conference) το 1948 με τη συμμετοχή μεγάλου αριθμού κρατών εγκρίθηκε η Σύμβαση που ίδρυσε αρχικά τον Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Οργανισμό (IMCO).
- Ο οργανισμός άλλαξε επίσημα το όνομα του το 1980 από IMCO σε Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και σήμερα (2022) αποτελείται από 175 κράτη-μέλη και 3 συνεταιριστικά μέλη (associate members). Πρόκειται κυρίως για τα κράτη που διαθέτουν εμπορικούς στόλους και όχι τόσο διαθέσιμα φορτία.

1.1 Όργανα του οργανισμού

Η Συνέλευση (Assembly): Είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο του IMO και αποτελείται από τους αντιπροσώπους των κυβερνήσεων των κρατών-μελών. Συνέρχεται μία φορά κάθε δύο χρόνια, αν και μπορεί να συγκληθεί έκτακτα, σε ειδικές περιστάσεις, εφόσον το ζητήσει το 1/3 των μελών ή το Συμβούλιο.

- Οι αποφάσεις της δεν είναι δεσμευτικές, αλλά συχνά ενσωματώνονται στην εσωτερική νομοθεσία ενός κράτους-μέλους ή στις διεθνείς συμβάσεις σε μετέπειτα στάδιο.
- Η Συνέλευση είναι υπεύθυνη για την εκλογή των μελών του Συμβουλίου, το διορισμό του Γενικού Γραμματέα του IMO, τη μελέτη του προϋπολογισμού, καθώς και την εξέταση εκθέσεων και τροποποιήσεων των συμβάσεων. Κάθε μέλος διαθέτει μία ψήφο και οι αποφάσεις λαμβάνονται με σχετική πλειοψηφία.

Το Συμβούλιο (Council): Αυτό έχει σημαντική ανεξαρτησία έναντι της Συνέλευσης και συνέρχεται δύο φορές το χρόνο. Είναι υπεύθυνο για την εξέταση και διατύπωση σχολίων στις διάφορες εκθέσεις των Επιτροπών, πριν την παρουσίασή τους ενώπιον της Συνέλευσης.

- Έχει εκτεταμένες διοικητικές αρμοδιότητες όσον αφορά στο προσωπικό του οργανισμού. Στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου συμμετέχουν και αντιπρόσωποι των εθνικών υπουργείων των κρατών-μελών, καθώς και εμπειρογνώμονες, που ανήκουν κυρίως σε τμήματα μεταφορών.
- Το Συμβούλιο αποτελείται από σαράντα κράτη-μέλη από τα οποία: (α) 10 εκλέγονται μεταξύ υποψηφίων κρατών-μελών, που έχουν μέγιστο ενδιαφέρον για την προσφορά θαλασσίων υπηρεσιών. (β) 10 μεταξύ υποψηφίων κρατών-μελών, που έχουν μέγιστο ενδιαφέρον για τη διακίνηση του διεθνούς εμπορίου. (γ) 25 κράτη-μέλη, που εκπροσωπούν ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές.

Η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee)

- Συνέρχεται δύο φορές το χρόνο και αποτελεί το κατεξοχήν τεχνικό όργανο του IMO και συχνά στις συνδιασκέψεις της μετέχουν εμπειρογνώμονες από τα υπουργεία μεταφορών των κρατών-μελών. Στο έργο της συνεπικουρείται από μεγάλο αριθμό υποεπιτροπών, που ο τίτλος τους υποδηλώνει και τον τομέα ενασχόλησης.
- Τα βασικά κριτήρια που έθεσε η Συνέλευση για την εκλογή των μελών της MSC δεν λειτούργησαν σε διαρκή βάση και ήταν αρκετά ασαφή. Η σύμβαση του IMO αναφέρει τα «έξι μμεγαλύτερα κράτη που έχουν συμφέρον να παρέχουν ναυτιλιακές υπηρεσίες» και όχι τους «μμεγαλύτερους πλοιοκτήτες».
- Ορισμένα αναπτυσσόμενα κράτη με ναυτιλιακά συμφέροντα (π.χ. Αργεντινή, Βραζιλία, Ινδία) έπαιρναν μέρος τακτικά στις Συνδιασκέψεις του Συμβουλίου και της MSC αλλά σε τέτοιο βαθμό που να μην είναι απειλητικά για τις τελικές αποφάσεις.
- Έχει πολλές βασικές Υποεπιτροπές με κυριότερες : (α) Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (Navigation and Safety). (β) Έρευνας και Διασώσεως (Search and Rescue). (γ) Μεταφοράς Επικινδύνων Φορτίων (Carriage of Dangerous Goods by Sea). (δ) Προστασίας από Πυρκαγιά (ε) Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα (Preventing Collisions at Sea), κλπ.

Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee)

- Η MEPC ιδρύθηκε από τη Συνέλευση, με σκοπό να αντικαταστήσει την Υποεπιτροπή για τη θαλάσσια ρύπανση, που ήταν υπεύθυνη για την προετοιμασία της ΔΣ MARPOL (1973/78).
- Η δημιουργία της οφείλεται στις πρωτοβουλίες των ΗΠΑ, διότι θεώρησαν ότι με την κατάρτιση της νέας ΣΔΘ (1982), η αναβάθμιση και διεθνοποίηση ενός εσωτερικού οργάνου του IMO με κύριες λειτουργίες τον έλεγχο και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης, θα αποτελούσε τη βάση για τη δικαιοδοσία των παρακτίων κρατών στις θαλάσσιες ζώνες (π.χ. εσωτερικά ύδατα, αιγιαλίτιδα ζώνη, ΑΟΖ, ανοιχτή θάλασσα κλπ.) όταν επρόκειτο για τέτοιου είδους περιστατικά.

Η Νομική Επιτροπή (Legal Committee)

- Αρχικά δημιουργήθηκε από το Συμβούλιο ως ad hoc επιτροπή με σκοπό να εξετάσει τις πιθανές επιπτώσεις στο ναυτικό δίκαιο μετά το ναυάγιο του Δ/Ξ *Torrey Canyon* (1967). Με την ισχύ των τροποποιήσεων της ιδρυτικής σύμβασης του IMO (1975) είναι πλέον ένα από τα κύρια όργανα του οργανισμού.
- Οι εργασίες της επιτροπής αφορούν στη μμελέτη νομικών θεμάτων στους εξής τομείς: (α) Ευθύνη και αποζημίωση για περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες ουσίες. (β) Ζητήματα εξάλειψης ναυαγίων και επιθαλάσσιας αρωγής. (γ) Εμπορικά πλοία σε αλλοδαπά λιμάνια. (δ) Επιβάτες και αποσκευές. (ε) Εφαρμογή των κανονισμών του IMO.

Η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας (Technical Cooperation Committee)

- Στην 28^η Σύνοδο του Συμβουλίου (1969) ιδρύθηκε η Επιτροπή αυτή για να ανταποκριθεί στη βαθμιαία επιθυμία των αναπτυσσομένων κρατών, προς αναζήτηση τεχνικής βοήθειας στις υπό ανάπτυξη βιομηχανίες τους.
- Από το 1977 αποτελεί κύριο όργανο του IMO και αναφέρεται στη Συνέλευση διαμέσου του Συμβουλίου. Εποπτεύει τη χρηματοδότηση των κρατών, η οποία προέρχεται από το Πρόγραμμα Ανάπτυξης (UNDP) και το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος (UNEP) των ΗΕ.

Η Επιτροπή Διευκολύνσεων (Facilitation Committee)

- Αποτελεί επικουρικό όργανο, που ιδρύθηκε από το Συμβούλιο και είναι υπεύθυνο για τις δραστηριότητες του IMO σχετικά με τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κυκλοφορίας των πλοίων.
- Το κύριο έργο της συνίσταται στην απλοποίηση των μεθόδων της γραφειοκρατικής διαδικασίας, την τεκμηρίωση και την τήρηση των τύπων που απαιτούνται στη διεθνή ναυτιλία, όταν ένα πλοίο εισέρχεται ή φεύγει από λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς.

Η Γραμματεία (Secretariat)

- Το όργανο αυτό έχει 300 περίπου ειδικούς επιστήμονες και διοικητικούς υπαλλήλους ως προσωπικό και εξακολουθεί να είναι μία από τις μικρότερες υπηρεσίες στο σύστημα του ΟΗΕ. Επικεφαλής είναι ο Γενικός Γραμματέας, που εκλέγεται από το Συμβούλιο με την έγκριση της Συνέλευσης.
- Το έργο της συνίσταται στην προπαρασκευή των διεθνών συμβάσεων και στην υποβολή εκθέσεων για θέματα προς συζήτηση. Η Γραμματεία δεν μπορεί να πάρει πολιτικές πρωτοβουλίες παρά μόνο εκπροσωπεί τον IMO με την παρουσία του ΓΓ στις συζητήσεις για διεθνή ζητήματα.
- Από την επίσημη ίδρυση του IMO (1958), υπηρέτησαν ως Γενικοί Γραμματείς, ο Ove Nielsen (Δανία) 1959-1961, ο William Graham (Βρετανία) 1961-1963, ο Jean Roullier (Γαλλία) 1964-1967, ο Colin Goad (Βρετανία) 1968-1973, ο Chandrika Prasad Srivastava (Ινδία) 1974-1989, ο William O' Neil (Καναδάς) 1990-2003, από το 2004 ο Ευθύμιος Μητρόπουλος, ενώ ο σημερινός είναι ο Κορεάτης Kitack Lim.

1.2 Οι κύριες δραστηριότητες του οργανισμού

1. Συμβάσεις σχετικές με τη ναυτική ασφάλεια και τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα

- Σύμβαση για τη Διευκόλυνση των θαλάσσιων Μεταφορών (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic - FAL), 1965.
- Σύμβαση για τις Γραμμές Φόρτωσης (International Convention on Load Lines – LL) 1966.
- Σύμβαση για τα Επιβατηγά Πλοία που εμπλέκονται σε Ειδικά Ταξίδια (Special Trade Passenger Ships Agreement - STP), 1971.
- Σύμβαση για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων (International Convention for Safe Containers - CSC), 1972.
- Σύμβαση για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea - COLREG), 1972.
- Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (Convention of Safety of Life at Sea – SOLAS), 1974.
- Σύμβαση για την Ίδρυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού (Convention on the International Maritime Satellite Organization – IMSO (C), 1976.
- Σύμβαση για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Πλοίων (The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels - SFV), 1977.
- Σύμβαση για τα Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαίδευσης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (Convention on the Standards of Training, Certification and Watch-keeping of Seafarers –STCW), 1978
- Σύμβαση για την Έρευνα και Διάσωση (International Convention on Maritime Search and Rescue - SAR), 1979.
- Σύμβαση για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων ενάντια στην Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation - SUA), 1988.
- Σύμβαση για το Προσωπικό των Αλιευτικών Πλοίων (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, STCW-F), 1995.

2. Συμβάσεις σχετικές με την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης

- Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοικτή Θάλασσα σε Περιπτώσεις Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πετρέλαιο (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties – Intervention), 1969.
- Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από την Απόρριψη Καταλοίπων και Άλλων Ουσιών (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter - LC), 1972
- Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από τα Πλοία (Convention on Marine Pollution – MARPOL), 1973/78.
- Σύμβαση για την Προετοιμασία, Ανταπόκριση και Συνεργασία σε Περιπτώσεις Ρύπανσης από Πετρέλαιο (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation -OPRC), 1990 .
- Σύμβαση για τον Έλεγχο των Επιζήμιων Αντισκληρωτικών Ουσιών στα Πλοία (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships -AFS), 2001.
- Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση Έρματος και Ιζημάτων (Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments -BWM), 2004.
- Σύμβαση για την Ανακύκλωση των Πλοίων (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships -HKC), 2009.

3. Συμβάσεις σχετικές με την ευθύνη και αποζημίωση

- Σύμβαση Αστικής Ευθύνης συνεπεία Ζημιών από Πετρελαϊκή Ρύπανση (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage -CLC), 1969.
- Σύμβαση για την Ίδρυση Διεθνούς Ταμείου με σκοπό την Αποζημίωση σε Περιπτώσεις Ρύπανσης από τα Πλοία (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage –FUND), 1971 .
- Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη συνεπεία Ζημιάς που προέρχεται από τη Μεταφορά Πυρηνικών Ουσιών (Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material -NUCLEAR), 1971.
- Σύμβαση για τη Μεταφορά των Επιβατών και των Αποσκευών τους (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea -PAL), 1974.
- Σύμβαση σχετικά με τον Περιορισμό της Ευθύνης για τις Ναυτικές Αγωγές (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims -LLMC), 1976.
- Σύμβαση για τα Καύσιμα των Πλοίων (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage -BUNKERS), 2001.
- Σύμβαση για την Απομάκρυνση των Ναυαγίων (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks –WR), 2007.

4. Συμβάσεις που δεν ανήκουν στις παραπάνω κατηγορίες

- Σύμβαση για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων (International Convention on Tonnage Measurement of Ships -TONNAGE), 1969.
- Σύμβαση για την Επιθαλάσσια Αρωγή (International Convention on Salvage), 1989.

Πίνακας 1
Συνοπτική Παρουσίαση των Συμβάσεων του ΙΜΟ (27/10/2021)

Σύμβαση	Ημερομηνία Ισχύος	Αριθμός κρατών-μελών	% παγκόσμιας χωρητικότητας				
IMO	17/03/1958	175	97.42	LC 1972	30/08/1975	87	57.71
1991 amendments	07/12/2008	116	85.83	LC 1978 amendments	-	20	12.75
1993 amendments	07/11/2002	115	84.76	LC Protocol 1996	24/03/2006	53	40.47
SOLAS 1974	25/05/1980	167	98.89	INTERVENTION 1969	06/05/1975	90	75.96
SOLAS Protocol 1978	01/05/1981	122	97.57	INTERVENTION Protocol 1973	30/03/1983	58	56.40
SOLAS Protocol 1988	03/02/2000	123	97.74	CLC 1969	19/06/1975	32	2.94
SOLAS AGR 1996	01/04/1997	12	5.03	CLC Protocol 1976	08/04/1981	53	62.76
LL 1966	21/07/1968	164	98.87	CLC Protocol 1992	30/05/1996	145	97.52
LL Protocol 1988	03/02/2000	118	97.73	FUND 1971	16/10/1978	14	2.02
TONNAGE 1969	18/07/1982	159	98.70	FUND Protocol 1976	22/11/1994	31	53.83
COLREG 1972	15/07/1977	162	98.88	FUND Protocol 1992	30/05/1996	120	94.42
CSC 1972	06/09/1977	84	66.82	FUND Protocol 2000	27/06/2001	0	0.00
CSC 1993 amendments	-	11	12.91	FUND Protocol 2003	03/03/2005	32	15.76
SFV Protocol 1993	-	17	19.05	NUCLEAR 1971	15/07/1975	17	19.42
STCW 1978	28/04/1984	166	98.88	PAL 1974	28/04/1987	24	33.80
STCW-F 1995	-	33	8.64	PAL Protocol 1976	30/04/1989	16	33.50
SAR 1979	22/06/1985	113	80.37	PAL Protocol 1990	-	3	0.16
STP 1971	02/01/1974	18	23.78	PAL Protocol 2002	23/04/2014	31	43.87
SPACE STP 1973	02/06/1977	17	23.44	LLMC 1976	01/12/1986	55	51.87
IMSO C 1976	16/07/1979	105	96.16	LLMC Protocol 1996	13/05/2004	63	69.13
INMARSAT OA 1976	16/07/1979	89	94.53	SUA 1988	01/03/1992	166	94.88
IMSO AMEND-94	-	40	23.00	SUA Protocol 1988	01/03/1992	156	94.58
IMSO AMEND-98	31/07/2001	64	82.73	SUA 2005	28/07/2010	52	39.74
IMSO AMEND-06	-	0	0.00	SUA Protocol 2005	28/07/2010	45	39.32
IMSO AMEND-08	-	27	4.85	SALVAGE 1989	14/07/1996	75	61.51
FAL 1965	05/03/1967	125	95.30	OPRC 1990	13/05/1995	115	77.19
MARPOL 73/78 (Annex I/II)	02/10/1983	160	98.86	OPRC/HNS 2000	14/06/2007	41	52.57
MARPOL (Annex III)	01/07/1992	150	98.33	HNS Convention 1996	-	14	15.58
MARPOL (Annex IV)	27/09/2003	146	96.32	HNS PROT 2010	-	5	3.57
MARPOL (Annex V)	31/12/1988	155	98.49	BUNKERS Convention 2001	21/11/2008	102	95.08
MARPOL Protocol 1997 (Annex VI)	19/05/2005	101	96.75	AFS Convention 2001	17/09/2008	91	95.93
				BWM Convention 2004	08/09/2017	88	91.20
				NAIROBI WR Convention 2007	14/04/2015	56	78.05
				HONG KONG Convention 2009	-	17	29.77
				CAPE TOWN Agreement 2012	-	16	5.57

2. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS

- Γνωστή διεθνώς ως Safety of Life at Sea καταρτίστηκε το 1974 και τέθηκε σε ισχύ το 1980. Η SOLAS εξετάζει ζητήματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και περιλαμβάνει ευρύτατο αριθμό κανονισμών. Συμπληρώνει τη ΔΣ MARPOL διότι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας συμβαδίζει με την πρόληψη και καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Κεφάλαιο 1: γενικές διατάξεις (general provisions)

Στο **Μέρος Α** του Κεφαλαίου Ι της ΔΣ SOLAS περιέχονται γενικές διατάξεις και ορισμοί που αναφέρονται σε όλο το κείμενο της εν λόγω σύμβασης, προς αποφυγή παρερμηνειών. Καθορίζονται μεταξύ άλλων τα εξής:

- Η ΔΣ SOLAS εφαρμόζεται σε πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες, από λιμάνι κράτους-μέλους, προς λιμάνι που ανήκει σε κράτος που δεν την έχει υπογράψει ή επικυρώσει ή και αντίστροφα.
- Επιβατηγό πλοίο (Ε/Γ) ονομάζεται το πλοίο που μεταφέρει πάνω από 12 επιβάτες. Φορτηγό πλοίο (Φ/Γ) ονομάζεται οποιοδήποτε πλοίο δεν είναι επιβατηγό ενώ δεξαμενόπλοιο (Δ/Ξ) ονομάζεται το φορτηγό πλοίο που έχει κατασκευασθεί ή μετασκευασθεί για τη μεταφορά χύμα υγρών φορτίων που είναι εύφλεκτα.
- Η σύμβαση δεν εφαρμόζεται σε πολεμικά ή πλοία μεταφοράς στρατευμάτων, αλιευτικά, Φ/Γ πλοία κάτω από 500 ΚΟΧ, πλοία αναψυχής και τέλος, πλοία που ταξιδεύουν αποκλειστικά στην περιοχή των Μεγάλων Λιμνών της Βόρειας Αμερικής και στον ποταμό Άγιο Λαυρέντιο.
- Επιβάτης ονομάζεται κάθε άτομο που επιβαίνει στο πλοίο εκτός από τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος ή άλλα πρόσωπα που χρησιμοποιούνται ή απασχολούνται με οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για την εκπλήρωση της αποστολής του.

Στο **Μέρος Β** αυτού του Κεφαλαίου ρυθμίζονται τα θέματα επιθεώρησης και έκδοσης πιστοποιητικών των Ε/Γ και Φ/Γ πλοίων. Τα πιστοποιητικά που εκδίδονται κατόπιν επιθεώρησης από την Αρχή ή εξουσιοδοτημένο από αυτή Νηογνώμονα ή άλλο Οργανισμό είναι:

- Για Ε/Γ πλοία, το πιστοποιητικό ασφάλειας Ε/Γ πλοίου ισχύος 12 μηνών.

- Για Φ/Γ πλοία, προβλέπονται τα παρακάτω τέσσερα πιστοποιητικά που καλύπτουν διάφορους τομείς:

(α) Πιστοποιητικό ασφάλειας κατασκευής Φ/Γ πλοίου, το οποίο καλύπτει την κατασκευή του σκάφους και των μηχανών του πλοίου. Η διάρκεια ισχύος του δεν καθορίζεται στη ΔΣ SOLAS, συνηθίζεται όμως να ισχύει για μια τετραετία ή πενταετία.

(β) Πιστοποιητικό ασφάλειας εξαρτισμού Φ/Γ πλοίου, το οποίο καλύπτει τα μέσα καταπολέμησης πυρκαγιάς και τα σωστικά μέσα. Η διάρκεια της ισχύος του είναι μέχρι 24 μήνες.

(γ) Πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοτηλεγραφίας διάρκειας ισχύος 12 μηνών. (δ) Πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοτηλεφωνίας διάρκειας ισχύος 12 μηνών για μικρότερα πλοία που δεν διαθέτουν ασύρματο.

- Με τους κανονισμούς 17 και 19 καθορίζεται η αποδοχή των πιστοποιητικών που εκδίδει κάθε κράτος-μέλος για όλα τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της ΔΣ, που έχουν την υποχρέωση ελέγχου.

- Μη αναγνώριση των πιστοποιητικών μπορεί να υπάρξει, όταν παρουσιασθούν φανερές ενδείξεις, ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξαρτισμού του δεν ανταποκρίνονται στις ενδείξεις του πιστοποιητικού. Σε τέτοια περίπτωση δεν επιτρέπεται ο απόπλους του πλοίου μέχρι να συμμορφωθεί με τους κανονισμούς.

Κεφάλαιο II: Η κατασκευή του πλοίου (construction of ships)

- Περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με την επιθεώρηση πολλών τύπων πλοίων και την έκδοση πιστοποιητικών επιβεβαιώνοντας ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της σύμβασης. Επίσης περιέχει διατάξεις για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια άλλων κρατών –μελών της σύμβασης.

Κεφάλαιο II-1: Η στεγανή υποδιαίρεση και ευστάθεια, οι μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις (subdivision and stability, machinery and electrical installations)

- Στο Μέρος Α, του υποκεφάλαιου 1 του Κεφάλαιου II της ΔΣ SOLAS καθορίζεται η εφαρμογή των διατάξεων και δίνονται βασικοί ορισμοί, που αφορούν στα θέματα της στεγανής υποδιαίρεσης του πλοίου και της ευστάθειάς του. Μεταξύ άλλων ορίζονται: (1) Η έμφορτη ίσαλος γραμμή, (2) το πλάτος, το μήκος και το βύθισμα του πλοίου, (3) το άφορτο εκτόπισμα, (4) το νεκρό βάρος, (5) οι χώροι μηχανών και οι χώροι επιβατών, (6) οι μηχανισμοί πηδαλιουχίας, (7) οι πηγές ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης κλπ. Στη συνέχεια στο Μέρος Β καλύπτονται θέματα, όπως:
- Οι απαιτήσεις σχετικά με το μήκος των στεγανών διαμερισμάτων του πλοίου.
- Οι απαιτήσεις ευστάθειας όταν το πλοίο πάθει βλάβη, δηλ. όταν ένα ή περισσότερα στεγανά διαμερίσματά του, λόγω βλάβης στο περίβλημα του σκάφους, πλημμυρίσουν με θαλασσινό νερό.
- Οι απαιτήσεις για τη διαμόρφωση του πρωραίου και του πρυμναίου στεγανού σύγκρουσης και για τις σήραγγες των ελικοφόρων αξόνων.
- Όλα τα πλοία: Πρέπει να έχουν πρωραίο στεγανό σύγκρουσης, μεταξύ της πλήρης και της πρώτης, μετά από αυτήν της φρακτής (διαφράγματα) που κατασκευάζεται στεγανή. Σε καμιά περίπτωση δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση ή μεταφορά καυσίμων πετρελαίου, λιπαντικού ελαίου και άλλων εύφλεκτων υλικών στο χώρο αυτό.
- Πρέπει να διαθέτουν αποδοτικό σύστημα για την άντληση κάθε στεγανού χώρου, εκτός από τους χώρους που προορίζονται για την αποθήκευση γλυκού νερού, θαλασσέρματος, καυσίμων και υγρού φορτίου, για τους οποίους προβλέπεται διαφορετικό σύστημα άντλησης. Επίσης πρέπει να διαθέτουν μέσα άντλησης νερού από απομονωμένους χώρους κυτών.
- Ο πλοίαρχος πρέπει να είναι εφοδιασμένος με όλα τα σχετικά στοιχεία, ώστε με απλή και γρήγορη διαδικασία να υπολογίζει την ευστάθεια του πλοίου σε κάθε κατάσταση λειτουργίας. Μετά από κάθε μετατροπή ή/και μετασκευή του πλοίου, που επηρεάζει την ευστάθειά του, ο πλοίαρχος πρέπει να λαμβάνει τα νέα τροποποιημένα στοιχεία.

Στο Μέρος Γ του ίδιου υποκεφάλαιου της ΔΣ SOLAS γίνεται ειδική αναφορά στα μηχανήματα, τα οποία έχουν σχέση με την ασφάλεια του πλοίου και των επιβατών. Τονίζεται μεταξύ άλλων ότι ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται:

- Στο ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος, το οποίο λειτουργεί ως κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας.
- Στα μηχανήματα παραγωγής ατμού.
- Στα συστήματα τροφοδότησης νερού στους λέβητες.
- Στα συστήματα παροχής πετρελαίου στους λέβητες και τις μηχανές.
- Στα συστήματα λίπανσης.
- Στις πηγές παροχής νερού υπό πίεση.
- Στον αεροσυμπιεστή και στις φιάλες πεπιεσμένου αέρα για την εκκίνηση των μηχανών.
- Στα υδραυλικά, πνευματικά (πεπιεσμένου αέρα) και τα ηλεκτρικά συστήματα ελέγχου της λειτουργίας των κύριων μηχανημάτων πρόωσης, συμπεριλαμβανομένων των ελίκων μεταβλητού βήματος.

- Για τα μέσα αναπόδισης επισημαίνεται ότι θα πρέπει να έχει προβλεφθεί επαρκής ισχύς, ώστε να εξασφαλίζεται ο σωστός έλεγχος του πλοίου σε όλες τις κανονικές καταστάσεις λειτουργίας.
- Επίσης, θα πρέπει να δοκιμάζεται και να καταγράφεται η ικανότητα των μηχανών να αναστρέφουν τη διεύθυνση ώσης της έλικας σε τέτοιο χρόνο, ώστε το πλοίο που κινείται με τη μέγιστη υπηρεσιακή ταχύτητα «πρόσω» να ακινητοποιείται σε λογικό χρόνο. Όλα αυτά τα στοιχεία πρέπει να είναι γνωστά και σε έγγραφη μορφή διαθέσιμα στους αξιωματικούς γέφυρας.
- Όσον αφορά στο μηχανισμό πηδαλίου ρητά αναφέρεται ότι τα πλοία, που υποχρεούνται στην τήρηση της ΔΣ SOLAS, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με κύριο και βοηθητικό μηχανισμό πηδαλίου και τυχόν βλάβη σε ένα από αυτά να μην θέτει το άλλο εκτός λειτουργίας.
- Επίσης, καθορίζεται ότι οποιοδήποτε σύστημα ελέγχου του κύριου ή βοηθητικού μηχανισμού πηδαλιούχησης είτε από τη γέφυρα του πλοίου είτε από το διαμέρισμα του πηδαλίου θα πρέπει να μπορεί να τίθεται σε λειτουργία από τη γέφυρα και, σε περίπτωση διακοπής της παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στο σύστημα ελέγχου, να μπαίνει σε λειτουργία ο ακουστικός και οπτικός συναγερμός. Τέλος, θα πρέπει να υπάρχει επικοινωνία μεταξύ της γέφυρας και του διαμερίσματος μηχανισμού του πηδαλίου.

- Σχετικά με τα μέσα ελέγχου μηχανημάτων, που είναι απαραίτητα για την πρόωση και ασφάλεια του πλοίου, τονίζεται ότι εφόσον υπάρχουν αυτόματα συστήματα, αυτά δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τη χρήση των εφεδρικών χειροκίνητων μέσων παράκαμψης.
- Επίσης, σε αυτό το Μέρος γίνεται ιδιαίτερη μνεία στις κατασκευαστικές απαιτήσεις για τους ατμολέβητες και τα συστήματα τροφοδότησης τους, για τα συστήματα αερισμού στους χώρους μηχανών, στην προστασία του προσωπικού μηχανοστασίου από το θόρυβο και στα συστήματα συναγερμού-ειδοποίησης των αξιωματικών μηχανοστασίου στους χώρους ενδιαίτησης τους, όπως επίσης και στα συστήματα επικοινωνίας μεταξύ γέφυρας και χώρου μηχανών.
- Στο Μέρος Δ αυτού του υποκεφάλαιου της ΔΣ SOLAS αναφέρεται ότι τα πλοία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας, η οποία θα αποτελείται από δύο τουλάχιστον κύριες ηλεκτρογεννήτριες που κάθε μία από τις οποίες θα είναι δυνατόν να εξασφαλίσει τη λειτουργία των ουσιωδών υπηρεσιών ασφάλειας του πλοίου. Επίσης, ορίζεται:
 - Η δυνατότητα διάθεσης επαρκούς ηλεκτρικής ενέργειας για τροφοδότηση σε περίπτωση κινδύνου: (α) Του φωτισμού κινδύνου στους σταθμούς σωσιβίων λέμβων, διαδρόμων, κλιμάκων, χώρων μηχανών και σταθμού ελέγχων. (β) Της αντλίας ραντισμού. (γ) Των πλοϊκών φαναριών και των φαναριών σήμανσης.
 - Των στεγανών θυρών και ειδικά για το κλείσιμο και τη λειτουργία των δεικτών και των ηχητικών σημάτων τους.
 - Των κουδουνιών κινδύνου: (α) Η τοποθέτησή τους θα πρέπει να είναι πάνω από το κατάστρωμα στεγανών φρακτών και έξω από τους φωταγωγούς των κυρίων μηχανών. (β) Η πηγή ενέργειας μπορεί να είναι είτε γεννήτρια πετρελαίου, είτε συστοιχία συσσωρευτών. Στα πλοία πρέπει να λαμβάνονται προφυλάξεις για ηλεκτροπληξία, πυρκαγιά και άλλους κινδύνους ηλεκτρικής προέλευσης.
- Από τις διατάξεις καθορίζονται οι προδιαγραφές για:
 - Την απαιτούμενη γείωση των ηλεκτρικών μηχανών και εξαρτημάτων.
 - Τα συστήματα διανομής και ο τρόπος διάταξης και προστασίας των πινάκων διανομής.
 - Των κυκλωμάτων φωτισμού κλπ.

- Στο Μέρος Ε προβλέπεται ότι κάθε πλοίο θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με αποδεικτικά έγγραφα, κατά την κρίση της Αρχής, για τη δυνατότητα να λειτουργεί περιοδικά μη επανδρωμένους χώρους μηχανών.
- Η δυνατότητα αυτή προϋποθέτει ειδικές προφυλάξεις ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιών κατά το αρχικό τους στάδιο, ειδικές συσκευές παρακολούθησης της θερμοκρασίας των μηχανών εσωτερικής καύσης, ειδικά συστήματα εντοπισμού συσσώρευσης υγρών στα φρεάτια κυτών σε κανονικές γωνίες διαγωγής και κλίσης,
- ειδικά συστήματα ελέγχου της λειτουργίας και απόδοσης των μηχανημάτων πρόωσης, όργανα ένδειξης για την ταχύτητα και διεύθυνση περιστροφής των ελίκων σταθερού ή μεταβλητού βήματος και, βεβαίως, ειδικών συστημάτων συναγερμού, που να παρέχουν ενδείξεις οποιασδήποτε δυσλειτουργίας ή βλάβης με τη δυνατότητα αυτόματης μετάπτωσης σε εφεδρική παροχή.
- Το 2010 υιοθετήθηκαν τα πρότυπα «**goal-based standards**» για τα Δ/Ξ και τα Φ/Γ πλοία χύδην ξηρού φορτίου, και απαίτησαν τα νέα πλοία να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται για όλη τη διάρκεια της επιχειρησιακής ζωής τους, και να είναι ασφαλή και περιβαλλοντικά φιλικά, σε άθικτη κατάσταση.
- Σύμφωνα με αυτόν τον κανονισμό τα πλοία πρέπει να έχουν επαρκή αντοχή, ακεραιότητα και σταθερότητα (Integrity and stability) με σκοπό να μειωθούν τα ρίσκα της απώλειας του πλοίου ή της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος εξαιτίας ζημιών στη δομή του πλοίου, περιλαμβάνοντας κατάρρευση (collapse), προκαλώντας πλημμύρα και απώλεια στεγανότητας.

Κεφάλαιο II-2: Η προστασία από πυρκαγιά – Ανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιάς (fire protection detection and extinction)

- Στα Μέρη του υποκεφάλαιου 2 του Κεφαλαίου II της ΔΣ SOLAS καθορίζονται οι απαιτήσεις που εξασφαλίζουν, το μεγαλύτερο δυνατό βαθμό πυροπροστασίας, ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς στα πλοία. Οι βασικοί κατευθυντήριοι άξονες του υποκεφάλαιου είναι τρεις:
- Η υποδιαίρεση του πλοίου σε κύριες ζώνες με πυρίμαχες φρακτές, δηλ. με φρακτές που έχουν επαρκή θερμική και κατασκευαστική αντοχή.
- Ο εντοπισμός, ο έλεγχος και η κατάσβεση οποιασδήποτε πυρκαγιάς στο χώρο όπου εκδηλώθηκε.
- Η προστασία των μέσων και οδών διαφυγής.

- Τα Μέρη Α, Γ, Δ εφαρμόζονται σε πλοία που οι τρόπιδές τους τοποθετήθηκαν ή που βρίσκονταν σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής την ή μετά την 01/07/1986. Αντίστοιχα, το μέρος Β εφαρμόζεται σε πλοία, που οι τρόπιδές τους τοποθετήθηκαν ή που βρίσκονταν σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής την ή μετά την 01/10/1994.
- Μεταξύ άλλων, οι ορισμοί που χρησιμοποιούνται στο υποκεφάλαιο αυτό είναι:
- Τυποποιημένη δοκιμή πυρκαγιάς είναι η δοκιμή κατά την οποία δοκίμια (μοντέλα) διαφραγμάτων ή καταστρωμάτων εκτίθενται μέσα σε κλίβανο σε θερμοκρασίες, που ανταποκρίνονται περίπου σε μια τυποποιημένη καμπύλη «χρόνου–θερμοκρασίας», για να διαπιστωθεί η αντοχή τους στη θερμότητα.
- Άκαυστο υλικό ονομάζεται εκείνο που ούτε καίγεται ούτε αποδίδει εύφλεκτους ατμούς σε αρκετή ποσότητα για αυτανάφλεξη, όταν θερμανθεί σε θερμοκρασία 750οC.
- Χωρίσματα κλάσης Α ονομάζονται αυτά που σχηματίζονται από φρακτές και καταστρώματα που πληρούν τους παρακάτω όρους: (α) Να είναι κατάλληλα ενισχυμένα και κατασκευασμένα από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό. (β) Να έχουν επαρκή μόνωση, ώστε να εμποδίζουν τη δίοδο καπνού και φλογών. (γ) Να είναι μονωμένα με εγκεκριμένα άκαυστα υλικά. Τα χωρίσματα της κλάσης Α διακρίνονται σε Α-60, Α-30, Α-15, Α-0 ανάλογα με το χρόνο αντοχής τους, σύμφωνα με την τυποποιημένη δοκιμή πυρκαγιάς.
- Χωρίσματα κλάσης Β ονομάζονται αυτά που σχηματίζονται από φρακτές, καταστρώματα, οροφές ή επενδύσεις που πληρούν τους παρακάτω όρους: (α) Να είναι κατασκευασμένα με τέτοιο τρόπο, ώστε να μπορούν να εμποδίζουν τη δίοδο φλόγας. (β) Να είναι μονωμένα. (γ) Να είναι κατασκευασμένα από άκαυστα υλικά. Τα χωρίσματα αυτής της κλάσης διακρίνονται σε Β-30, Β-0 ανάλογα με το χρόνο αντοχής τους, σύμφωνα με την τυποποιημένη δοκιμή πυρκαγιάς.
- Χωρίσματα κλάσης C ονομάζονται αυτά που κατασκευάζονται από εγκεκριμένα άκαυστα υλικά .
- Στους Κανονισμούς του Κεφαλαίου ΙΙ αναφέρονται ρητά ανά τύπο πλοίου οι προδιαγραφές και οι απαιτήσεις για τις διατάξεις των αντλιών και του κύριου δικτύου πυρκαγιάς, π.χ. διάμετρος και πίεση μόνιμα εγκατεστημένου δικτύου σωληνώσεων, όπως επίσης αριθμός, διάμετρος, υλικό κατασκευής εύκαμπτων σωλήνων πυρκαγιάς (δηλ. μάνικες).
- Επίσης, καθορίζεται ο αριθμός και η θέση των λήψεων πυρκαγιάς και επιπλέον οι τυποποιημένες διαστάσεις και οι εγκεκριμένοι τύποι διπλής χρήσης (ραντισμού/δέσμης) των ακροσωληνίων.
- Επιπλέον, ορίζονται οι τύποι και τα σχέδια των πυροσβεστήρων, ο εξοπλισμός του πυροσβέστη (προστατευτική ενδυμασία, αναπνευστική συσκευή κλπ.) και ο διεθνής σύνδεσμος ξηράς.

- Σχετικά με τα μόνιμα συστήματα κατάσβεσης πυρκαγιάς με αέριο, δηλ. τα συστήματα διοξειδίου του άνθρακα, τα συστήματα αλογονώμενων υδρογονανθράκων, τα συστήματα ατμού ή οποιοδήποτε άλλο αέριο ως προϊόν καύσης συγκεκριμένων προδιαγραφών ποσόστωσης οξυγόνου και μονοξειδίου του άνθρακα, καθορίζεται ρητά και απαγορεύεται η χρήση του εάν αναδίδει τοξικά αέρια σε τέτοιο βαθμό, που να δημιουργείται κίνδυνος για τα επιβαίνοντα άτομα.
- Επίσης, προβλέπονται διατάξεις για αυτόματη ηχητική προειδοποίηση στην περίπτωση απελευθέρωσης.
- Το **σύστημα ραντισμού** (sprinkler systems) προστατεύει όλους τους κλειστούς χώρους χρήσης και εξυπηρέτησης επιβατών και πληρώματος.
- Το σύστημα τηρείται πάντοτε σε ετοιμότητα, δηλ. υπό πίεση, και οι ραντιστήρες λειτουργούν αυτόματα, όταν η θερμοκρασία υπερβεί καθορισμένο όριο, ενώ συγχρόνως αυτόματος αναγγελτήρας ειδοποιεί σε ένα ή περισσότερα σημεία για την ύπαρξη ή ένδειξη πυρκαγιάς. Στα Ε/Γ πλοία (όχι όμως απαραίτητα και στα Φ/Γ) προβλέπεται εγκατάσταση περιπολίας για τον εντοπισμό πυρκαγιάς με την εγκατάσταση χειροκίνητων αναγγελτήρων πέρα από το προβλεπόμενο αυτόματο σύστημα αναγγελίας ή ελέγχου πυρκαγιάς.
- Επίσης, στα Ε/Γ πλοία πρέπει να προβλέπονται για κάθε χώρο δύο οδοί διαφυγής προς το κατάστρωμα για επείγουσα επιβίβαση στις σωστικές λέμβους. Στα Φ/Γ πλοία πρέπει να προβλέπεται τουλάχιστον μία οδός διαφυγής από κάθε χώρο προς το κατάστρωμα για επείγουσα επιβίβαση στις σωστικές λέμβους, ενώ στους χώρους μηχανών τουλάχιστον δύο οδοί διαφυγής.
- Σε όλα τα πλοία πρέπει να προβλέπονται μέσα κράτησης των ανεμιστήρων των χώρων μηχανών και φορτίου, καθώς και μέσα ασφάλισης των θυρών και των άλλων ανοιγμάτων προς τους χώρους αυτούς.
- Επίσης, τα μηχανήματα που θέτουν σε κίνηση τους ανεμιστήρες και εξαεριστήρες, οι αντλίες μετάγγισης πετρελαίου, οι αντλίες παροχής καυσίμου κυρίων μηχανών και γεννητριών πετρελαίου πρέπει να εφοδιάζονται με τηλεχειριστήρια, ώστε να μπορούν να ελέγχονται σε περίπτωση πυρκαγιάς από το ελεύθερο κατάστρωμα.
- Με παρόμοιο τρόπο οι σωληνώσεις παροχής και αναρρόφησης καυσίμου πρέπει να εφοδιάζονται με επιστόμιο, που να μπορεί να ασφαρίζεται έξω από το χώρο των μηχανών σε περίπτωση εκδήλωσης πυρκαγιάς μέσα σε αυτούς.

Σε όλα τα πλοία, για την καθοδήγηση των αξιωματικών, πρέπει να υπάρχουν σχεδιαγράμματα γενικής διάταξης, που να δείχνουν για κάθε κατάσταση:

- Τους σταθμούς ελέγχου.
- Τους τομείς πυρασφάλειας (ζώνες κλάσης A και πυρίμαχα χωρίσματα).
- Τα στοιχεία ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς.
- Το σύστημα ελέγχου πυρκαγιάς.
- Το σύστημα ραντισμού.
- Τις συσκευές καταπολέμησης πυρκαγιάς.
- Τις διατάξεις πρόσβασης σε διάφορους χώρους και τις θέσεις στεγανών θυρών.
- Το σύστημα αερισμού με τα κύρια χειριστήρια κλπ.

Επισημαίνεται ότι το σχέδιο ελέγχου πυρκαγιάς ή το εγχειρίδιο που περιέχει αυτό το σχέδιο πρέπει να είναι στη διάθεση των αξιωματικών και επίσης σε εμφανή θέση έξω από το υπερστέγασμα για την υποβοήθηση προσωπικού ξηράς, που πιθανότατα θα βοηθήσει στην καταπολέμηση της πυρκαγιάς, αν το πλοίο είναι κοντά σε ακτές.

Κεφάλαιο III: Τα σωστικά μέσα και η διάταξη τους (life-saving appliance and arrangements)

- Στο Μέρος A του Κεφαλαίου III της SOLAS ορίζεται σε ποια πλοία έχει εφαρμογή αυτό το Μέρος της σύμβασης και ποια πλοία απαλλάσσονται, πώς αξιολογούνται, δοκιμάζονται και γίνονται αποδεκτά τα σωστικά μέσα και τα συστήματα διάσωσης. Στη συνέχεια δίδεται η ερμηνεία ορισμένων σχετικών όρων:
- **Μικρό διεθνές ταξίδι** ονομάζεται αυτό κατά τη διάρκεια του οποίου το πλοίο δεν απομακρύνεται περισσότερο από 200 μίλια από λιμάνι ή τόπο, όπου οι επιβάτες και το πλήρωμα μπορούν να αποβιβασθούν με ασφάλεια και εφόσον η απόσταση μεταξύ του τελευταίου λιμανιού της χώρας από την οποία αρχίζει το ταξίδι και του τελικού λιμανιού προορισμού του δεν υπερβαίνει τα 600 μίλια.
- **Θερμο-προστατευτικό βοήθημα** ονομάζεται ο σάκος ή το ένδυμα που έχει κατασκευασθεί από υλικό αδιάβροχο και έχει μικρή θερμική αγωγιμότητα.

- Στολή κατάδυσης ορίζεται η προστατευτική στολή που μειώνει την απώλεια θερμότητας στο κρύο νερό.
- Καθαίρεση ελεύθερης πτώσης ορίζεται η μέθοδος καθαίρεσης ενός σωστικού μέσου κατά την οποία, ο εξοπλισμός του και τα άτομα που επιβαίνουν αφήνονται να πέσουν στη θάλασσα, χωρίς τη μεσολάβηση διάταξης συγκράτησης.

Στο Μέρος Β αναφέρονται οι απαιτήσεις, οι εγκεκριμένες προδιαγραφές και ο αριθμός των σωστικών μέσων σε θέματα:

- Επικοινωνίας και ειδικότερα: (α) Στις συσκευές ραδιοεπικοινωνίας για τη διάσωση των ναυαγών, όπως: Φορητές συσκευές ραδιοεπικοινωνίας για τη διάσωση ναυαγών, ράδιο-σημαντήρες ένδειξης θέσης σωστικών μέσων και ράδιο-τηλεφωνικές συσκευές. (β) Στις φωτοβολίδες κινδύνου. (γ) Στα μέσα εσωτερικής συνεννόησης και συναγερμού, που πρέπει να υπάρχουν σε κάθε πλοίο, όπως: Μόνιμες ή φορητές συσκευές για τη συνεννόηση μεταξύ σταθμών ελέγχου, συγκέντρωσης και επιβίβασης του πλοίου, σύστημα συναγερμού γενικού κινδύνου.
- Ατομικών σωσιβίων συσκευών ανά τύπο πλοίου, δηλ. οι σημαντήρες, τα σωσίβια τύπου ζακέτας ή ζώνης, οι στολές κατάδυσης κλπ.
- Πινάκων διαιρέσεων και οδηγιών ανά περίπτωση ανάγκης, δηλ. για τα σχέδια και τις οδηγίες που πρέπει να υπάρχουν σε εμφανείς θέσεις και κατάλληλη γλώσσα στους σταθμούς συγκέντρωσης και στους χώρους επιβατών.
- Οδηγιών λειτουργίας για τα σωστικά μέσα, δηλ. τις αφίσες ή πινακίδες που επεξηγούν τις διαδικασίες χειρισμού.
- Επάνδρωσης και εποπτείας των σωστικών μέσων, δηλ. τον ικανό αριθμό εκπαιδευμένων ατόμων, που θα καθοδηγήσουν και θα βοηθήσουν εκείνους που δεν είναι εκπαιδευμένοι, όπως επίσης ποιος αξιωματικός είναι υπεύθυνος ανά λέμβο και ποιος χειρίζεται την εγκατάσταση ραδιοεπικοινωνίας.
- Οδηγιών στοιβασίας των σωστικών μέσων, δηλ. πού πρέπει να βρίσκονται τα σωστικά μέσα ώστε σε κατάλληλο χρόνο (π.χ. διάρκειας μικρότερης των πέντε λεπτών) δύο άτομα να μπορούν να τα ετοιμάσουν για επιβίβαση και καθαίρεση.
- Συστημάτων καθαίρεσης και ανέλκυσης σωστικών μέσων, δηλ. των τύπων και των μηχανισμών απελευθέρωσης, ανακρέμασης κλπ.
- Συσκευών εκτόξευσης ορμιδίων.
- Εκπαίδευσης και γυμνασίων έκτακτης ανάγκης και ειδικότερα: (α) Στα εκπαιδευτικά εγχειρίδια. (β) Στην πρακτική εξάσκηση και στα γυμνάσια (π.χ. συναγερμού, εγκατάλειψης, πυρκαγιάς). (γ) Στην πρακτική εξάσκηση και στις οδηγίες. (δ) Στην καταχώριση σε ημερολόγιο.
- Λειτουργικής ετοιμότητας, συντήρησης και επιθεωρήσεων των σωστικών μέσων, δηλ. το θεσμοθετημένο ετήσιο ή μηνιαίο ή εβδομαδιαίο χρονικό διάστημα των απαραίτητων ελέγχων.

Στο Μέρος Γ συμπεριλαμβάνονται οι τεχνικές απαιτήσεις και προδιαγραφές των σωστικών μέσων του πλοίου. Το μέρος αυτό έχει χωρισθεί σε οκτώ τμήματα:

- Τμήμα I: Γενικά.
- Τμήμα II: Ατομικές σωσίβιες συσκευές (σημαντήρες, σωσίβια, στολές κατάδυσης, θερμο-προστατευτικά βοηθήματα).
- Τμήμα III: Σήματα οπτικής επικοινωνίας (φωτοβολίδες αλεξιπτωτικού τύπου, φωτοβολίδες χειρός, καπνογόνα).
- Τμήμα IV: Πλωτά σωστικά μέσα (σχεδίες άκαμπτες και πνευστές, λέμβοι διαφόρων τύπων και κατηγοριών).
- Τμήμα V: Σκάφη διάσωσης.
- Τμήμα VI: Συστήματα καθαίρεσης και επιβίβασης στα σωστικά μέσα.
- Τμήμα VII: Διάφορα άλλα συστήματα διάσωσης (ορμιδιοβόλα, συστήματα συναγερμού γενικής ανάγκης).
- Τμήμα VIII: Διάφορα θέματα (εγχειρίδια εκπαίδευσης, συντήρηση σωστικών μέσων κλπ.).
- Ο **διεθνής κώδικας για τα σωστικά μέσα** (international life-saving appliance code – LSA) περιέχει ειδικές τεχνικές απαιτήσεις για τα σωστικά μέσα και είναι υποχρεωτικός σύμφωνα με τον κανονισμό 34.

Κεφάλαιο IV: Ραδιοεπικοινωνίες (radio-communications)

- Το 1988 τα κράτη-μέλη του IMO υιοθέτησαν τις τροποποιήσεις της ΔΣ SOLAS, οι οποίες αναφέρονται στις ραδιοεπικοινωνίες, βελτιώνοντας το συμβατικό σύστημα ραδιοτηλεγραφίας και ραδιοτηλεφωνίας με τέτοιο τρόπο, ώστε να σχεδιασθεί και να αναπτυχθεί ένα νέο σύστημα επικοινωνίας στη ναυτιλία, γνωστό ως GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System).
- Στο Μέρος A του Κεφαλαίου IV της ΔΣ SOLAS αναφέρεται ότι έχει εφαρμογή σε όλα τα πλοία, που οι προϋπάρχοντες κανονισμοί ισχύουν και σε Φ/Γ πλοία 300 ΚΟΧ και άνω, εκτός από τα πλοία που πλέουν στις μεγάλες λίμνες της Βόρειας Αμερικής και στις υδάτινες οδούς που συνδέουν ή εισρέουν σε αυτές. Ειδικές διατάξεις ίσχυαν πριν την 1/1/1999 για πλοία ναυπηγημένα πριν την 1/2/1995.
- Μετά την 1/2/1999, κάθε πλοίο είναι υποχρεωμένο, ανεξάρτητα της ημερομηνίας ναυπήγησης του να εφαρμόζει όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις αυτού του κεφαλαίου. Επισημαίνεται ακόμη ότι καμιά διάταξη του κεφαλαίου αυτού δεν εμποδίζει πλοίο, σωστικό μέσο ή άνθρωπο σε κίνδυνο να χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε μέσο έχει στη διάθεσή του για να προσελκύσει την προσοχή, να επισημάνει τη θέση του και να ζητήσει βοήθεια.

Τα κράτη-μέλη που έχουν υπογράψει τη ΔΣ SOLAS, επιθυμούν να μην αποκλίνουν από τις απαιτήσεις του κεφαλαίου. Η Αρχή έχει δικαίωμα να απαλλάξει, μερικώς ή υπό όρους μεμονωμένα πλοία, αλλά κάθε Αρχή θα καταθέτει στον ΙΜΟ, όσο το δυνατό συντομότερα μετά την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους, μια αναφορά με όλες τις απαλλαγές που έχουν δοθεί κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Στη συνέχεια, μεταξύ άλλων, δίνονται κάποιοι από τους ορισμούς αυτού του Κεφαλαίου:

- Ψηφιακή επιλογική κλήση (digital selective calling -DSC) είναι η τεχνική, η οποία χρησιμοποιεί ψηφιακούς κώδικες και καθιστά ικανό ένα ραδιοσταθμό να έρθει σε επαφή και να μεταδώσει πληροφορίες σε έναν άλλο σταθμό ή ομάδα σταθμών, εφαρμόζοντας τις συστάσεις της Διεθνούς Συμβουλευτικής Επιτροπής Ραδιοεπικοινωνιών (International Radio Consultative Committee – CCIR).
- INMARSAT είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Δορυφορικός Οργανισμός, ο οποίος ιδρύθηκε από τη σχετική διεθνή Σύμβαση το 1976.
- Διεθνής Υπηρεσία NAVTEX σημαίνει τις συντονισμένες εκπομπές και αυτόματες λήψεις στους 518 khz, πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας μέσω της τηλεγραφίας στενής ζώνης άμεσης εκτύπωσης στην αγγλική γλώσσα.
- Ραδιοεντοπισμός σημαίνει την εξεύρεση της θέσης πλοίου, αεροσκάφους ή ναυαγών που κινδυνεύουν, από τις μονάδες διάσωσης.
- Πληροφορίες ναυτικής ασφάλειας σημαίνει ναυτιλιακές και μετεωρολογικές προειδοποιήσεις, μετεωρολογικά δελτία και άλλων ειδών μηνύματα ασφάλειας, επείγουσας φύσης, που εκπέμπονται προς τα πλοία.
- Υπηρεσία δορυφόρου πολικής τροχιάς σημαίνει την υπηρεσία που βασίζεται σε δορυφόρους πολικής τροχιάς, οι οποίοι λαμβάνουν και μεταδίδουν σήματα κινδύνου από τις συσκευές EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon) και η οποία παρέχει τη θέση τους.
- Κανονισμοί ραδιοεπικοινωνίας σημαίνει τους κανονισμούς που είναι προσαρτημένοι ή θεωρούνται ότι είναι προσαρτημένοι στις πιο πρόσφατες τροποποιήσεις περί ραδιοεπικοινωνίας, που ισχύουν κάθε φορά.
- Θαλάσσια περιοχή Α1, σημαίνει κάθε θαλάσσια περιοχή, που καλύπτεται από τουλάχιστον ένα εγκατεστημένο σταθμό VHF (Very High Frequency) και δυνατότητα ψηφιακής επιλογικής κλήσης, όπως καθορίζεται από το κράτος που έχει υπογράψει τη SOLAS.
- Θαλάσσια περιοχή Α2, σημαίνει κάθε θαλάσσια περιοχή εξαιρούμενης της θαλάσσιας περιοχής Α1, που καλύπτεται από εγκατεστημένους σταθμούς MF (Medium Frequency) και υπάρχει η δυνατότητα ψηφιακής επιλογικής κλήσης, όπως καθορίζεται από το κράτος που έχει υπογράψει τη SOLAS.
- Θαλάσσια περιοχή Α3, σημαίνει κάθε θαλάσσια περιοχή, εξαιρουμένων των θαλασσιών περιοχών Α1 και Α2, που καλύπτεται από τις εκπομπές των γεωστατικών δορυφόρων του INMARSAT.
- Θαλάσσια περιοχή Α4, σημαίνει κάθε θαλάσσια περιοχή, που δεν περιλαμβάνεται στις θαλάσσιες περιοχές Α1, Α2 και Α3.

Συμπληρωματικά κάθε πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου θα μπορεί:

- Να μεταδίδει σήματα κινδύνου πλοίου-ξηράς τουλάχιστον με δύο ανεξάρτητα διαφορετικά μέσα, χρησιμοποιώντας μια διαφορετική υπηρεσία ραδιοεπικοινωνίας.
- Να λαμβάνει σήματα κινδύνου ξηράς-πλοίου.
- Να μεταδίδει και να λαμβάνει σήματα κινδύνου πλοίου-πλοίου, σήματα επικοινωνίας, συντονισμού έρευνας και διάσωσης, τοπικές επικοινωνίες πληροφορίας ναυτιλιακής ασφάλειας, γενικής φύσης ραδιοεπικοινωνίες από και προς χερσαία ραδιοσυστήματα ή δίκτυα επικοινωνίας γέφυρας-γέφυρας.

Στο Μέρος Γ αυτού του Κεφαλαίου ορίζεται ότι κάθε πλοίο θα διαθέτει ραδιοεγκαταστάσεις ανάλογες με τις λειτουργικές απαιτήσεις, που καθορίζονται από τον κανονισμό, και κατάλληλες για τη θαλάσσια περιοχή ή περιοχές διαμέσου των οποίων θα πλεύσει κατά το προγραμματισμένο ταξίδι.

Οι ραδιοεγκαταστάσεις θα είναι εγκεκριμένου τύπου από την Αρχή για να εξασφαλίζεται με την τοποθέτησή τους ότι δεν επηρεάζονται από παρεμβολές, επίδραση νερού, ακραίων θερμοκρασιών και θα εξασφαλίζεται ο μεγαλύτερος δυνατός βαθμός ασφάλειας και λειτουργικής διαθεσιμότητας. Ο εγκεκριμένος και απαραίτητος ραδιοεξοπλισμός για τα πλοία είναι:

- VHF/DSC ικανό να διατηρεί συνεχή φυλακή στο κανάλι 70.
- Αναμεταδότη ραντάρ 9 GHz.
- Ένα δέκτη NAVTEX.
- Ένα EPIRB 406 MHz ή 1,6 GHz ανάλογα με την περιοχή πλεύσης.
- Αναμεταδότες έρευνας και διάσωσης (search and rescue transponders - SARTs) για τον εντοπισμό της θέσης του πλοίου ή του σκάφους επιβίωσης.
- Στη συνέχεια ο κανονισμός διαχωρίζει τις θαλάσσιες περιοχές A1, A2, A3, A4 και καθορίζει τις πρόσθετες απαιτήσεις για κάθε περιοχή. Στο Μέρος Β αναφέρεται ότι κάθε πλοίο θα πρέπει να τηρεί συνεχείς φυλακές εν πλω σε όλες τις συχνότητες κινδύνου, ψηφιακής επιλογικής κλίσης, ραδιοτηλεφωνίας, ραδιοτηλετυπίας, και εκπομπής πληροφοριών ναυτιλιακής ασφάλειας.
- Κάθε πλοίο θα διαθέτει ειδικά εκπαιδευμένους χειριστές για ραδιοεπικοινωνίες κινδύνου και ασφάλειας, που ικανοποιούν την Αρχή. Οι χειριστές θα διαθέτουν πιστοποιητικά που καθορίζονται στους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνίας. Ένας από αυτούς θα ορισθεί ως ο κύριος χειριστής ραδιοεπικοινωνιών κατά τη διάρκεια περιστατικών κινδύνου.
- Εγγραφές όλων των περιστατικών, που συνδέονται με τη ραδιοεπικοινωνία και που φαίνονται να είναι σημαντικές για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, θα καταγράφονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κανονισμών ραδιοεπικοινωνίας στο ημερολόγιο ασυρμάτου (Μέρος Δ).
- Αυτό το κεφάλαιο της SOLAS είναι στενά συνδεδεμένο με τις διατάξεις της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών (ITU).

Κεφάλαιο V: Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (safety of navigation)

- Αυτό το κεφάλαιο αναφέρεται στα εμπορικά πλοία, εκτός αυτών που πλέουν στην περιοχή των μεγάλων λιμνών της Βόρειας Αμερικής και ρυθμίζει θέματα ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα. Στη συνέχεια παρουσιάζονται συνοπτικά ορισμένες υποχρεώσεις που προκύπτουν από τους σχετικούς κανονισμούς του εν λόγω κεφαλαίου:
- Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου είναι υποχρεωμένος να δίνει πληροφορίες στις Αρχές και τα συμπλέοντα πλοία για: (α) Επικίνδυνους πάγους. (β) Επικίνδυνα ναυάγια. (γ) Επερχόμενες τροπικές θύελλες ή καταιγίδες. (δ) Χαμηλές θερμοκρασίες με ανέμους που προκαλούν επικάθιση πάγων. (ε) Ανέμους δύναμης άνω των δέκα (10) μποφόρ.
- Προβλέπεται η γλώσσα και ο τρόπος μετάδοσης των παραπάνω σημάτων κινδύνου, ώστε να είναι κατανοητά. Αξιοσημείωτο είναι ότι οι πλοίαρχοι ενθαρρύνονται από τα συμβαλλόμενα κράτη στη συλλογή μετεωρολογικών στοιχείων, για εξέταση, διάδοση και ανταλλαγή, με σκοπό την εξυπηρέτηση της ναυτιλίας ως τοπικοί μετεωρολογικοί παρατηρητές.
- Προβλέπεται υποχρέωση των κρατών-μελών για τη διατήρηση υπηρεσίας περιπολιών πάγων, με σκοπό να πληροφορούνται τα διερχόμενα πλοία για την κατάσταση των επικινδύνων περιοχών πάγων.
- Καθορίζονται λεπτομερώς οι υποχρεώσεις και οι διαδικασίες των πλοιάρχων των πλοίων, όταν λαμβάνουν σήματα κινδύνου και προβλέπεται η υποχρέωση να παρέχεται συνδρομή σε πλοία ή και πρόσωπα που κινδυνεύουν.
- Ειδικότερα, αναφέρεται ότι: *«Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που βρίσκεται εν πλω, όταν λάβει σήμα ότι άλλο πλοίο ή αεροσκάφος ή κάποιο σωστικό μέσο τους βρίσκεται σε κίνδυνο, είναι υποχρεωμένος να πλεύσει ολοταχώς σε βοήθεια των ατόμων που κινδυνεύουν, ειδοποιώντας εφόσον είναι δυνατό. Εάν ο πλοίαρχος δεν μπορεί να πράξει κατ' αυτόν τον τρόπο ή εάν λόγω συνθηκών δεν θεωρεί σκόπιμο ή αναγκαίο να προστρέξει σε βοήθεια, οφείλει να καταχωρίσει το γεγονός και τις αιτίες στο ημερολόγιο του πλοίου».*
- Σύμφωνα με τους κανονισμούς αυτού του κεφαλαίου, τα κράτη-μέλη αναλαμβάνουν την υποχρέωση: (α) Του καθορισμού διατάξεων επαρκούς ποιοτικής και ποσοτικής επάνδρωσης των πλοίων. (β) Της εγκατάστασης βοηθημάτων ναυσιπλοΐας (π.χ. ραδιοφάροι κλπ.), για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. (γ) Της εξασφάλισης των μέσων επιτήρησης των ακτών και διάσωσης προσώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα.
- Οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν την ίδρυση, λειτουργία και συντήρηση μέσων εντοπισμού και διάσωσης προσώπων που κινδυνεύουν, ανάλογα με την πυκνότητα της κίνησης και των κινδύνων ναυσιπλοΐας. Επιπλέον πρέπει να παρέχονται πληροφορίες για τα διαθέσιμα μέσα.

- Ειδικά για τα εμπορικά πλοία, σύμφωνα με τους κανονισμούς αυτού του κεφαλαίου, πρέπει:
 - (1) Να καλύπτονται οι απαιτήσεις για την ασφάλεια των πλοηγών που επιβιβάζονται σε αυτά, π.χ. για τις κλίμακες πλοηγών, τις πλευρικές θύρες, τους μηχανικούς ανελκυστήρες, το φωτισμό και το σχετικό εξοπλισμό.
 - (2) Να ελέγχεται η άμεση μετάπτωση της πηδαλιούχησης του πλοίου από τον αυτόματο πιλότο στο χειροκίνητο έλεγχο, όταν το πλοίο κινείται σε περιοχές με πυκνή θαλάσσια κυκλοφορία ή σε συνθήκες περιορισμένης ορατότητας ή σε οποιαδήποτε άλλη επικίνδυνη κατάσταση ναυσιπλοΐας.
 - (3) Να υπάρχουν τα κατάλληλα φώτα ναυσιπλοΐας, σύμφωνα με τη ΔΣ για την αποφυγή συγκρούσεων.
 - (4) Να υπάρχουν οι ναυτιλιακές συσκευές που προβλέπονται με βάση το μέγεθος του πλοίου και να είναι εγκεκριμένου τύπου από την αρμόδια Αρχή.
 - (5) Να εκτελούνται δοκιμές και γυμνάσια στους μηχανισμούς πηδαλίου, τα αποτελέσματα των οποίων θα πρέπει να καταχωρούνται στο ημερολόγιο του πλοίου. (
 - (6) Να είναι εφοδιασμένα με επαρκή αριθμό και είδος ναυτιλιακών χαρτών, οδηγιών, φαροδεικτών, πινάκων παλιρροιών και άλλων ναυτιλιακών εκδόσεων, που είναι απαραίτητα για τα ταξίδια που εκτελούν.
 - (7) Να είναι εφοδιασμένα με το διεθνή Κώδικα Σημάτων.
- Το κεφάλαιο αυτό κάνει υποχρεωτική τη μεταφορά των δεδομένων καταγραφής των ταξιδιών (voyage data recorders –VDRs) και των συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης των πλοίων (automatic ship identification systems –AIS).
- Πρόκειται για την ίδια χρήση που κάνουν τα μαύρα κουτιά (black boxes) στις αερομεταφορές.
- Αυτό το σύστημα προωθεί ένα υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας στη θάλασσα, επιτρέποντας στις ναυτιλιακές αρχές να εντοπίζουν και να παρακολουθούν τα πλοία.
- Η τεχνολογία AIS αναπτύχθηκε και εφαρμόστηκε με στόχους την αυτοματοποίηση και τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας στη θάλασσα, την πρόληψη των συγκρούσεων μέσω της λειτουργίας από πλοίο σε πλοίο, την παροχή βασικών πληροφοριών για ένα πλοίο και το φορτίο του σε άλλα πλοία και μέρη εντός των παράκτιων ζωνών και τη λειτουργία ως εργαλείο διαχείρισης κυκλοφορίας για τις υπηρεσίες κυκλοφορίας πλοίων (Vessel Traffic Services -VTS).

Κεφάλαιο VI: Μεταφορά φορτίων (carriage of cargoes)

- Το Κεφάλαιο VI της SOLAS αφορούσε αποκλειστικά στη μεταφορά των σιτηρών, μέχρι την τροποποίηση του 1991, οπότε συμπεριέλαβε όλους τους τύπους φορτίων, που μεταφέρονται σε χύμα μορφή εκτός των υγρών και αερίων σε χύμα μορφή.
- Τα σιτηρά, λόγω της χαρακτηριστικής ιδιομορφίας τους να μετατοπίζονται εντός των κυτών φορτίου με συνέπεια την αρνητική επίδρασή τους στις κλίσεις και στην ευστάθεια του πλοίου, απαιτούν συγκεκριμένα μέτρα και μεθόδους στοιβασίας, διεύθεσης ή χαπιαρίσματος και ασφάλισης, με στόχο την αποφυγή μεγάλων ελευθέρων επιφανειών.
- Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στον τρόπο κατασκευής των αμπαριών των πλοίων, που μεταφέρουν σιτηρά, και στις μεθόδους υπολογισμού των τάσεων του πλοίου.
- Σε αυτό το κεφάλαιο περιέχονται επίσης οι διεθνείς κώδικες (α) σιτηρών, (β) ασφαλούς πρακτικής για το στοιβάσμα και την ασφάλιση του φορτίου, (γ) ασφαλούς πρακτικής για τα πλοία μεταφοράς ξυλείας στο κατάστρωμα και (δ) ασφαλούς πρακτικής για τα στερεά χύμα φορτία.
- Στις τροποποιήσεις του 1994 συμπεριελήφθησαν κανονισμοί που αφορούν στα μοναδοποιημένα φορτία, π.χ. οι τρόπους φόρτωσης, στοιβασίας και ασφάλισης των εμπορευματοκιβωτίων.
- Στις τροποποιήσεις του 1998 συμπεριελήφθησαν οδηγίες καθιέρωσης και χρήσης του εγχειριδίου ασφάλισης φορτίου και του τρόπου επικοινωνίας πλοίου-ξηράς κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση. Πρόκειται για τον Διεθνή Κώδικα Σιτηρών (International Grain Code –IGC). Όλα τα πλοία που μεταφέρουν σιτηρά ως φορτίο πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του εν λόγω κώδικα.

Κεφάλαιο VII: Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (carriage of dangerous cargoes)

- Με τους κανονισμούς του Κεφαλαίου VII της SOLAS γενικά ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων φορτίων όπως:
- Η κατάταξη των επικινδύνων φορτίων σε κλάσεις.
- Ο τρόπος ασφαλούς συσκευασίας τους.
- Η σήμανση και η επιγραφή των συσκευασιών.
- Ο εφοδιασμός του πλοίου που μεταφέρει τα επικίνδυνα εμπορεύματα με σχετικά έγγραφα και πιστοποιητικά.
- Οι απαιτήσεις στοιβασίας.
- Οι ειδικοί περιορισμοί στη μεταφορά εκρηκτικών υλικών από Ε/Γ πλοία κλπ.

Πιο συγκεκριμένα, η πρώτη κατηγορία αφορά στα επικίνδυνα φορτία σε συσκευασμένη μορφή (packaged form) και περιλαμβάνει οδηγίες για την ταξινόμηση, συσκευασία, σήμανση, επισήμανση, τεκμηρίωση και στοιβασία τους.

Οι κυβερνήσεις των κρατών-μελών οφείλουν να εκδώσουν οδηγίες και το κεφάλαιο κάνει υποχρεωτικό τον **Κώδικα Επικίνδυνων Φορτίων** του IMO (International Maritime Dangerous Goods Code –IMDG) ο οποίος συχνά αναβαθμίζεται με σκοπό την κατηγοριοποίηση νέων επικίνδυνων φορτίων και τη συμπλήρωση ή ανανέωση των υφιστάμενων διατάξεων.

Κεφάλαιο VIII: Πυρηνοκίνητα πλοία (nuclear ships)

Εξαιτίας των κινδύνων της ραδιενέργειας καθώς και άλλων κινδύνων από την πυρηνική ενέργεια, στο κεφάλαιο αυτό προβλέπονται τα εξής μέτρα ασφάλειας:

- Απαιτείται η έγκριση της Αρχής για την εγκατάσταση πυρηνικών αντιδραστήρων.
- Η Αρχή φροντίζει ώστε να μην υπάρχει αδικαιολόγητη εκπομπή ραδιενέργειας ή άλλοι κίνδυνοι από την πυρηνική ενέργεια για τους επιβάτες, το κοινό, τις οδούς ναυσιπλοΐας ή τις προμήθειες τροφίμων και νερού.
- Συντάσσεται έκθεση ασφάλειας και εγχειρίδιο λειτουργίας της πυρηνικής εγκατάστασης και εγκρίνεται από την Αρχή.
- Εκτελούνται οι επιθεωρήσεις, που προβλέπονται για τα υπόλοιπα πλοία, και επιπλέον ειδικές επιθεωρήσεις, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της έκθεσης ασφάλειας.
- Εκδίδονται ειδικά πιστοποιητικά από την Αρχή, που αποκαλούνται Πιστοποιητικά Ασφάλειας Πυρηνοκίνητου Πλοίου, τα οποία ισχύουν μέχρι δώδεκα (12) μήνες.
- Το κεφάλαιο αναφέρεται στον λεπτομερή και περιεκτικό Κώδικα για την Ασφάλεια των Πυρηνοκίνητων Εμπορικών Πλοίων (Code of Safety for Nuclear Merchant Ships) που υιοθετήθηκε από τον IMO το 1981.

Κεφάλαιο IX: Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων (management for the safe operation of ships)

- Στο Κεφάλαιο IX της SOLAS περιλαμβάνεται ο **Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης** (ISM Code) ο οποίος εφαρμόζεται υποχρεωτικά σε όλα τα εμπορικά πλοία πάνω από 500 ΚΟΧ από την 01/07/1998 ανεξάρτητα από την ημερομηνία ναυπήγησης τους, ενώ σε ειδικές κατηγορίες Φ/Γ πλοίων και εξέδρες εξόρυξης πάνω από 500 ΚΟΧ, η καταλυτική ημερομηνία εφαρμογής είναι η 01/07/2002.

Κεφάλαιο X: Μέτρα ασφάλειας για τα υψηλής ταχύτητας πλοίου (safety measures for high-speed craft).

- Στο Κεφάλαιο X της SOLAS ορίζεται ότι τα πιστοποιητικά και οι άδειες που εκδίδονται σύμφωνα με τον **Κώδικα Υψηλής Ταχύτητας Πλοίων** (International Code of Safety for High-Speed Craft) θα έχουν την ίδια ισχύ και την ίδια αναγνώριση, όπως τα πιστοποιητικά του Κεφαλαίου I της εν λόγω σύμβασης. Ο κανονισμός επισημαίνει ότι οι απαιτήσεις του κώδικα είναι υποχρεωτικές και όχι συμβουλευτικές.
- Το Κεφάλαιο αυτό αφορά σε όλα τα υψηλής ταχύτητας πλοία που κατασκευάστηκαν την ή μετά 01/01/1996 και αργότερα. Οποιοδήποτε πλοίο ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατασκευής του, που υφίσταται επισκευές, αλλαγές, μετασκευές ή εξοπλισμούς, συνεχίζει να συμμορφώνεται τουλάχιστον με τις απαιτήσεις, που εφαρμόζονταν πρωτύτερα.
- Κάθε πλοίο που είχε κατασκευασθεί πριν την 01/01/1996, θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα σαν να κατασκευάσθηκε την ή μετά τη συγκεκριμένη ημερομηνία.

1. Το πρωτόκολλο του 1978

- Το 1978 στη Συνδιάσκεψη για την Ασφάλεια των Δ/Ξ και την Πρόληψη της Ρύπανσης (Tanker Safety Pollution Prevention -TSPP), καταρτίστηκε το πρωτόκολλο της σύμβασης που τέθηκε σε ισχύ το 1981 και σύμφωνα με το οποίο καθιερώθηκαν τα εξής:
- Το **σύστημα αδρανούς αερίου** (Inert Gas System –IGS) με παροχή αερίων στις δεξαμενές φορτίου όπως το άζωτο ή το διοξείδιο του άνθρακα ή μείγμα αερίων που περιέχει ανεπαρκή ποσότητα οξυγόνου ώστε να γίνεται αδύνατη η καύση των υδρογονανθράκων.
- Το σύστημα αυτό θα εφαρμοζόταν στα νέα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου (crude oil carriers) και αυτά που μετέφεραν παράγωγα πετρελαίου (product carriers) άνω των 20.000 DWT αλλά και για τα ήδη υπάρχοντα Δ/Ξ άνω των 70.000 DWT από την 1^η Μαΐου 1983, και για τα πλοία από 20.000– 70.000 DWT από την 1^η Μαΐου 1985.
- **Πρόσθετα ραντάρ.** Όλα τα πλοία άνω των 1.600 GRT να διαθέτουν ραντάρ ενώ για όλα τα πλοία άνω των 10.000 GRT να διαθέτουν 2 ραντάρ, και το καθένα να μπορεί να λειτουργήσει ανεξάρτητα από το άλλο.
- **Συστήματα διπλής δυνατότητας πλοήγησης.** Όλα τα Δ/Ξ άνω των 10.000 GRT να έχουν το σύστημα «two remote steering gear control systems» το οποίο να μπορεί να λειτουργήσει ξεχωριστά από τα συστήματα της γέφυρας. Το βασικό σύστημα πλοήγησης των νέων Δ/Ξ άνω των 10.000 GRT να περιλαμβάνει δύο ή περισσότερες όμοιες μονάδες ισχύος, και να είναι ικανό να λειτουργήσει το ηδάλιο (rudder) με μία ή δύο μονάδες ισχύος.

2. Το πρωτόκολλο του 1988

- Στο Πρωτόκολλο του 1988 της ΔΣ SOLAS (σε ισχύ το 2000) και στις τροποποιήσεις της τα έτη 1988, 1989 και 1990 που αναφέρονται σε πλοία Ro-Ro, σε αλλαγές των Κεφαλαίων II-1 και II-2, III, IV, V και VI, σε θέματα ευστάθειας για πλοία γενικού φορτίου πάνω από 100μ μήκος και το πιο σημαντικό, στην καθιέρωση του **Παγκόσμιου Συστήματος Ναυτιλιακών Κινδύνων και Ασφάλειας** (Global Maritime Distress and Safety System - GMDSS), οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ το Φεβρουάριο του 1992.
- Επίσης, οι κανονισμοί 23-2 και 42-1 του κεφαλαίου II-1 προτίθενται να βελτιώσουν τον έλεγχο στις μπουκαπόρτες και τις περιοχές που στοιβάζεται το φορτίο καθώς και τον φωτισμό άμεσης ανάγκης.
- Αυτές οι τροποποιήσεις (σε ισχύ το 1990) βασίστηκαν στην ανάλυση του ατυχήματος του **Herald of Free Enterprise** (1987) και περιλαμβάνουν λεπτομέρειες με ποιον τρόπο η σταθερότητα των Ε/Γ πλοίων όταν έχουν υποστεί ζημιές μπορεί να καθοριστεί και απαιτήσεις για όλες τις πόρτες που φορτώνονται τα διάφορα εμπορεύματα να είναι κλειστές πριν αναχωρήσει το πλοίο.
- Πρόσθετα, είναι υποχρεωτικό όλα τα Ε/Γ πλοία να περνούν μία ελαφριά επιθεώρηση κάθε πέντε (5) χρόνια για να εξασφαλιστεί ότι η σταθερότητα τους δεν έχει δυσμενώς επηρεαστεί από τη συγκέντρωση πρόσθετου βάρους ή οποιωνδήποτε αλλαγών στη δομή του.
- Το πρωτόκολλο εισήγαγε ένα **Σύστημα Εναρμονισμού των Επιθεωρήσεων και Πιστοποιήσεων** (Harmonized System of Surveys and Certification –HSSC) με σκοπό την εναρμόνιση με τις δύο (2) άλλες συμβάσεις, τη Load Lines (1966) και τη MARPOL (1973/78). Ο στόχος είναι να επιλύονται προβλήματα που προκαλούνται από το γεγονός ότι οι απαιτήσεις των τριών (3) συμβάσεων ποικίλλουν, οπότε π.χ. ένα πλοίο να έχει την υποχρέωση δεξαμενισμού (dry-dock) για επιθεώρηση από τη μία σύμβαση και λίγο αργότερα από την επιθεώρηση σε συνδυασμό με την άλλη σύμβαση.
- Δίνοντας τη δυνατότητα να γίνουν οι επιθεωρήσεις στον ίδιο χρόνο, το σύστημα σκοπεύει να μειώσει τα έξοδα των πλοιοκτητών και των διοικητικών αρχών.

Οι τροποποιήσεις του 2006

- Αυτές υιοθετήθηκαν το Μάιο του 2006 και τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2008. Αφορούν σε ένα νέο Κανονισμό για το **LRIT** (Long-Range Identification and Tracking of Ships) που περιλαμβάνεται στο Κεφάλαιο V της SOLAS για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.
- Αποτελεί υποχρεωτική απαίτηση για τα παρακάτω πλοία που ασκούν διεθνή ταξίδια: Ε/Γ περιλαμβάνοντας τα υδροπτέρυγα, Φ/Γ άνω των 300 GT και των γεωτρύπανων/πλατφόρμων.
- Το LRIT διαθέτει τις πληροφορίες για θέματα ασφάλειας, έρευνας και διάσωσης ανάμεσα στα κράτη-μέλη της σύμβασης. Κάθε κράτος της σημαίας του πλοίου διατηρεί το δικαίωμα να προστατεύει το πλοίο σχετικά με τα βασικά του στοιχεία, αλλά επιτρέπεται στο παράκτιο κράτος να έχει πρόσβαση στις πληροφορίες για τα πλοία που βρίσκονται πλησίον των ακτών του.
- Ο Κανονισμός αυτός δεν δημιουργεί νέα κυριαρχικά δικαιώματα των κρατών για τα πλοία πέραν αυτών που αναγνωρίζονται από το διεθνές δίκαιο και συγκεκριμένα τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS). Οι επόμενες τροποποιήσεις του ίδιου μήνα τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιουλίου 2010 και αφορούσαν στα εξής:
- Κεφάλαιο II-2: Προστασία από πυρκαγιά ενώ αφορά σε απαιτήσεις για τον ειδικό εξοπλισμό, αλλά και για όλα τα εύφλεκτα πετρελαιοειδή για τα πλοία που κατασκευάστηκαν από και μετά την 1^η Φεβρουαρίου 1992 και από και μετά την 1^η Ιουλίου 1998.
- Κεφάλαιο III: Σωστικά μέσα, σχετικά με παιδικά σωσίβια (χιτώνες), ειδικά για τα Ε/Γ σε ταξίδια που διαρκούν λιγότερο από 24 ώρες πρέπει να αντιστοιχούν στο 2,5% του αριθμού των επιβατών, ενώ για μεγαλύτερης διάρκειας ταξίδια πρέπει να υπάρχει ο αντίστοιχος αριθμός σωσιβίων ίσος με το συνολικό αριθμό των παιδιών πάνω στο πλοίο.
- Κεφάλαιο IV: Ραδιοεπικοινωνίες, όπου απαιτείται τα πλοία να διαθέτουν ειδικά ραντάρ τύπου EPIRB, ικανά να εκπέμπουν σήμα κινδύνου διαμέσου της τροχιάς των αρκτικών δορυφόρων (Polar Orbiting Satellite Service –COSPAS/SARSAT), λειτουργώντας στους 406 MHz band.
- Κεφάλαιο V: Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας. Συγκεκριμένα στον κανονισμό 22 προστίθεται παράγραφος που αφορά στην ορατότητα από τη γέφυρα (Navigation Bridge Visibility), επιτρέποντας την ανταλλαγή έρματος στη θάλασσα με την προϋπόθεση ότι ο πλοίαρχος έχει εξασφαλίσει τη δυνατότητα εκτέλεσης με ασφαλείς διαδικασίες (τυφλοί τομείς, ή μειωμένα οριζόντια πεδία ενόρασης να λαμβάνονται υπόψη). Η όλη διαδικασία πρέπει να εκτελείται σύμφωνα με το σχέδιο διαχείρισης έρματος (Ballast Water Management Plan).
- Το πολύνεκρο ατύχημα του Κορεάτικου Ε/Γ πλοίου **Sewol** (2014) είναι αντιπροσωπευτικό.

- Οι επόμενες τροποποιήσεις αφορούν στο Δεκέμβριο του 2006 και τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2008/2010 αντίστοιχα. Έχουν ως αντικείμενο τα πρότυπα ασφάλειας των Ε/Γ πλοίων, ιδιαίτερα για τα μεγάλης μεταφορικής ικανότητας Ε/Γ πλοία τα οποία ναυπηγούνται σήμερα, και το κατά πόσο οι υπάρχοντες κανονισμοί θεωρούνται επαρκείς.
- Η νέα φιλοσοφία των τροποποιήσεων αυτών βασίζεται στην έμφαση που δίδεται στην πρόληψη μίας απώλειας πλοίου από την πρώτη στιγμή και ότι τα μελλοντικά Ε/Γ πλοία πρέπει να σχεδιάζονται με τέτοιο τρόπο επιβίωσης ώστε, σε περίπτωση απώλειας, οι επιβάτες να μπορούν να παραμείνουν πάνω στο πλοίο, ενώ το πλοίο πλησιάζει στο λιμάνι. Συγκεκριμένα, οι τροποποιήσεις περιλαμβάνουν:
 - Εναλλακτικά σχέδια και καθορισμός αυτών.
 - Χώρους προστασίας πάνω στο πλοίο (safe areas) και τα απαραίτητα συστήματα να διατηρούνται ενώ το πλοίο προσεγγίζει ένα λιμάνι μετά το συμβάν, π.χ. απαιτείται περίσσεια πρόωση.
 - Κέντρα ασφάλειας πάνω στο πλοίο (Safe Centers), όπου τα συστήματα μπορούν να ελέγχονται και να λειτουργούν με κατάλληλο τρόπο.
 - Συστήματα κινδύνου και εντοπισμού πυρκαγιών, περιλαμβάνοντας τις απαιτήσεις για χειρισμό δίχως τη χρήση αυτοματοποίησης.
 - Χρόνος που απαιτείται για την ομαλή εγκατάλειψη του πλοίου, καθώς και τους τρόπους διαφυγής σε περίπτωση πυρκαγιάς (συστήματα εξαερισμού).
- Επίσης, οι τροποποιήσεις αφορούν στο Κεφάλαιο II-2 της σύμβασης και στο Διεθνή Κώδικα για τα Συστήματα Ασφάλειας Πυρκαγιάς (Fire Safety Systems Code -FSS) προκειμένου να ενισχυθεί με κατάλληλα μέτρα η προστασία από πυρκαγιά, σχετικά με τα μπαλκόνια των καμπινών στα Ε/Γ πλοία. Τα μέτρα αυτά ήταν αποτέλεσμα της πυρκαγιάς στο κρουαζιερόπλοιο **Star Princess** (2005) όταν έπλεε μεταξύ των νησιών Cayman και της Jamaica.
- Για τον Κανονισμό III/19.3.3.4 περί της πρόβλεψης για καθέλκυση των «free-fall» βαρκών κατά τη διάρκεια των ασκήσεων εγκατάλειψης του πλοίου. Οι τροποποιήσεις επιτρέπουν είτε την καθέλκυση της βάρκας διάσωσης ελεύθερα μόνο με το απαιτούμενο πλήρωμα πάνω σε αυτή για το χειρισμό της, είτε την καθέλκυσή της στο νερό με τα δευτερεύοντα μέσα, δίχως τη συμμετοχή του πληρώματος, αλλά μόνο κατά τη διάρκεια των ελιγμών αυτής.
- Ο στόχος είναι η πρόληψη των ατυχημάτων των βαρκών διάσωσης κατά την εγκατάλειψη του πλοίου.
- Σχετικά με τους Κανονισμούς II-1/3-2 απαιτείται υποχρεωτικά να υπάρχουν οι κατάλληλες προστατευτικές επιστρώσεις (Performance Standard for Protective Coatings) για τις δεξαμενές έρματος (Dedicated Seawater Ballast Tanks), σε όλα τα νέα πλοία και στους χώρους των διπλών περιβλημάτων για τα Φ/Γ πλοία.
- Επίσης, ορισμένες άλλες τροποποιήσεις του 2006 αφορούν στα εξής:

- Διεθνής Κώδικας για τα Μέσα Διάσωσης (Life-Saving Appliance –LSA Code) και ιδιαίτερα για τις βάρκες και τα σωσίβια διάσωσης σε σχέση με τη στοιβαασία.
- Διεθνής Κώδικας για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύμα (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk – IBC), σχετικά με την προστασία και κατάσβεση πυρκαγιάς.
- Διεθνής Κώδικας για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια χύμα (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk – IGC), σχετικά με την αναβάθμιση των αναφορών της ΔΣ SOLAS και την πρόσθεση δύο ακόμη χημικών στη λίστα των φορτίων.
- Διεθνείς Κώδικες για την ασφάλεια των ταχυπλόων σκαφών (Codes for High-Speed Craft -1994 HSC και 2000 HSC), να αναβαθμιστούν σύμφωνα με τις επιταγές της ΔΣ SOLAS και ιδιαίτερα τις απαιτήσεις για δοκιμή και υπολογισμό στεγανής υποδιαίρεσης και ευστάθειας.

Οι τροποποιήσεις των ετών 2017-2019

- Ο IMO ενέκρινε μια σειρά τροποποιήσεων στο κεφάλαιο II-1 της ΔΣ SOLAS σχετικά με την υποδιαίρεση και τη σταθερότητα ζημιών, μετά από μια ουσιαστική ανασκόπηση του κεφαλαίου II-1 της σύμβασης που επικεντρώνεται ιδιαίτερα στα νέα Ε/Γ πλοία (υιοθετήθηκαν τον Ιούνιο του 2018). Η επανεξέταση έλαβε υπόψη συστάσεις που προέκυψαν από την έρευνα για το περιστατικό του ατυχήματος του **Costa Concordia** (2012).
- Οι τροποποιήσεις αποσκοπούν στη διασφάλιση αυξημένης ικανότητας για τα νέα Ε/Γ πλοία να παραμένουν σταθερά σε περίπτωση πλημμύρας μετά από σύγκρουση ή προσάραξη. Εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά, οι τροποποιήσεις ισχύουν μόνο για πλοία όπου:
 - (1) Η σύμβαση κατασκευής έχει συναφθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2020 ή
 - (2) Ελλείπει οικοδομικής σύμβασης, της οποίας η καρίνα έχει τοποθετηθεί ή που βρίσκονται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή μετά την 1η Ιουλίου 2020 ή
 - (3) η παράδοση των οποίων είναι την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2024.
- Σε συνδυασμό με την υιοθέτηση των παραπάνω, η MSC προετοίμασε τις αναθεωρημένες επεξηγηματικές σημειώσεις για τους Κανονισμούς υποδιαίρεσης και σταθερότητας ζημιών, κεφάλαιο II-1 της SOLAS. Η MSC ενέκρινε επίσης την αναθεωρημένη καθοδήγηση για υδατοστεγείς πόρτες (watertight doors) σε Ε/Γ πλοία που μπορούν να ανοίγουν κατά τη ναυσιπλοΐα.
- Οι τροποποιήσεις για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων (εγκρίθηκαν τον Μάιο του 2018 (MSC 99) στους Κανονισμούς II-1/1 και II-1/8-1, σχετικά με την μηχανογραφημένη υποστήριξη ευστάθειας (computerized stability support) για τον πλοίαρχο σε περίπτωση πλημμύρας για υπάρχοντα επιβατηγά πλοία.
- Για τον σκοπό παροχής επιχειρησιακών πληροφοριών στον πλοίαρχο για ασφαλή επιστροφή στο λιμάνι μετά από ατύχημα πλημμύρας, τα Ε/Γ πλοία πρέπει να διαθέτουν: (1) Ένα ενσωματωμένο υπολογιστή σταθερότητας ή (2) Υποστήριξη από τη ξηρά, με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές που έχει αναπτύξει ο οργανισμός.

- Από τον Ιανουάριο του 2017 (έγκριση τους τον Ιούνιο του ίδιου έτους, (MSC 98), οι τροποποιήσεις στους Κανονισμούς III/1.4, III/30 και III/37 της ΔΣ SOLAS σχετικά με ασκήσεις ελέγχου ζημιών για Ε/Γ πλοία απαίτησαν να πραγματοποιούνται κάθε τρεις (3) μήνες από το 2020.
 - Οι τροποποιήσεις στον Κανονισμό II-2/3.56 της ΔΣ SOLAS σχετίζονται με τον ορισμό του μεταφορέα οχημάτων και το σχέδιο του νέου Κανονισμού της ΔΣ SOLAS II-2/20.2 σχετικά με τις απαιτήσεις πυρασφάλειας για χώρους φορτίου που περιέχουν οχήματα με καύσιμα στις δεξαμενές τους για τη δική τους πρόωση, ειδικά οχήματα που δεν χρησιμοποιούν τη δική τους πρόωση εντός του χώρου φορτίου (σε ισχύ από τον Νοέμβριο του 2016).
 - Η MSC 97 εξέτασε τις αποφάσεις της Υποεπιτροπής για τα συστήματα και τον εξοπλισμό πλοίων ότι μόνο οι «καθαρές μεταφορείς αυτοκινήτων και φορτηγών» χρειαζόνταν για να συμμορφωθούν με τον κανονισμό II-2/20-1 της σύμβασης και ότι ο ορισμός που παρέχεται στον κανονισμό SOLAS II-2/ 3.56 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως, λαμβάνοντας υπόψη την πρόταση των κρατών της Αντίγκουα και Μπαρμπούντα, της Γερμανίας, της Νορβηγίας και της Διεθνούς Ένωσης Νηογνωμόνων (IACS) .
 - Οι τροποποιήσεις στον Κανονισμό II-2/9.4.1.3 της ΔΣ SOLAS (σε ισχύ από τον Ιούνιο 2018, MSC 98) επιδιώκουν να διευκρινίσουν τις απαιτήσεις πυρασφάλειας των παραθύρων σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν όχι περισσότερους από τριάντα-έξι (36) επιβάτες και σε πλοία ειδικού σκοπού με περισσότερα από εξήντα (60), αλλά όχι περισσότερα από διακόσια-σαράντα (240) άτομα.
 - Επίσης, το Εναρμονισμένο Σύστημα Περιόδων Επιθεωρήσεων Εμπορικών Πλοίων, που δεν υπόκεινται στον κώδικα ESP βάσει του Κανονισμού XI-1/2-1 (Harmonization of Survey Periods of Cargo Ships not subject to the ESP Code) προβλέπει ένα τυπικό διάστημα ενός (1) έτους μεταξύ των ερευνών, βάσει αρχικών, ετήσιων, ενδιάμεσων, περιοδικών και ανανεωτικών ερευνών, εκτός από το παράρτημα IV MARPOL, το οποίο βασίζεται σε αρχικές και ανανεωτικές έρευνες.
 - Προβλέπει επίσης μέγιστη περίοδο ισχύος πέντε (5) ετών για όλα τα πιστοποιητικά Φ/Γ πλοίου, καθώς και μέγιστη περίοδο ισχύος δώδεκα (12) μηνών για το Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ε/Γ Πλοίου. Ακολουθούν οι τροποποιήσεις σε ορισμένους κώδικες, που τέθηκαν σε ισχύ μετά την 1η Ιανουαρίου 2020, όπως:
1. Τροποποιήσεις στους κανονισμούς III/3 και III/20 της SOLAS καθιστούν υποχρεωτικές τις **Απαιτήσεις για συντήρηση, ενδελεχή εξέταση, επιχειρησιακές δοκιμές, γενική επισκευή και επισκευή σωσίβιων λέμβων και λέμβων διάσωσης, συσκευών εκτόξευσης και εξοπλισμού απελευθέρωσης.**
 - Αυτή η δέσμη διατάξεων στοχεύει στην πρόληψη ατυχημάτων με σωστικά σκάφη και αντιμετωπίζει μακροχρόνια ζητήματα όπως η ανάγκη για ένα ενιαίο, ασφαλές και τεκμηριωμένο πρότυπο σχετικά με τη συντήρηση αυτών των συσκευών, καθώς και τις απαιτήσεις έγκρισης, και πιστοποίησης για να διασφαλιστεί ότι παρέχεται αξιόπιστη υπηρεσία.
 - Πρόθεση είναι να σιγουρευθεί ότι οι ναυτικοί είναι βέβαιοι να μπορούν να βασιστούν πλήρως στο σκάφος επιβίωσης που έχουν στη διάθεσή τους, το οποίο θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις ισχύουσες απαιτήσεις της ΔΣ SOLAS.

2. Τίθενται σε ισχύ οι απαιτήσεις για όλα τα νέα Ε/Γ πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες να κατασκευαστούν με ανάλυση εκκένωσης (evacuation process) νωρίς στη διαδικασία σχεδιασμού.

- τον υπολογισμό του πλάτους των κλιμακοστασίων (έγκριση Νοέμβριος 2016, MSC 97). Οι τροποποιήσεις στον κανονισμό II-2/13 της SOLAS επεκτείνουν τις απαιτήσεις για την ανάλυση εκκένωσης σε όλα τα Ε/Γ πλοία, όχι μόνο στα Ε/Γ πλοία R-Ro. Η ανάλυση θα πρέπει να χρησιμοποιείται για τον εντοπισμό και την εξάλειψη, στο μέτρο του δυνατού, της συμφόρησης που μπορεί να αναπτυχθεί κατά την εγκατάλειψη λόγω της κανονικής κίνησης των επιβατών και του πληρώματος κατά μήκος των οδών διαφυγής, συμπεριλαμβανομένης της πιθανότητας ότι το πλήρωμα μπορεί να χρειαστεί να κινηθεί κατά μήκος αυτών των διαδρομών σε αντίθετη κατεύθυνση στη μετακίνηση των επιβατών.
- Επιπλέον, η ανάλυση θα πρέπει να χρησιμοποιείται για να αποδειχθεί ότι οι ρυθμίσεις διαφυγής είναι αρκετά ευέλικτες ώστε να προβλέπουν την πιθανότητα ότι ορισμένες οδοί διαφυγής, σταθμοί συγκέντρωσης, σταθμοί επιβίβασης ή σκάφη επιβίωσης ενδέχεται να μην είναι διαθέσιμες ως αποτέλεσμα ενός ατυχήματος.
- Τροποποιήσεις στον **Διεθνή Κώδικα Συστημάτων Πυρασφάλειας** (International Code for Fire Safety Systems –FSS) που διευκρινίζουν την κατανομή του πληρώματος σε δημόσιους χώρους για τον υπολογισμό του πλάτους των κλιμακοστασίων (έγκριση Νοέμβριος 2016, MSC 97).
- Τροποποιήσεις στο παράρτημα 3 του **Διεθνούς Κώδικα για την Εφαρμογή Διαδικασιών Δοκιμών Πυρκαγιάς**, 2010 (International Code for Fire Safety Systems -FTP) αφορούν υλικά πυροπροστασίας και απαιτούμενες μεθόδους δοκιμών έγκρισης για Ε/Γ πλοία και ταχύπλοα σκάφη (έγκριση Νοέμβριος 2016, MSC 97).
- Τροποποιήσεις στον **Διεθνή Κώδικα για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό Πλοίων που Μεταφέρουν Υγροποιημένα Αέρια Χύδην** (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk -IGC) ευθυγραμμίζουν τις απαιτήσεις βαθμολόγησης πυρκαγιάς του παραθύρου τιμονιού στον Κώδικα IGC με εκείνες του κεφαλαίου II-2 της ΔΣ SOLAS (έγκριση Νοέμβριος 2016, MSC 97).
- Τροποποιήσεις στον **Διεθνή Κώδικα Επικίνδυνων Φορτίων** (International Maritime Dangerous Goods Code) (Τροπολογία 39-18) που είναι σύμφωνες με τις συστάσεις του ΟΗΕ για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και περιλαμβάνουν: (1) νέες διατάξεις σχετικά με τη δεξαμενή τύπου 9 του IMO, (2) ένα σύνολο νέων συντομογραφιών για ομάδες διαχωρισμού και (3) ειδικές διατάξεις για τη μεταφορά μπαταριών λιθίου και οχημάτων που κινούνται με εύφλεκτο υγρό ή αέριο (εγκρίθηκε τον Μάιο 2018, MSC 99).
- Τροποποιήσεις στον **Διεθνή Κώδικα για την Άθικτη (ανέπαφη) Σταθερότητα** 2008, (International Code on Intact Stability –IS) που επεκτείνουν την ισχύ τους σε: (1) πλοία που εκτελούν εργασίες χειρισμού αγκύρων (ships engaged in anchor handling operations), (2) πλοία που εκτελούν λιμενικές, ακτοπλοϊκές ή θαλάσσιες δραστηριότητες ρυμούλκησης και συνοδείας (ships engaged in harbor, coastal or ocean-going towing operations and escort operations) και (3) πλοία που ασχολούνται με εργασίες ανύψωσης (ships engaged in lifting operations), (έγκριση τον Νοέμβριο 2016, MSC 97).
- Τροποποιήσεις για τον **Εκσυγχρονισμό του GMDSS** στο κεφάλαιο IV της ΔΣ SOLAS (Ραδιοεπικοινωνίες) και το τμήμα του παραρτήματος της σύμβασης (τέθηκαν σε ισχύ το 2020), αντικαθιστώντας όλες τις αναφορές στον «INMARSAT» με αναφορές σε «αναγνωρισμένη κινητή δορυφορική υπηρεσία» και επακόλουθες τροποποιήσεις στον **Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας για τα Πλοία Υψηλής Ταχύτητας**, 1994 (International Code of Safety for High-Speed Craft -HSC), τον **Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας για Υψηλής Ταχύτητας Σκάφη**, 2000 (International Code of Safety for High-Speed Craft -HSC) και τον **Κώδικα Ασφάλειας για Πλοία Ειδικού Σκοπού**, 2008 (Code of Safety for Special Purpose Ships -SPS).
- Τροποποιήσεις για τις **Πυροσβεστικές συσκευές αφρού για τα Ελικοδρόμια & τις Περιοχές Προσγείωσης Ελικοπτέρων**, Κώδικας FSS, Κεφάλαιο 17 της ΔΣ SOLAS 2, Κώδικας MOD0, MSC 403(96) MSC 404(96)MSC 407(96). Για τα νέα πλοία, η καρίνα τοποθετείται μετά την 1^η Ιανουαρίου 2020.
- Τροποποιήσεις των **Προτύπων Απόδοσης για Καταγραφή Δεδομένων Ταξιδιού με Πλοίο** (VDR) (Performance Standards for Shipborne Voyage Data Recorders), τέθηκαν σε ισχύ την 07/10/2021.

3. ΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΙ ΚΩΔΙΚΕΣ ΤΟΥ ΙΜΟ

1. Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM)

- Συνοπτικά ο κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ΚΑΔ) όπως ισχύει σήμερα ως ένα έγγραφο, υιοθετήθηκε με το ψήφισμα Α.741 (18) και ενσωματώθηκε στις 19 Μαΐου 1994 στη ΔΣ SOLAS (1974) ως κεφάλαιο ΙΧ με τίτλο «Ασφαλής Διαχείριση των Πλοίων».
- Ως αποτέλεσμα πολλές ναυτιλιακές εταιρίες έχουν οδηγηθεί εμπορικά προς την πορεία της διασφάλισης ποιότητας (quality assurance) αλλά και ένας σημαντικός αριθμός αυτών είχε συνειδητοποιήσει τα οφέλη της εισαγωγής ελεγχόμενων τεκμηριωμένων συστημάτων διαχείρισης και πειθαρχίας.
- Παράλληλα ο ΙΜΟ προέτρεπε τις εθνικές αρχές (διοικήσεις) να εφαρμόσουν τον κώδικα εκ των προτέρων, αν και θα ήταν αρκετά δύσκολο να προβλεφθεί ποιες θα ήταν οι προθέσεις αρκετών κρατών σε αυτό το χρονικό στάδιο .
- Ο ΚΑΔ είναι υποχρεωτικός και σε όλα τα κυβερνητικά πλοία που χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.
- Επομένως είναι φανερό ότι ο κώδικας δεν έχει αντίκτυπο σε όλα τα άλλα πλοία λιγότερο από 150 ΚΟΧ, στα πολεμικά πλοία, στα μη μηχανοκίνητα σκάφη, στις ξύλινες κατασκευές, στα σκάφη γιοτ, στα σκάφη αναψυχής και στα αλιευτικά σκάφη.
- Οι δεκαέξι (16) διατάξεις-απαιτήσεις του ΚΑΔ (μαζί με τις τελευταίες τροποποιήσεις) για τη διαχείριση της ασφάλειας και την πρόληψη της ρύπανσης είναι οι εξής:
 1. Γενικά (Definitions, Objectives, Application, Functional Requirements of a Management System).
 2. Πολιτική Ασφάλειας και Προστασίας Περιβάλλοντος (Safety and Environmental Protection Policy).
 3. Ευθύνες και αρμοδιότητες της εταιρείας (Company Responsibilities and Authority).
 4. Εξουσιοδοτημένο (-α) πρόσωπο (-α) (Designated Person (-s) Ashore– DPA).
 5. Ευθύνη και δικαιοδοσία πλοιάρχου (Master’s Responsibility and Authority).
 6. Πόροι και ανθρώπινο δυναμικό (Resources and personnel).
 7. Εκπόνηση σχεδίων για λειτουργίες στο πλοίο (Development of Plans for Shipboard Operations).

8. Προετοιμασία για έκτακτες ανάγκες (Emergency Preparedness).
 9. Αναφορές και ανάλυση περιπτώσεων μη συμμόρφωσης, ατυχημάτων και επικινδύνων περιστατικών (Reports and Analysis of Non-Conformities, Accidents and Hazardous Occurrences).
 10. Συντήρηση πλοίου και εξοπλισμού (Maintenance of the Ship and Equipment).
 11. Έγγραφη τεκμηρίωση (Documentation).
 12. Επαλήθευση, έλεγχος και αξιολόγηση εταιρείας (Company Verification, Review and Evaluation).
 13. Πιστοποίηση, επαλήθευση και έλεγχος (Certification, Verification and Control).
- Οι κύριες διατάξεις του Κώδικα ISM διαχωρίζονται σε δύο συνεργαζόμενες, αλλά απομακρυσμένες γεωγραφικά οργανικές μονάδες μιας τυπικής ναυτιλιακής εταιρείας, δηλ. το πλοίο και την εταιρεία.
 - Αυτές οι δύο μονάδες αλληλοεπιδρούν μεταξύ τους πραγματοποιώντας τις διαδικασίες Τεκμηρίωση και Διαπίστωση, Αναθεώρηση και Αξιολόγηση από την Εταιρεία (ΔΑΑΕ), ώστε να συνδεθεί το SMS (ΣΑΔ).
 - Στο σύστημα εμπεριέχεται τόσο η διαδικασία του εσωτερικού ελέγχου από το πλήρωμα επί του πλοίου, όσο και η διαδικασία αναφορών μη συμμορφώσεων από τον πλοίαρχο και την εταιρεία.
 - Η ΔΑΑΕ αποτυπώνει τη συνολική συνεργασία εταιρείας και πλοίου σε ό,τι αφορά την απαραίτητη αναθεώρηση μέσω του συνεχούς ελέγχου της συνεχούς επαναξιολόγησης.
 - Η διαδικασία Πιστοποίηση, Διαπίστωση και Έλεγχος (ΠΔΕ) αφορά στον έλεγχο και την πιστοποίηση με το DOC της εταιρείας και το SMC του πλοίου αντίστοιχα. Ολόκληρο το SMS ενημερώνεται συνεχώς γραπτά με όλες τις τροποποιήσεις που πραγματοποιούνται τόσο από τη διαδικασία ΔΑΑΕ όσο και από την αντίστοιχη ΠΔΕ.

2. Λειτουργικές απαιτήσεις του ΣΑΔ (SMS)

Ένα σχετικό ερώτημα είναι, κατά πόσο έχουμε ανάγκη ένα σύστημα ασφάλειας; Η απάντηση είναι καταφατική για τους παρακάτω λόγους:

- Τα περισσότερα ατυχήματα συμβαίνουν εξαιτίας των παραβιάσεων των βασικών αρχών ασφάλειας.
 - Η αποτυχία να ακολουθηθούν καθιερωμένες οδηγίες ή διαδικασίες.
 - Η έλλειψη κατάλληλης εκπαίδευσης και εξοικείωσης.
-
- Με την παρουσία ενός γραπτού συστήματος πάνω στο πλοίο εξασφαλίζεται ότι όλο το πλήρωμα είναι εφοδιασμένο με επαρκείς οδηγίες και την κατάλληλη εκπαίδευση να διαχειρίζεται το πλοίο με τον τρόπο που επιθυμεί η εταιρία, διότι δεν υπάρχει χώρος για ευελιξία.
 - Το τρίπτυχο «δέσμευση–κοινή λογική–επικοινωνία» αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας πάνω στο πλοίο. Με άλλα λόγια, να υπάρχει επικοινωνία μεταξύ όλων οποιαδήποτε στιγμή, να χρησιμοποιείται η κοινή λογική σε όλες τις πτυχές της εργασίας (αν κάποιος δεν είναι βέβαιος απλά πρέπει να ρωτήσει).
 - Η εφαρμογή αποτελεσματικών τεχνικών ασφαλούς διαχείρισης είναι μία δύσκολη εργασία αλλά όχι αδύνατη, και τα θέματα ασφάλειας πάνω στο πλοίο δεν είναι αποκλειστική αρμοδιότητα του πλοιάρχου, του αξιωματικού γέφυρας ή του πρώτου μηχανικού αλλά όλου του πληρώματος διότι όλοι οι ναυτικοί έχουν ευθύνη για την ασφαλή διαχείριση των πλοίων και της πρόληψης της ρύπανσης.
 - Επομένως ο ΚΑΔ είναι το μόνο διεθνώς αποδεκτό πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων. Κατά συνέπεια η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του είναι υποχρεωτική σύμφωνα με το διεθνές ναυτικό δίκαιο. Οι κύριοι στόχοι του ΚΑΔ είναι:
 1. Η εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα.
 2. Η πρόληψη των τραυματισμών ή των απωλειών ανθρώπινων ζωών.
 3. Η πρόληψη ζημιών στο περιβάλλον, ιδίως στο θαλάσσιο περιβάλλον, και στην περιουσία.
-
- Συμπληρωματικά οι στόχοι της «εταιρίας» είναι να:
 1. Παρέχει ασφαλείς πρακτικές στη λειτουργία του πλοίου και ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον.
 2. Καθιερώνει μέτρα προστασίας έναντι όλων των προσδιορισθέντων κινδύνων.
 3. Βελτιώνει συνεχώς τις δεξιότητες διαχείρισης της ασφάλειας του προσωπικού στη ξηρά και στη θάλασσα.

- Επομένως ο ΚΑΔ είναι το μόνο διεθνώς αποδεκτό πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων. Κατά συνέπεια η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του είναι υποχρεωτική σύμφωνα με το διεθνές ναυτικό δίκαιο. Οι κύριοι στόχοι του ΚΑΔ είναι:

1. Η εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα.
2. Η πρόληψη των τραυματισμών ή των απωλειών ανθρώπινων ζωών.
3. Η πρόληψη ζημιών στο περιβάλλον, ιδίως στο θαλάσσιο περιβάλλον, και στην περιουσία.

- Συμπληρωματικά οι στόχοι της «εταιρίας» είναι να:

1. Παρέχει ασφαλείς πρακτικές στη λειτουργία του πλοίου και ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον.
2. Καθιερώνει μέτρα προστασίας έναντι όλων των προσδιορισθέντων κινδύνων.
3. Βελτιώνει συνεχώς τις δεξιότητες διαχείρισης της ασφάλειας του προσωπικού στη ξηρά και στη θάλασσα.
4. Δοκιμές και επιθεώρηση του εξοπλισμού της μηχανής.
5. Προμήθεια εφοδίων και ανταλλακτικών.
6. Προετοιμασία έκτακτης ανάγκης και σχεδιασμός.
7. Προσλήψεις, επιλογές και περαιτέρω επιμορφώσεις του πληρώματος.
8. Έλεγχος τεκμηρίωσης.

Στην πράξη, η εικόνα σχετικά με την εφαρμογή του ΚΑΔ από τις εταιρίες είναι αρκετά διαφορετική π.χ. ποιος είναι ο λόγος που επιλέγονται τα εγχειρίδια ή τα ηλεκτρονικά συστήματα;

1. Ο ΚΑΔ δίνει μόνο οδηγίες ενώ δεν προτείνει ή να περιγράψει στην εταιρία με ποιο τρόπο θα διαχειριστεί τα πλοία της .
2. Με σκοπό τη συμμόρφωση προς τους κανονισμούς, η εταιρία χρησιμοποιώντας την ειδική γνώση και εμπειρία, έχει ήδη δημιουργήσει το δικό της εγχειρίδιο ασφαλούς και ποιοτικής διαχείρισης για τους στόλους της .
3. Αυτά τα εγχειρίδια καλύπτουν όλες τις πτυχές της διαχείρισης πάνω στο πλοίο και την υποστήριξη από τη ξηρά, και ρητά καθορίζουν τον τρόπο διαχείρισης των στόλων.
4. Με την εφαρμογή τους στα πλοία και τη ξηρά, το σύστημα ελέγχεται για τον βαθμό συμμόρφωσης του με τις απαιτήσεις του ΚΑΔ και εκδίδεται ένα πιστοποιητικό.

- Μερικές διατάξεις του κώδικα απαιτούν πιο διεξοδική ανάλυση διότι έχουν αλλάξει σε πολύ μεγάλο βαθμό όλο το σύστημα της κουλτούρας ασφάλειας σε ότι αφορά τη συμπεριφορά και τη φιλοσοφία. Ο DPA πρέπει:
 - (1) Να εξασφαλίζει την ασφαλή διαχείριση κάθε πλοίου και να παρέχει ένα σύνδεσμο μεταξύ της εταιρίας και των προσώπων πάνω στο πλοίο. Κάθε εταιρία πρέπει να ορίζει ένα πρόσωπο ή πρόσωπα στο γραφείο που θα έχει απευθείας πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο διοίκησης.
 - (2) Η ευθύνη και εξουσία του DPA πρέπει να περιλαμβάνουν τον έλεγχο της ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης για κάθε πλοίο και αυτός να εξασφαλίζει επαρκείς πόρους και υποστήριξη από τη ξηρά προς εφαρμογή, όπου απαιτείται.
- Σχετικά με την ευθύνη και εξουσία του πλοιάρχου, αυτός είναι «το αφεντικό» πάνω στο πλοίο όπως απορρέει από την ιδιότητα του, αλλά πλέον με την παρουσία πολλών αυστηρών διεθνών απαιτήσεων πρέπει σήμερα να είναι και διαχειριστής (manager) αλλά και συχνά ηγέτης (leader).
- Καθίσταται υπεύθυνος για τη λειτουργία του «όλου συστήματος» πάνω στο πλοίο και πρέπει να επικουρεί το πλήρωμα που απασχολείται σε όλα τα μέρη του συστήματος και να δίνει οδηγίες όταν είναι απαραίτητο.
- Παράλληλα πρέπει το ΣΑΔ του πλοίου να περιέχει μία σαφή δήλωση δίδοντας έμφαση στην εξουσία του πλοιάρχου. Επίσης, η εταιρία πρέπει να καθιερώνει στο ΣΑΔ ότι ο πλοίαρχος διαθέτει την επιτακτική εξουσία (overriding authority) και ευθύνη να παίρνει αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης και να ζητά τη βοήθεια της εταιρίας όποτε το κρίνει αναγκαίο. Η εταιρία πρέπει να ορίζει ρητά και να τεκμηριώνει την **ευθύνη του πλοιάρχου** σχετικά με:
 1. Την εφαρμογή της πολιτικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος της εταιρίας.
 2. Την παροχή κινήτρων στο πλήρωμα για την πολιτική αυτή.
 3. Την έκδοση κατάλληλων εντολών και οδηγιών με ένα σαφή και απλό τρόπο.
 4. Την επαλήθευση ότι οι ειδικές απαιτήσεις παρατηρούνται.
 5. Την ανασκόπηση του ΣΑΔ και την αναφορά των ελλείψεων στο προσωπικό ξηράς.
- Επίσης, η εταιρία πρέπει να απασχολεί τους κατάλληλους ανθρώπους τόσο στο γραφείο όσο και στο πλοίο και να εξασφαλίζει ότι:

1. Γνωρίζουν τα καθήκοντά τους.
2. Ακολουθούν τις οδηγίες για να εξασκήσουν τα καθήκοντά τους.
3. Εκπαιδεύονται όποτε είναι αναγκαίο.
4. Ο πλοίαρχος διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για να διοικεί.
5. Ο πλοίαρχος έχει πλήρη γνώση του ΣΑΔ.
6. Ο πλοίαρχος έχει την αναγκαία υποστήριξη της διοίκησης της εταιρίας.
7. Το προσωπικό του πλοίου μπορεί να επικοινωνήσει σε μία γλώσσα που όλοι καταλαβαίνουν και μπορούν να εκτελέσουν αποτελεσματικά τα καθήκοντά τους σύμφωνα με το ΣΑΔ.
8. Το προσωπικό του πλοίου μπορεί να διαβάσει και να καταλάβει τις σχετικές πληροφορίες που περιέχονται στο ΣΑΔ.
9. Το νέο προσωπικό ή το προσωπικό που μετακινείται σε νέες θέσεις που έχουν σχέση με ζητήματα ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος, να αποκτά την απαραίτητη εξοικείωση για την άσκηση των καθηκόντων του.

3. Σχολιασμός ορισμένων διατάξεων του ΚΑΔ

- Ο ΚΑΔ δεν υιοθετεί νέους κανονισμούς για ζητήματα ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος αλλά ορίζει το σύστημα στο οποίο οι υπάρχουσες ΔΣ του ΙΜΟ (SOLAS, MARPOL και STCW) θα εφαρμόζονται.
- Αυτή η συστηματοποίηση της εφαρμογής τους πραγματοποιείται με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλισθεί, να ελεγχθεί, να αποδειχθεί, και αν απαιτείται να βελτιωθεί, ότι τα μέτρα που λαμβάνονται είναι αξιόλογα και μετρήσιμα. Παράλληλα υπάρχει στενός δεσμός του ΚΑΔ με τους κανονισμούς για τους λιμενικούς ελέγχους (MoUs) με τη μορφή της διατήρησης του DOC για τις ναυτιλιακές εταιρείες και του SMC για τα πλοία.
- Με απλά λόγια, οι διατάξεις του Κώδικα ISM σχετίζονται με μία δεσμευτική πολιτική ασφάλειας από την κορυφή της εταιρείας μέχρι τους αξιωματικούς και το πλήρωμα, η οποία εκφράζεται με τη δημιουργία ενός συστήματος έγγραφης πιστοποίησης, με την καθιέρωση περιοδικών ελέγχων από την εταιρεία και την αξιολόγηση από εξωτερικούς φορείς καθώς και με τη συμμόρφωση προς τους υποχρεωτικούς διεθνείς κανονισμούς στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας.

1. Σύμφωνα με τον ΚΑΔ, η εταιρία πρέπει να αναπτύξει, να εφαρμόσει και να διατηρήσει ένα SMS, το οποίο να περιλαμβάνει την περιβαλλοντική πολιτική, τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων, τις γραμμές επικοινωνίας (ανάμεσα σε προσωπικό ξηράς και πλήρωμα), τις διαδικασίες προετοιμασίας και ανταπόκρισης σε έκτακτη ανάγκη και τις διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων (άρθρο 1.4).
 - Η προσέγγιση αυτή είναι περισσότερο φιλοσοφική διότι, αν και ο κώδικας εξηγεί τι σημαίνει ιδανικό επίπεδο διοίκησης, αποφεύγει να αναλύσει με ποιον τρόπο θα επιτευχθεί αυτός ο στόχος.

2. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να ασκούν μία πολιτική ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας (άρθρο 2). Αυτό θα έπρεπε να είχε ερμηνευθεί με περισσότερη λεπτομέρεια διότι δεν διευκρινίζεται εάν εφαρμόζεται είτε στην περίπτωση ενός πλοιοκτήτη, που απλά έχει την πρόθεση να δεσμεύεται από τους διεθνείς κανονισμούς είτε στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης τηρεί τους διεθνείς κανονισμούς που αφορούν σε όλες τις μορφές θαλάσσιας ρύπανσης.
 - Με άλλα λόγια, πρόκειται για τις οικονομικές επιπλοκές του κώδικα, δηλ. ο πλοιοκτήτης που ακολουθεί με κάθε λεπτομέρεια τον κώδικα πρέπει να επενδύσει σημαντικά ποσά για να δημιουργήσει ένα πλήρες ΣΑΔ.

3. Σχετικά με το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο στη ξηρά (DPA), το ΣΑΔ πρέπει να του προσφέρει άμεση πρόσβαση στα υψηλά στελέχη της επιχείρησης (άρθρο 3), και ότι αυτό το πρόσωπο θα έχει την ευθύνη να εξασφαλίσει ότι υπάρχει άμεση επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και του γραφείου ή και του πλοιοκτήτη (άρθρο 4).
 - Συμπληρωματικά είναι απαραίτητη η παροχή νομικών συμβουλών έτσι ώστε ο ρόλος του DPA να μην εκθέτει την επιχείρηση σε περισσότερους κινδύνους σε σχέση με το παρελθόν αν και ο κώδικας δεν αποσαφηνίζει με ποιο τρόπο θα επιτευχθεί η διαρκής και άμεση επικοινωνία του πλοίου και του γραφείου.

4. Σύμφωνα με τον κώδικα, ο πλοίαρχος θα εξακολουθήσει να έχει τη δικαιοδοσία και την ευθύνη για τη λήψη αποφάσεων (άρθρο 5) ενώ πρέπει να του προσφερθεί η απαραίτητη υποστήριξη για να εκτελεί τα καθήκοντά του με ασφάλεια (άρθρο 6.1.3).
 - Επίσης, πρέπει να έχει πλήρη γνώση του SMS της εταιρίας (άρθρο 6.1.2) αλλά και η τελευταία να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό έχει λάβει την απαραίτητη εξοικείωση με τα καθήκοντά του (άρθρο 6.3).
 - Τα άρθρα 5 και 6 δεικνύουν ότι τα καθήκοντα του πλοιάρχου πρέπει να είναι σε έγγραφη μορφή αλλά σε κανένα άλλο σημείο του κώδικα δεν αναφέρονται πρόσθετες πληροφορίες και επομένως εύλογο είναι να υπάρξει μεγάλη απόκλιση στην άσκηση της πολιτικής από εταιρεία σε εταιρεία.

5. Οι απαιτήσεις για την εκπαίδευση πρέπει να αναγνωρίζονται και να διατηρούνται από την εταιρία μέσω της υποστήριξης του ΣΑΔ (άρθρο 6.5) ενώ οι παραπάνω διαδικασίες να διεξάγονται μέσω πληροφόρησης σε γλώσσα κατανοητή από το πλήρωμα (άρθ. 6.6).

- Θα ήταν χρήσιμο το SMS να παρείχε πληροφορίες σχετικά με τις συνεχείς εργάσιμες ώρες και τις ελάχιστες περιόδους ανάπαυσης και τις νυχτερινές βάρδιες για όλα τα μέλη του πληρώματος διότι η ποιοτική διαχείριση πάνω στο πλοίο συνδέεται άμεσα με τη φυσική αντοχή του πληρώματος.

6. Ο κώδικας απαιτεί να καθιερωθούν οι διαδικασίες εκείνες που αναγνωρίζουν, περιγράφουν και ανταποκρίνονται σε ζητήματα έκτακτης ανάγκης πάνω στο πλοίο (άρθρο 8). Παρέχοντας ειδικές εντολές για γεγονότα που είναι πιθανόν να συμβούν, αυτό μπορεί να προβληματίσει τον πλοίαρχο ώστε αυτός να αδυνατεί να ανταποκριθεί σε καθημερινά απλά προβλήματα που συναντά κάποιος στη θάλασσα δίχως να έχει τον κίνδυνο παρέκκλισης από τις εντολές του γραφείου.

7. Το ΣΑΔ πρέπει να περιέχει διαδικασίες που να εξασφαλίζουν ότι οι μη συμμορφώσεις, τα ατύχημα και οι επικίνδυνες καταστάσεις, αναφέρονται στην εταιρία και η τελευταία να καθιερώνει διαδικασίες για την εφαρμογή διορθωτικών κινήσεων (άρθρο 9).

- Ωστόσο, ορισμένοι όροι του κώδικα χρειάζονται καλύτερη ερμηνεία, π.χ. ατύχημα σημαίνει ένα συμβάν που περιλαμβάνει τραυματισμό ή ζημιά στην ανθρώπινη ζωή, στο περιβάλλον, στο πλοίο ή στο φορτίο.
- Μη συμμόρφωση είναι μία κατάσταση, όπου αντικειμενικά στοιχεία τονίζουν τη μη εκπλήρωση μίας ειδικής απαίτησης. Επικίνδυνες καταστάσεις είναι οι περιπτώσεις που πιθανόν να οδηγήσουν σε ένα ατύχημα εάν εξελιχθούν περισσότερο (near-miss situations).

8. Ο κώδικας ορίζει ότι πρέπει να καθιερωθούν οι κατάλληλες διαδικασίες ώστε το πλοίο να συντηρείται σωστά και οι επιθεωρήσεις να διεξάγονται περιοδικά. Η εταιρία να καθιερώνει διαδικασίες στο SMS με σκοπό την αναγνώριση του εξοπλισμού και των τεχνικών συστημάτων (άρθρο 10).

- Συμπληρωματικά πιθανόν να είναι απαραίτητο η εταιρία να προτείνει την πρόσκληση ειδικών τεχνικών συμβούλων με σκοπό το γενικό έλεγχο της εκάστοτε κατάστασης των στόλων της.

9. Ο κώδικας απαιτεί την καθιέρωση εσωτερικών ελέγχων για τα θέματα ασφάλειας και πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης αλλά και των περιοδικών εκτιμήσεων της αποδοτικότητας της εταιρίας (άρθρο 12) ενώ εισάγει τον θεσμό των ανεξαρτήτων επιθεωρήσεων (άρθρο 12.4).

- Στην πράξη όμως δεν φαίνεται να υποστηρίζει το νέο θεσμό από τη στιγμή που είναι ανεφάρμοστος εξαιτίας του μεγέθους και της φύσης κάθε εταιρίας.

10. Το DOC πρέπει να εκδοθεί για κάθε εταιρία που λειτουργεί σύμφωνα με τις επιταγές του κώδικα από τις Αρχές της δημόσιας διοίκησης ή την κυβέρνηση μίας χώρας ή από ένα διεθνή οργανισμό αναγνωρισμένο από την κυβέρνηση, ενεργώντας για λογαριασμό της δημόσιας διοίκησης της οποίας η εταιρία επέλεξε να διενεργεί τις εργασίες της (άρθρο 13.2).

- Υπάρχει μία διχογνωμία μεταξύ του σχετικού άρθρου του κώδικα και του αντίστοιχου κειμένου στον Κανονισμό 4.1 του Κεφαλαίου ΙΧ της ΔΣ SOLAS. Η φράση «acting on behalf of» που περιλαμβάνεται στον κώδικα θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να έλθει σε αλληλουχία με τη αντίστοιχη φράση που περιέχεται στη SOLAS «at the request of».
- Το άρθρο αυτό του κώδικα δημιούργησε αρκετή σύγχυση και ο IMO προχώρησε στην έκδοση των σχετικών οδηγιών . Το πρόβλημα επιτείνεται όταν τα πλοία είναι νηολογημένα σε ένα κράτος αλλά η εταιρεία έχει την έδρα της σε άλλο κράτος, π.χ. ελάχιστες εταιρείες πλοιοκτητικές ή διαχειριστικές έχουν τη βάση τους στη Λιβερία ή τον Παναμά.

11. Το πλοίο πρέπει να λειτουργεί με τέτοιο τρόπο ώστε η εταιρία που είναι υπεύθυνη να έχει εφοδιαστεί με το DOC (άρθρο 13.1).

- Με την έκδοση του Πιστοποιητικού Νηολόγησης δεν σημαίνει αυτόματα ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο, επομένως η ύπαρξη των εγγράφων που καθιερώνει ο κώδικας δεν προσφέρει ανάλογες εγγυήσεις ότι θα γίνουν αποδεκτά δίχως αμφισβητήσεις σε περίπτωση μελλοντικών αγωγών.

12. Το SMC θα πρέπει να εκδίδεται για το πλοίο από τη διοίκηση ή αναγνωρισμένο οργανισμό και η διοίκηση να πιστοποιεί ότι η εταιρία και η διαχείριση πάνω στο πλοίο λειτουργούν όπως ορίζει το αποδεκτό ΣΑΔ (άρθρο 13.4).

- Αναγκαίο είναι να ερμηνευθεί καλύτερα ο όρος «certifying authorities». Οι νηογνώμονες αναγνωρίστηκαν από τα κράτη και τις διοικήσεις των σημαίων των πλοίων για να επιτελέσουν το σκοπό της πιστοποίησης.
- Ένα ερώτημα που γεννήθηκε ήταν αν οι νηογνώμονες απέκτησαν στην πράξη την εμπειρία των ελέγχων και πόσο ακέραια είναι η κρίση των ελεγκτών σε κράτη ή σε περιοχές που ο έλεγχος δεν είναι ιδιαίτερα αυστηρός.

2 Ο Κώδικας ISPS

- Το Δεκέμβριο του 2002 η ΔΣ SOLAS τροποποιήθηκε με σκοπό να υιοθετηθούν μέτρα για την ενίσχυση του τομέα της ναυτικής ασφάλειας. Δημιουργήθηκε ένα νέο Κεφάλαιο της σύμβασης (XI-2) που υποχρεώνει τα πλοία να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facility Security Code - ISPS).
- Ισχύει υποχρεωτικά από την 1η Ιουλίου 2004 για τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης. Συγκεκριμένα, το Μέρος Α του κώδικα ISPS είναι υποχρεωτικό, ενώ το Μέρος Β περιλαμβάνει τις οδηγίες συμμόρφωσης.
- Το πλοίο απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με ένα Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου (ΣΑΠ) που να έχει εγκριθεί από την Αρχή της σημαίας, να φέρει το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου, να εγκαταστήσει ένα Αυτόματο Σύστημα Προσδιορισμού (Automatic Identification System), να διαθέτει Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου (Ship Security Alert System) και να έχει μόνιμα χαραγμένο τον αριθμό αναγνώρισης του πλοίου εσωτερικά και εξωτερικά.
- Σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS, τα συμβαλλόμενα μέρη οφείλουν να ορίσουν Επίπεδα Ασφάλειας για τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, για τις λιμενικές εγκαταστάσεις στην περιοχή ευθύνης τους και για τα πλοία σε θαλάσσιες περιοχές και λιμένες μέσα στην περιοχή ευθύνης τους.
- Προβλέπονται τρία επίπεδα ασφάλειας που αναφέρονται σε διαδικασίες που διαμορφώνονται και κλιμακώνονται ανάλογα με το βαθμό του κινδύνου.
- Κατά τον ορισμό των επιπέδων ασφάλειας, οι κυβερνήσεις θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την αξιοπιστία της πληροφορίας για την απειλή, τις πιθανές επιπτώσεις, το κατά πόσο είναι επικείμενη και συγκεκριμένη και αν έχει επιβεβαιωθεί ή όχι.
- Οι πιθανές απειλές ασφάλειας περιλαμβάνουν σενάρια, όπου οι τρομοκράτες μπορεί να χρησιμοποιήσουν το πλοίο για τη μεταφορά των ιδίων και των όπλων τους ή να χρησιμοποιήσουν το ίδιο το πλοίο ή το φορτίο, ως όπλο προκειμένου να διακόψουν την ομαλή λειτουργία του εμπορίου ή το πλοίο μπορεί να αποτελέσει το ίδιο ένα πιθανό τρομοκρατικό στόχο.
- Μια μορφή τρομοκρατίας αποτελούν οι επιθέσεις πειρατείας. Η βασική διάκριση που διαφοροποιεί την πειρατεία από την τρομοκρατία είναι ότι μία πράξη τρομοκρατίας πραγματοποιείται για λόγους πολιτικούς, ενώ η πράξη πειρατείας έχει στόχο τη λήψη χρημάτων ή τη δέσμευση εξαρτημάτων του πλοίου.
- Σε ορισμένες περιπτώσεις τα μέλη του πληρώματος κρατούνται ως όμηροι μέχρι να καταβληθούν λύτρα για την απελευθέρωσή τους. Σε άλλες περιπτώσεις συλλαμβάνουν το πλοίο, προκειμένου να το χρησιμοποιήσουν αφού αλλάξουν το όνομά του και τα χρώματά του, ώστε να αποκομίσουν οικονομικά οφέλη.

Πίνακας 1

Κύριοι Στόχοι των Μέτρων Ασφάλειας

Το ΣΑΠ καθορίζει τα μέτρα που θα εφαρμοσθούν σε κάθε επίπεδο ασφάλειας για την προστασία των απαγορευμένων περιοχών του πλοίου (ship restricted areas), την πρόσβαση στο πλοίο από το πλήρωμα, τους επιβάτες, τους επισκέπτες, και τα συνεργεία επισκευών, την επιτήρηση της ασφάλειας του πλοίου, το χειρισμό του φορτίου, το χειρισμό ασυνόδευτων αποσκευών και την παράδοση των εφοδίων του πλοίου(βλ. πιν.3). Στο Επίπεδο 1 αναφέρονται διαδικασίες που εξασφαλίζουν συνεχή προστασία σε ομαλές συνθήκες, στο Επίπεδο 2 λαμβάνονται επιπρόσθετες διαδικασίες, ενώ στο Επίπεδο 3 εφαρμόζονται τα μέτρα που έχουν ήδη ληφθεί στα Επίπεδα 1 και 2 με ενίσχυσή τους στις περιπτώσεις που ο κίνδυνος είναι εμφανής.

Στην ουσία ο κώδικας ακολουθεί την προσέγγιση ότι η εξασφάλιση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων είναι μία ενέργεια διαχείρισης του ρίσκου (risk management activity) και για να καθορισθεί ποια είδους μέτρα ασφάλειας είναι τα κατάλληλα, μία αξιολόγηση των κινδύνων πρέπει να γίνει σε κάθε εξειδικευμένη περίπτωση.

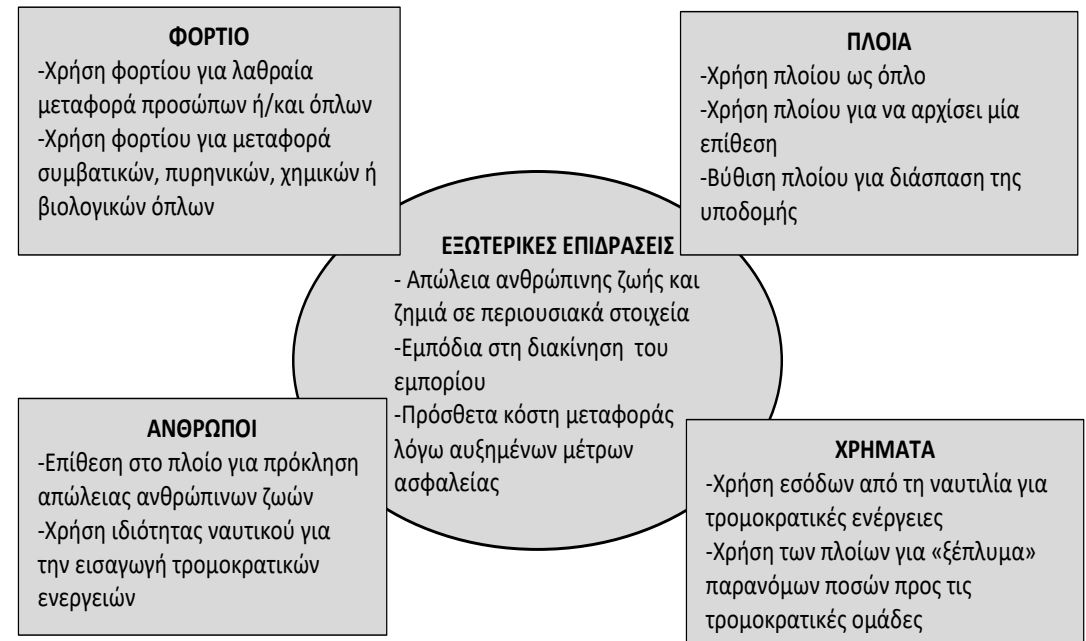
Ο κύριος σκοπός του κώδικα ISPS είναι να παρέχει ένα τυποποιημένο συνεκτικό πλαίσιο για την αξιολόγηση του ρίσκου, δίνοντας τη δυνατότητα στις κυβερνήσεις των κρατών-μελών να αντισταθμίσουν τις αλλαγές με τη μορφή απειλών με αλλαγές στην τρωτότητα των πλοίων και των λιμένων μέσω καθορισμού κατάλληλων επιπέδων ασφάλειας και αντίστοιχων μέτρων ασφάλειας.

Όπως συμβαίνει με όλες τις ενέργειες της διαχείρισης ρίσκου, η πιο αποτελεσματική πορεία δράσης είναι να εξαλείψει την πηγή της απειλής. Πως μπορεί να γίνει αυτό; Σε αυτή την περίπτωση της διάπραξης ενεργειών τρομοκρατικής φύσης ή αλλιώς απειλώντας την ασφάλεια των πλοίων και των λιμένων, είναι κατ' ουσία μία κυβερνητική λειτουργία.

Συνειδητοποίηση	Είναι το πρώτο κρίσιμο βήμα, ώστε να εμποδισθούν πράξεις που απειλούν πλοίο και λιμενική εγκατάσταση, ενθαρρύνοντας το προσωπικό να συνειδητοποιήσει ότι πρέπει πλέον να είναι συνεχώς σε εγρήγορση στο περιβάλλον, μέσα στο οποίο λειτουργεί.
Μέτρα πρόληψης	Έχουν σχεδιασθεί, ώστε να αποτρέπουν και να δυσκολεύουν κάθε παράνομη προσπάθεια ανόδου στο πλοίο ατόμων, όπλων και εκρηκτικών.
Αντιμετώπιση	Είναι η ετοιμότητα του προσωπικού του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης να αποκρούσει κάθε απειλή κατά της ασφάλειας του πλοίου, της λιμενικής εγκατάστασης και άλλων πλοίων στην περιοχή ελέγχου της.
Διαχείριση των επακόλουθων	Είναι η ικανότητα του προσωπικού του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης να διαχειρισθεί σωστά και να περιορίσει σε εύλογο χρονικό διάστημα τις επιπτώσεις ενεργειών κατά της ασφάλειας του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης.

Πίνακας 2: Επίπεδα Ασφάλειας σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS και
Σχήμα 1: Παράμετροι τρομοκρατικών κινδύνων στην εμπορική ναυτιλία

Επίπεδα Ασφάλειας	Ενέργειες
Επίπεδο 1 (κανονικό)	Σύνηθες επίπεδο λειτουργίας για πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις με τήρηση μέτρων προστασίας που διατηρούνται συνεχώς.
Επίπεδο 2 (αυξημένο)	Αυξημένα μέτρα ασφάλειας ως επακόλουθο πληροφοριών για πιθανή επίθεση μέσα στην περιοχή που βρίσκεται το πλοίο ή στο λιμένα και τα οποία εφαρμόζονται για όσο χρόνο διαρκεί ο αυξημένος κίνδυνος επίθεσης.
Επίπεδο 3 (εξαιρετικά αυξημένο)	Εφαρμόζεται με τη λήψη αξιόπιστων πληροφοριών για πιθανή ή επικείμενη επίθεση κατά του πλοίου ή του λιμένα και διαρκεί όσο υπάρχει ο κίνδυνος αυτός.



- Η ολική ασφάλεια (total security) είναι ένας στόχος που κανείς δεν μπορεί να εγγυηθεί και ως εκ τούτου προτιμάται η προσέγγιση της μείωσης του ρίσκου με τη μείωση των πιθανοτήτων σε ένα χαμηλότερο εφικτό επίπεδο (ALARP).
- Με σκοπό να καθοριστεί ποια μέτρα ασφάλειας είναι τα κατάλληλα, οι κυβερνήσεις πρέπει να εκτιμήσουν την απειλή και να αξιολογήσουν το ρίσκο μίας δυνητικής παράνομης πράξης.
- Επειδή κάθε πλοίο ή λιμενική εγκατάσταση υπόκειται σε διαφορετικές απειλές, η μέθοδος με την οποία θα προσεγγίσουν τις ειδικές απαιτήσεις του κώδικα ISPS θα καθοριστούν, και τελικά θα εγκριθούν από την Αρχή ή τη συμβαλλόμενη κυβέρνηση, ανάλογα με την περίπτωση.
- Προκειμένου να γνωστοποιήσει την απειλή σε λιμενική εγκατάσταση ή σε ένα πλοίο και να κινήσει τις κατάλληλες ενέργειες ανταπόκρισης, η συμβαλλόμενη κυβέρνηση πρέπει να ορίσει το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας.
- Το τελευταίο δημιουργεί ένα δεσμό ανάμεσα στο πλοίο και τη λιμενική εγκατάσταση, δεδομένου ότι προκαλεί την εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων ασφάλειας και για τα δύο. Όσο αυξάνει η απειλή η μόνη λογική αντίδραση είναι να μειωθεί η ευπάθεια.
- Ο κώδικας ISPS παρέχει αρκετούς τρόπους να μειώσει αυτή την τρωτότητα. Κάθε πλοίο και κάθε λιμενική εγκατάσταση πρέπει να καθορίσει τα πρότυπα που χρειάζονται για να εντατικοποιήσει τα μέτρα ασφάλειας με σκοπό να αντισταθμίσει την απειλή μειώνοντας το ποσοστό της τρωτότητας.
- Μετά την 1η Ιουλίου 2004 τα πλοία και οι λιμενικές εγκαταστάσεις θα έχουν την υποχρέωση να αποδείξουν ότι πράγματι εφαρμόζουν κατάλληλες και τυποποιημένες διαδικασίες διαχείρισης του ρίσκου.
- Είναι τα νέα μέτρα ασφάλειας αποτελεσματικά; Οι νέες απαιτήσεις ασφάλειας αποτελούν τμήμα μίας ευρύτερης στρατηγικής των ΗΕ για να αντιμετωπιστούν οι τρομοκρατικές ενέργειες και δεν πρέπει να εξετάζονται μεμονωμένα.

1. Οι στόχοι του κώδικα ISPS

Ο κώδικας περιέχει ορισμένους ειδικούς στόχους:

- Επιτρέπει την ανίχνευση και την αποτροπή των απειλών για την ασφάλεια εντός του διεθνούς πλαισίου.
- Καθιερώνει ρόλους και ευθύνες.
- Επιτρέπει τη συλλογή και ανταλλαγή πληροφοριών για την ασφάλεια.
- Παρέχει μία μεθοδολογία για την αξιολόγηση της ασφάλειας.
- Εξασφαλίζει ότι υπάρχουν επαρκή μέτρα ασφάλειας Η Ευρώπη θέσπισε τον κώδικα ISPS με τον **Κανονισμό 725/2004** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και οι ΗΠΑ με τον Νόμο Maritime Transport Security (2002), στα Μέρη 101-107 του Τίτλου 33 του **Κώδικα Ομοσπονδιακών Κανονισμών** (Code of Federal Regulations).

Επίσης, ο κώδικας απαιτεί από το προσωπικό του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης τα εξής:

- Συλλογή και αξιολόγηση των πληροφοριών.
- Διατήρηση των πρωτοκόλλων επικοινωνίας.
- Περιορισμένη πρόσβαση. Εμποδίζει την εισαγωγή μη εξουσιοδοτημένων όπλων, κλπ.
- Παροχή των μέσων για να ενεργοποιηθούν οι συναγερμοί.
- Θέτει σε εφαρμογή τα σχέδια ασφάλειας για το πλοίο και τη λιμενική εγκατάσταση και εξασφαλίζει ότι εκτελούνται η εκπαίδευση και οι ασκήσεις πάνω στο πλοίο.

Ο κώδικας ISPS εφαρμόζεται σε τρεις κατηγορίες πλοίων για τα διεθνή ταξίδια:

- Όλα τα πλοία για τα οποία ισχύει ο κώδικας ISM εκτός των μονάδων ειδικού σκοπού, π.χ. πλωτές μονάδες αποθήκευσης (floating storage units).
- Όλες οι λιμενικές εγκαταστάσεις που παρέχουν υπηρεσίες στα πλοία που εκτελούν διεθνή ταξίδια.

2. Ο Κώδικας ISPS και η σχέση του με το διεθνές θεσμικό πλαίσιο

Ο Κώδικας ISPS αναφέρεται στη ναυτική ασφάλεια και επομένως αποτελεί μέρος της ΔΣ SOLAS. Παράλληλα ορισμένες διατάξεις του σχετίζονται με τις απαιτήσεις των ΔΣ MARPOL και STCW, ενώ συμβαδίζει παράλληλα με τον Κώδικα ISM (βλ. σχ. 2).

Ένας από τους κύριους στόχους της ΔΣ SOLAS είναι να ορίσει τα κατώτατα επίπεδα για την ασφαλή κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων. Σύμφωνα με το Μέρος Α του Κώδικα ISPS, το ΣΑΠ πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες για την καταγραφή λειτουργικών και φυσικών μέτρων ασφάλειας και για τα τρία επίπεδα ασφάλειας.

Το ΣΑΠ θα πρέπει να καταγράφει τον τρόπο με τον οποίο θα επιτηρούνται τα σημεία πρόσβασης των περιοχών όπου βρίσκονται τα σωστικά μέσα και τα συστήματα διάσωσης (Κεφάλαιο III της SOLAS).

Επίσης, το ΣΑΠ πρέπει να καθορίζει τον τρόπο, με τον οποίο το προσωπικό του πλοίου χρησιμοποιεί τις ραδιοεπικοινωνίες (Κεφάλαιο IV της SOLAS).

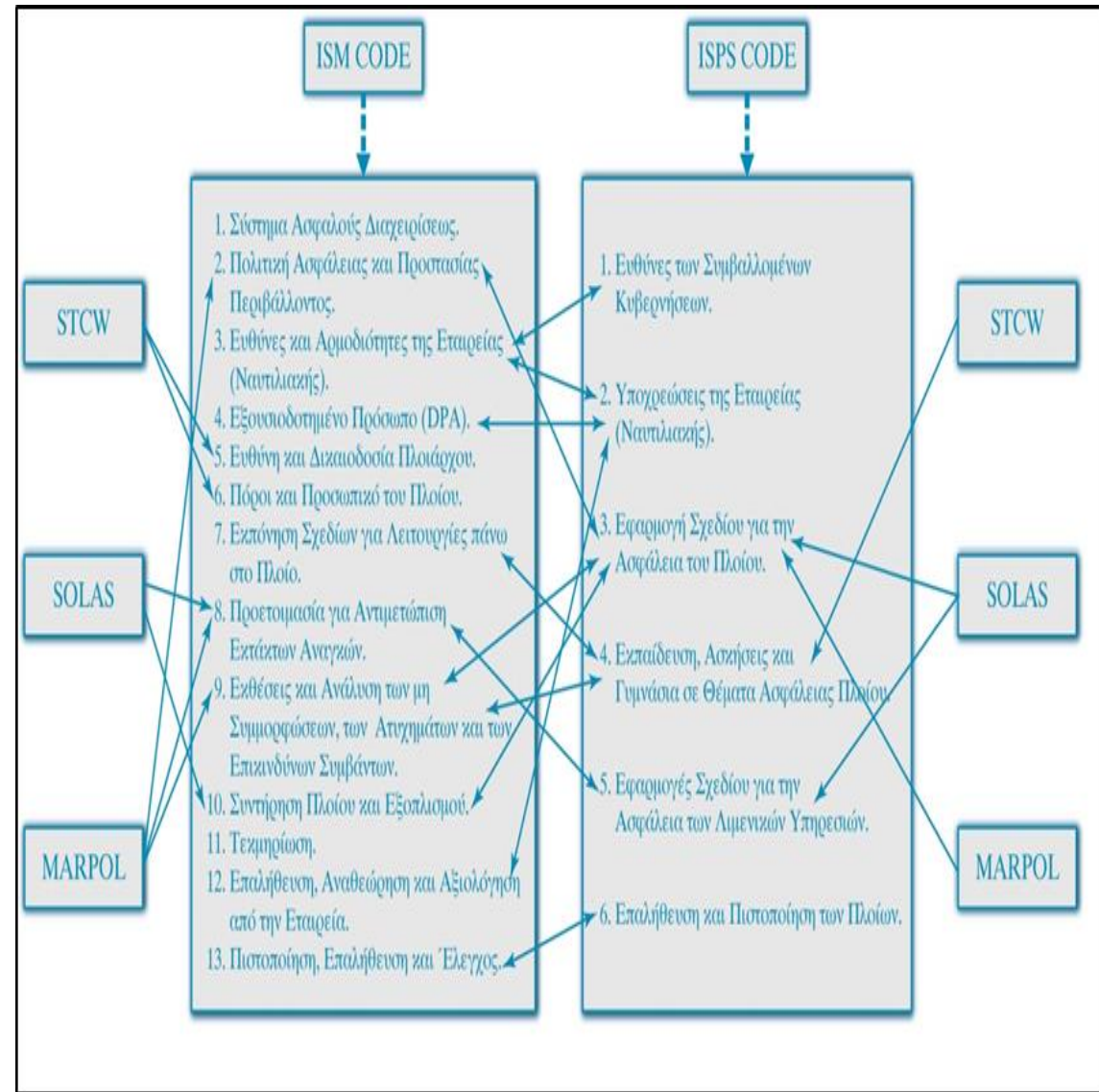
- Ο εξοπλισμός ασφάλειας πρέπει να λειτουργεί και να είναι σωστά συντηρημένος, να δίνει τη δυνατότητα ενδοεπικοινωνίας (στο πλοίο) αλλά και με τις εγκαταστάσεις ξηράς και με το προσωπικό της κατάλληλης τοπικής αρχής που είναι αρμόδια για την εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας, ώστε να μεταδίδεται το είδος και η έκταση οποιασδήποτε απειλής ή παραβίασης της ασφάλειας άμεσα.
- Η ασφάλιση του φορτίου και ο καθορισμός του τρόπου επικοινωνίας πλοίου-ξηράς κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση (Κεφάλαιο VI της SOLAS) πρέπει να καθορίζεται και από το ΣΑΠ. Αυτό μπορεί να επιτυγχάνεται με τον έλεγχο του φορτίου, την εξασφάλιση συνεργασίας με τη λιμενική εγκατάσταση, ότι δηλ. γίνεται έλεγχος των σφραγίδων για την αποτροπή επέμβασης στο φορτίο κ.λπ..
- Σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS, κάθε πλοίο που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα (Κεφάλαιο VII της SOLAS) και έρχεται σε επαφή με άλλο πλοίο ή με λιμενική εγκατάσταση, υποχρεούται να συμπληρώσει Δήλωση Ασφάλειας, με την οποία να καθορίζεται η λήψη επιπλέον μέτρων ασφάλειας και από τις δύο πλευρές.
- Οι κανονισμοί της ΔΣ MARPOL καλύπτουν όλες τις περιπτώσεις τεχνικής φύσης για τη ρύπανση της θάλασσας από τα εμπορικά πλοία, εκτός από τις εσκεμμένες απορρίψεις καταλοίπων και άλλων υλικών.
- Το ΣΑΠ θα πρέπει να περιλαμβάνει σενάρια εισβολής ή κατάληψης του πλοίου από τρομοκράτες, με πρόθεση να προκληθεί ρύπανση ή ζημιά στο πλοίο ή στο λιμένα, όπου θα επισημαίνονται τα πιθανά ευάλωτα σημεία του πλοίου ή οι ενδεχόμενες αδυναμίες του Σχεδίου Αντιμετώπισης Εκτάκτων Περιστατικών.
- Επίσης, το ΣΑΠ πρέπει να καθορίζει το πλαίσιο στο οποίο αλληλοεπιδρά με τη λιμενική εγκατάσταση. Σε αυτήν την περίπτωση συμπληρώνεται δήλωση ασφάλειας, ώστε να καθορίζονται τα μέτρα που θα λάβει κάθε μέρος σε περίπτωση πρόκλησης ρύπανσης σύμφωνα με τα αντίστοιχα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας τους.
- Η ΔΣ STCW καθιερώνει κριτήρια για την εκπαίδευση και την επιμόρφωση των πληρωμάτων και καθορίζει συγκεκριμένους κανόνες για την αξιολόγηση της ικανότητας, την έκδοση των πιστοποιητικών και την ανανέωσή τους για όλους τους επαγγελματίες ναυτικούς.
- Αντίστοιχα πιστοποιητικά πρέπει να κατέχουν ο Αξιωματικός Ασφάλειας Εταιρείας (AAE) και ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου (AAΠ). Επίσης, ο Κώδικας ISPS προβλέπει πως το ΣΑΠ πρέπει να καταγράφει τη συχνότητα εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων.
- Ο Κώδικας ISM αφορά στην ασφαλή λειτουργία των πλοίων και στην πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Τόσο ο Κώδικας ISM, όσο και ο Κώδικας ISPS υποχρεώνουν τη ναυτιλιακή εταιρεία να διαθέτει την κατάλληλη οργάνωση, προκειμένου να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των προσώπων που είναι πάνω στο πλοίο.
- Σύμφωνα με τον Κώδικα ISM, η εταιρεία εξουσιοδοτεί ένα πρόσωπο (designated person) να καθιερώσει μία πολιτική ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας, η οποία θα περιγράφει πώς θα πρέπει να πραγματοποιηθούν οι καθορισμένοι στόχοι (άρθ. 2).
- Η εταιρεία θα πρέπει να αναπτύσσει, να εφαρμόζει και να τηρεί ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (ΣΑΔ). Στη συνέχεια εκδίδεται από την Αρχή (ή από τον αναγνωρισμένο από την Αρχή οργανισμό) το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης. Αντίστοιχα, σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS, η εταιρεία οφείλει να αποκτήσει το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου.

Σχήμα 2

Συσχέτιση του Κώδικα ISPS με το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο

Οι Κώδικες ISM και ISPS απαιτούν το νέο πλήρωμα να εξοικειωθεί με θέματα ασφάλειας πριν από τον απόπλου του πλοίου και τη διεξαγωγή γυμνασίων ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Επίσης, σύμφωνα με τον Κώδικα ISM, η εταιρεία πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για τον εντοπισμό, την περιγραφή και την επέμβαση, σε πιθανές περιστάσεις έκτακτης ανάγκης στο πλοίο (άρθ. 8). Αντίστοιχα, ο Κώδικας ISPS απαιτεί το ΣΑΠ να καθορίζει τα μέτρα που θα ληφθούν στο εκάστοτε επίπεδο ασφάλειας για την προστασία των απαγορευμένων περιοχών του πλοίου, την πρόσβαση σε αυτό, την επιτήρηση της ασφάλειάς του, το χειρισμό του φορτίου και την παράδοση των εφοδίων.

Με βάση τον Κώδικα ISM, η εταιρεία θα πρέπει να πραγματοποιεί εσωτερικούς ελέγχους, να αξιολογεί περιοδικά την απόδοση του προσωπικού και να αναθεωρεί το ΣΑΔ (άρθ. 12). Αντίστοιχα, σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS, το ΣΑΠ πρέπει να ελέγχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα από τον ΑΑΠ και το αποτέλεσμα αυτού του ελέγχου να γίνεται γνωστό στον ΑΑΕ, ο οποίος θα πρέπει να προβαίνει σε διορθωτικές κινήσεις. Οι λιμενικές Αρχές έχουν το δικαίωμα να ελέγχουν το επίπεδο της εξοικείωσης του προσωπικού ασφάλειας και του εξοπλισμού ασφάλειας του πλοίου και να λαμβάνουν τις αντίστοιχες αποφάσεις όταν υπάρχουν συγκεκριμένοι λόγοι που το απαιτούν.



3. Χαρακτηριστικά και ενδιαφερόμενα μέρη του κώδικα ISPS

- Ποιοι είναι οι κύριοι παράγοντες που θα εφαρμόσουν τον κώδικα; (1) Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί ασφάλειας (Recognized Security Organizations – RSO), (2) οι νηογνώμονες, (3) οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις (σημαία), (4) οι εταιρίες, (5) τα πλοία και (6) οι λιμενικές εγκαταστάσεις. Ποιες είναι οι **ευθύνες των συμβαλλόμενων κρατών** (μέρος A-4);
 1. Να θέσουν το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας.
 2. Να εγκρίνουν ένα σχέδιο πλοίου.
 3. Να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση του πλοίου με τη ΔΣ SOLAS.
 4. Να καθορίσουν τις λιμενικές εγκαταστάσεις που απαιτείται να διαθέτουν PFSO (αξιωματικό ασφάλειας) και PFSP (σχέδιο ασφάλειας).
 5. Να δημοσιεύουν γρήγορα τις πληροφορίες (π.χ. μέσω NAVTEX, ειδοποιήσεις στους ναυτικούς κλπ.).
 6. Να εκδίδουν τα έγγραφα ταυτότητας στους επιθεωρητές επιβίβασης.
 7. Να εκδίδουν μέτρα ασφάλειας για τα πλοία που η ΔΣ SOLAS και ο Κώδικας ISPS δεν εφαρμόζονται.
 8. Να καθιερώνουν ένα 24ωρο σημείο επαφής για παροχή συμβουλών για τα πλοία τους ή για τα πλοία που πρόκειται να εισέλθουν στην αιγιαλίτιδα ζώνη άλλου κράτους.
 9. Να καθιερώνουν κεντρικά και περιφερειακά σημεία επαφών για την παροχή ενημερωμένης πληροφόρησης.
- Σύμφωνα με το μέρος A-2 του κώδικα ISPS ισχύουν οι εξής συντομογραφίες: (1) **Αξιωματικός Ασφάλειας της Εταιρίας** (Company Security Officer – CSO), (2) **Αξιωματικός Ασφάλειας του Πλοίου** (Ship Security Officer – SSO), (3) **Αξιολόγηση της Ασφάλειας του Πλοίου** (Ship Security Assessment – SSA), (4) **Σχέδιο Ασφάλειας του Πλοίου** (Ship Security Plan – SSP), (5) **Αξιωματικός Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης** (Port Facility Security Officer - PFSO), (6) **Αξιολόγηση της Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης** (Port Facility Security Assessment - PFSA), (7) **Σχέδιο Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης** (Port Facility Security Plan - PFSP), και (8) **Επίπεδα Ασφάλειας** (Security Levels).
- Πρόκειται για μια διεθνή αυτοματοποιημένη υπηρεσία άμεσης εκτύπωσης προς δημοσίευση προειδοποιήσεων ναυσιπλοΐας και μετεωρολογίας και άλλων επειγουσών πληροφοριών στα πλοία.
- Αποτελεί μία από τις δύο (2) βασικές μεθόδους που χρησιμοποιούνται στη μετάδοση πληροφοριών για την ασφάλεια στη θάλασσα σύμφωνα με τις διατάξεις της ΔΣ SOLAS.
- Αναπτύχθηκε για να παρέχει ένα χαμηλού κόστους, απλό και αυτοματοποιημένο μέσο λήψης πληροφοριών για την ασφάλεια στη θάλασσα και ειδοποιήσεων έρευνας και διάσωσης (ΔΣ SAR, 1989) σε πλοία στη θάλασσα και στα παράκτια ύδατα.
- Οι πληροφορίες που μεταδίδονται μπορεί να σχετίζονται με όλα τα μεγέθη και τους τύπους πλοίων και η δυνατότητα επιλεκτικής απόρριψης μηνύματος διασφαλίζει ότι κάθε ναυτικός μπορεί να λάβει εκπομπές πληροφοριών ασφαλείας που σχετίζονται με το ταξίδι του.

Ποιες είναι οι **ευθύνες του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου**; (μέρος A-6):

- Πρέπει να συμμορφώνεται με το μέρος A του κώδικα ISPS.
- Πρέπει να ορίζει ένα CSO (αξιωματικός ασφάλειας της εταιρίας).
- Να καθορίζει ένα SSO για κάθε πλοίο (αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου).
- Να εγκαθιστά εξοπλισμό που απαιτείται από τη ΔΣ SOLAS.
- Να διεξάγει ένα SSA για κάθε πλοίο (αξιολόγηση ασφάλειας του πλοίου).
- Να εκπαιδεύει προσωπικό και να εφαρμόζει σχέδια.
- Να ελέγχει την εφαρμογή μέσω πρόσθετων ελέγχων και αναθεώρησης (audit and review).
- Να παρέχει στον πλοίαρχο με μία δήλωση της επιτακτικής αρχής και ευθύνης (overriding authority and responsibility) που θα καταγράφεται στο σχέδιο για τα θέματα ασφάλειας.
- Να αποκτά και να διατηρεί το διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας (ISSC).

Ο **αξιωματικός ασφάλειας της εταιρίας (CSO)** πρέπει να εξασφαλίζει ότι (μέρος A-11):

- Μία SSA εκτελείται σωστά.
- Ένα SSP έχει ετοιμαστεί και υποβληθεί προς έγκριση.
- Το SSP έχει τοποθετηθεί πάνω στο πλοίο.
- Σωστή επίγνωση και εκπαίδευση παρέχονται για όλους όσους εμπλέκονται σε καθήκοντα ασφάλειας.
- Το SSP παρακολουθείται περιλαμβάνοντας και τους εσωτερικούς ελέγχους για τη συνάφεια και την αποτελεσματικότητά του.
- Συντονισμός και διασύνδεση με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τον PFSO.

Με τη σειρά του, ο **αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου** (SSO) που υπάρχει μόνο ένας για κάθε πλοίο, είναι υπεύθυνος για τα εξής (μέρος A-12):

- Έχει λάβει εκπαίδευση σχετική με τις πτυχές ασφάλειας των πλοίων.
- Αναφέρεται στον πλοίαρχο.
- Συμπληρώνει τη δήλωση της ασφάλειας (declaration of security – DOS).
- Συνεργάζεται με τους CSO και PFSO.
- Εφαρμόζει και συντηρεί το SSP.
- Επιθεωρεί τακτικά το πλοίο.
- Προτείνει αλλαγές στο SSP.
- Αναφέρει όλα τα περιστατικά και αυτά από αναστέλλουσες παράνομες πράξεις.
- Ενθαρρύνει θέματα ευαισθητοποίησης και επαγρύπνησης των επιπέδων ασφάλειας.

Ο **πλοίαρχος** διαθέτει την επιτακτική αρμοδιότητα για τα εξής (μέρος A-6):

- Δεν θα περιορίζεται από την εταιρία, τον ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο από τη λήψη ή εκτέλεση οποιας απόφασης αναγκαίας για τη διατήρηση της ασφάλειας και προστασίας του σκάφους. Αυτό περιλαμβάνει: (α) την απόρριψη πρόσβασης προσώπων και (β) την άρνηση φόρτωσης του φορτίου.
- Εάν, σύμφωνα με την επαγγελματική του κρίση, προκύπτει σύγκρουση μεταξύ της ασφάλειας και προστασίας, θα δώσει προτεραιότητα στην ασφάλεια του πλοίου.

Μια **αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου** (SSA) περιέχει τα εξής (μέρος A-8):

- Τη βάση για το SSP.
- Τη διενέργεια για κάθε πλοίο από την εταιρία ή πρόσωπα με τις κατάλληλες δεξιότητες και τους RSO.
- Το ολοκληρωμένο μέρος της ανάπτυξης ή/και αναβάθμισης ενός SSP.
- Τον εντοπισμό των αδυναμιών στη φυσική δομή, το σύστημα προστασίας του προσωπικού, τις διαδικασίες, τις άλλες περιοχές που οδηγούν σε παραβίαση του συστήματος.
- Τις προτεινόμενες λύσεις για τον μετριασμό αυτών των αδυναμιών.
- Την κατηγοριοποίηση των ρίσκων ή των απειλών της ασφάλειας.
- Την τεκμηρίωση με σχετική έκθεση και αναθεώρηση σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Σύμφωνα με τον κώδικα ISPS, κάθε κυβέρνηση πρέπει να εκτελέσει μία αξιολόγηση ασφάλειας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, η οποία θα αποτελείται από τα εξής:

- Ο εντοπισμός και η εκτίμηση των σημαντικών περιουσιακών στοιχείων, υποδομών, περιοχών και δομών που πιθανόν να προκαλέσουν σημαντικές απώλειες ζωής ή ζημιές στην οικονομία μίας λιμενικής εγκατάστασης ή του περιβάλλοντος.
- Ο εντοπισμός των πραγματικών απειλών για αυτά τα κρίσιμα περιουσιακά στοιχεία και των υποδομών με σκοπό να τεθούν σε προτεραιότητα τα μέτρα ασφάλειας.
- Μία δήλωση τρωτότητας της λιμενικής εγκατάστασης μέσω της αξιολόγησης των αδυναμιών στη φυσική ασφάλεια, τη δομική ακεραιότητα, την προστασία των συστημάτων, τις διαδικαστικές πολιτικές, τα συστήματα επικοινωνίας, την υποδομή των μεταφορών, τις δημόσιες υπηρεσίες και άλλες περιοχές εντός της λιμενικής εγκατάστασης που πιθανόν να αποτελέσουν στόχο.

Αυτή η αξιολόγηση (PFSA) πρέπει να γίνει κατανοητή από το συμβαλλόμενο κράτος, μία εξουσιοδοτημένη αρχή, ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας (RSO).

Τα αποτελέσματα αυτής της αξιολόγησης πρέπει να εγκριθούν από την κυβέρνηση ή την εξουσιοδοτημένη αρχή και θα χρησιμοποιηθούν για να βοηθήσουν στον καθορισμό ποιων λιμενικών εγκαταστάσεων είναι απαραίτητο να διοριστεί ένας αξιωματικός ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης (PFSSO).

Πρόσθετα, υπάρχουν ελάχιστες λειτουργικές απαιτήσεις ασφάλειας για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Για τα πλοία οι απαιτήσεις είναι:

- Σχέδια ασφάλειας πλοίου (SSP).
- Αξιωματικοί ασφάλειας πλοίου (SSO).
- Αξιωματικοί ασφάλειας εταιρίας (CSO).
- Ένα σύστημα έρευνας, επαλήθευσης, πιστοποίησης και ελέγχου.
- Συγκεκριμένος εξοπλισμός πάνω στο πλοίο και ειδικά έγγραφα, π.χ. το διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας του πλοίου (ISSC).

Το σχέδιο ασφάλειας του πλοίου (SSP) περιέχει πληροφορίες σχετικά με τα εξής:

- Τον διαχειριστή του πλοίου και τις λεπτομέρειες για τα πλοία.
- Τις πολιτικές ασφάλειας.
- Τα σημεία πρόσβασης του πλοίου.
- Τον εντοπισμό των προσώπων/επισκεπτών και τον έλεγχο της πρόσληψης πληρωμάτων.
- Τον εξοπλισμό ασφάλειας.
- Τις επικοινωνίες.
- Τις περιοχές περιορισμένης πρόσβασης.
- Τις αναφορές για παράνομες πράξεις.
- Ειδικές ενέργειες ασφάλειας που εφαρμόζονται και βασίζονται σε επίπεδο ασφάλειας.
- Επιλογή όπλων, εμπρηστικών μηχανισμών και εκρηκτικών.
- Σκάλες πλοίου και δίοδοι ελέγχου.
- Διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

Κάθε πλοίο θα πρέπει: (1) να μεταφέρει ή να ταιριάζει το σύστημα αυτόματου εντοπισμού (automatic identification system –AIS), (2) να δείχνει τον αριθμό αναγνώρισης του εξωτερικά και εσωτερικά, (3) να διαθέτει ένα σύστημα συναγερμού ασφάλειας. Σαν συμπλήρωμα με τα παραπάνω, οι ευθύνες της εταιρίας είναι: (1) να λάβει το ISSC (σε σχέση με κάθε πλοίο που λειτουργεί και της ανήκει), (2) να εξασφαλίζει ότι αυτό είναι διαθέσιμο πάνω στο πλοίο για επιθεώρηση οποιαδήποτε στιγμή. Ποια είναι τα αναγκαία βήματα για να παραδοθεί το πιστοποιητικό ασφάλειας του πλοίου;

- Ο διορισμός του CSO.
- Η εκτέλεση της SSA, δηλ. να περιλαμβάνει μία επί τόπου (on scene) επιθεώρηση ασφάλειας.
- Η παραγωγή του SSP το οποίο ικανοποιεί τις επιταγές της ΔΣ SOLAS και του Κώδικα ISPS εξασφαλίζοντας ότι είναι: (1) εγκεκριμένο από ή προς όφελος του κράτους της σημαίας, (2) διαθέσιμο πάνω στο πλοίο όλο το χρονικό διάστημα και (3) τα μέτρα που περιγράφονται σε αυτό, εφαρμόζονται όπως προβλέπεται.
- Ο διορισμός ενός αξιωματικού σε κάθε πλοίου ως SSO.
- Η εξασφάλιση ότι οι κατάλληλες ασκήσεις και τα γυμνάσια ασφάλειας εκτελούνται.
- Η παροχή κατάλληλων πόρων στο πλοίο για να εκτελεστεί το SSP.

Τα πλοία είναι υποχρεωμένα να μεταφέρουν ένα αριθμό εγγράφων και πληροφοριών:

- Ένα SSP το οποίο έχει εγκριθεί από το κράτος της σημαίας.
- Ένα πιστοποιητικό ασφάλειας που εκδόθηκε/εξουσιοδοτήθηκε από το κράτος της σημαίας.
- Ένα αρχείο συνεχούς καταγραφής συνοπτικών δεδομένων (continuous synopsis record –CSR) που εκδόθηκε από το κράτος της σημαίας.
- Πρόσθετες πληροφορίες που σχετίζονται με τα διορισθέντα μέλη του πληρώματος, τα συμβαλλόμενα μέρη του ναυλοσυμφώνου, και αυτούς που είναι υπεύθυνοι για τις αποφάσεις περί απασχόλησης του πλοίου.
- Ένα διαθέσιμο αρχείο με συγκεκριμένες πληροφορίες για άλλα θέματα ασφάλειας.

Για τις λιμενικές εγκαταστάσεις οι απαιτήσεις σύμφωνα με τον κώδικα ISPS είναι οι εξής:

- Τα αντίστοιχα σχέδια (PFSP).
- Οι αντίστοιχοι αξιωματικοί (PFSO).
- Ο εξοπλισμός ασφάλειας.
- Η αναφορά για τα δεδομένα ασφάλειας στην κυβερνητική αρχή.

Εκτός αυτών υπάρχουν και ορισμένες απαιτήσεις που ισχύουν και για τους δύο τομείς, τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις:

- Η παρακολούθηση και οι έλεγχοι πρόσβασης.
- Η παρακολούθηση των ενεργειών των προσώπων και του φορτίου.
- Η εξασφάλιση ότι οι επικοινωνίες για την ασφάλεια είναι άμεσα διαθέσιμες.

4. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ STCW

1. Διεθνής Σύμβαση περί Προτύπων Πιστοποιητικών Εκπαίδευσης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (1978)

- Η ΔΣ STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers) τέθηκε σε ισχύ το 1984 και τροποποιήθηκε δύο (2) φορές, το 1995 (ενσωματώνοντας το σχετικό κώδικα) και το 2010 (γνωστές ως αυτές της Μανίλα).
- Οι προηγούμενες προσπάθειες για την καθιέρωση μίας τέτοιας σύμβασης συνάντησαν την αντίδραση των πλοιοκτητών (οι οποίοι ενδιαφέρονται άμεσα για τα επίπεδα των μισθών), αλλά και των συνδικάτων (κύρια ασχολία τους η προστασία της εργασίας).
- Ο σκοπός της ίδρυσης της σύμβασης από τον IMO είναι η καθιέρωση για πρώτη φορά διεθνώς υποχρεωτικών ελαχίστων ορίων κανονισμών για τα πληρώματα και κυρίως για αυτά των αναπτυσσόμενων χωρών που βρίσκονταν στο στάδιο της ανάπτυξης των στόλων τους.
- Εξαιρούνται οι ναυτικοί που απασχολούνται σε πολεμικά πλοία, αλιευτικά και πλοία αναψυχής. Η δικαιοδοσία παραμένει στο κράτος της σημαίας του πλοίου, αλλά και το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να ασκεί έλεγχο στο αλλοδαπό πλοίο για τα πιστοποιητικά ικανότητας του πληρώματος.
- Οι τροποποιήσεις του 1991 αναφέρονται στην εκπαίδευση και τις ικανότητες των ασυρματιστών σχετικά με το Global Maritime Distress Safety System.

2. Βασικά στοιχεία της Σύμβασης STCW 1995

- Η ΔΣ STCW 1978 τροποποιήθηκε και απέκτησε μια αναθεωρημένη δομή (STCW 1995), με τέτοιον τρόπο, ώστε να θεωρείται σχετικά ως μια νέα Σύμβαση, που στοχεύει με εκσυγχρονισμένο τρόπο στην προαγωγή της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα αλλά και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Μέχρι το 2001 είχαν πραγματοποιηθεί οι εξής δύο τροποποιήσεις της αναθεωρημένης σύμβασης:
 1. Οι τροποποιήσεις του 1997, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1/1/1999 και αφορούν στις απαιτήσεις εκπαίδευσης για πλοιάρχους, αξιωματικούς και όλες τις ειδικότητες Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ (Ro-Ro) πλοίων.
 2. Οι τροποποιήσεις του 1998, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1/1/2003 και αφορούν στα θέματα χειρισμού και στοιβασίας του φορτίου στα πλοία.

- Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της σύμβασης STCW 1995 ήταν ένα τεχνικής υφής παράρτημα που εμπεριείχε τους νέους κανονισμούς, οι οποίοι διαχωρίζονταν σε κεφάλαια όπως η προηγούμενη σύμβαση του 1978, και ένα Κώδικα, ο οποίος χωρίζεται σε δύο μέρη:

(α) περιλαμβάνονται τα υποχρεωτικά ελάχιστα κριτήρια τεχνογνωσίας και

(β) παρέχονται οδηγίες για την αρωγή των ατόμων-φορέων, που εμπλέκονται στη διαδικασία εκπαίδευσης και αξιολόγησης της ικανότητας των ναυτικών (και γενικότερα αυτών που εμπλέκονται στην εφαρμογή των διατάξεων της STCW 1995).

- Ο σκοπός της τροποποιημένης STCW 1995 είναι να καθιερώσει ενιαία εκπαίδευση, πιστοποίηση, επικύρωση και αξιολόγηση των γνώσεων (δηλ. της ικανότητας, της κατανοήσεως και της αποδεδειγμένης δεξιότητας) των ναυτικών.
- Με αυτά τα πρότυπα, οι ναυτικοί θα μπορούν να εκτελούν τα καθήκοντά τους με περισσότερο ασφαλή και περιβαλλοντικά αποδεκτό τρόπο.
- Ειδικότερα, ο κώδικας εμπεριέχει διατάξεις που θα πιστοποιούν ότι κάθε ναυτικός έχει τις κατάλληλες ειδικές γνώσεις, την εμπειρία και την απαιτούμενη εξειδίκευση, τόσο στο χειρισμό των εξαρτημάτων πάνω στο πλοίο όσο και στις μεθόδους πρακτικής για την ενδεχόμενη αντιμετώπιση περιστατικών ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Επίσης, υποστηρίζεται η άποψη ότι μετά την πλήρη εφαρμογή της STCW 1995 θα εκλείψουν οι περιπτώσεις «πλαστών» πιστοποιητικών αλλά και οι τρόποι που αυτά αποκτήθηκαν. Οι διατάξεις της STCW 1995 αφορούν κυρίως στα εξής:

1. Ορισμός των ενοποιημένων προτύπων ικανότητας.
2. Ειδική αναφορά στις μεθόδους εγκρίσεως εθνικών και αλλοδαπών πιστοποιητικών.
3. Ειδική αναφορά στις πληροφορίες για τους κανονισμούς παράκτιου εμπορίου.
4. Καθορισμός των μεθόδων ελέγχου που πλέον αναφέρονται σε θέματα ασφάλειας.
5. Κατοχή ενός αρχείου πιστοποιητικών (από τη διοίκηση) σύμφωνα με τα κριτήρια ποιότητας.
6. Έλεγχος εφαρμογής της Συμβάσεως (από τον IMO) που θα οδηγήσει στην καθιέρωση μίας λευκής λίστας.
7. Καθορισμός των ευθυνών της επιχειρήσεως για τα πιστοποιητικά.

Πίνακας 1

Επίπεδα ιεραρχίας και λειτουργίες στο πλοίο

Κάθε εταιρεία υποχρεούται να εξασφαλίζει ότι κάθε ναυτικός της κατέχει κατάλληλο Πιστοποιητικό Ικανότητας και ότι οι ναυτικοί κατά την ανάληψη της εργασίας τους είναι εξοικειωμένοι με τα συγκεκριμένα καθήκοντά τους, τον εξοπλισμό του πλοίου και έχουν δυνατότητες συντονισμού σε κατάσταση ανάγκης, ώστε να εκτελέσουν καθήκοντα ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια ή τον περιορισμό ρυπάνσεως.

Η STCW 1995 προβλέπει ότι οι αρμόδιες Αρχές χορηγούν πιστοποιητικά στους πλοιάρχους, στους αξιωματικούς και στο κατώτερο πλήρωμα. Με τα πιστοποιητικά αυτά θα βεβαιώνεται ότι οι κάτοχοί τους ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της STCW 1995, όσον αφορά στην υπηρεσία, ηλικία, υγειονομική καταλληλότητα, εκπαίδευση, προσόντα και εξετάσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος της Συμβάσεως. Ο τύπος των πιστοποιητικών καθορίζεται στον Κανονισμό 1/2 του Παραρτήματος 1 της STCW 1995. Το πιστοποιητικό πρέπει να είναι επικυρωμένο από το κράτος που το εκδίδει. Οι ναυτικοί υποχρεούνται να φέρουν επί του πλοίου τα πρότυπα πιστοποιητικά τους. Σημειώνουμε ότι τα πιστοποιητικά αυτά για τους Έλληνες ναυτικούς εκδίδονται στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα από τις αρμόδιες κατά περίπτωση ελληνικές αρχές (ΑΕΝ, ΚΕΣΕΝ, Λιμενικές Αρχές).

Επίπεδα ιεραρχίας στο πλοίο.

Διοικητικό (Πλοίαρχος-Υποπλοίαρχος, Α' και Β' Μηχανικός).
Επιχειρησιακό-Λειτουργικό (Λοιποί Αξιωματικοί).
Υποστηρικτικό (Κατώτερο Πλήρωμα).

Λειτουργίες στο πλοίο.

Ναυσιπλοΐα.
Έχμαση και στοιβάση φορτίου.
Χειρισμοί πλοίου και μέριμνα επιβαινόντων (πλήρωμα-επιβάτες).
Συντήρηση και επισκευές.
Ραδιοεπικοινωνίες.
Καθήκοντα Μηχανικού.
Ηλεκτρολογικός, Ηλεκτρονικός και Μηχανολογικός έλεγχος.

- Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονίσουμε τη σημασία που αποδίδεται στον καθορισμό των απαιτήσεων για την έκδοση πιστοποιητικών εξειδικευμένης εκπαίδευσης σε θέματα καταστάσεως ανάγκης, επαγγελματικής ασφάλειας, ιατρικής μέριμνας, διασώσεως και πυροσβέσεως (σύμφωνα με το Κεφάλαιο VI της STCW 1995).
- Στην Ελλάδα, στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) στις Δημόσιες Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων (ΔΣΣΠΜ) λειτουργούν κύκλοι σπουδών, που παρέχουν εξειδικευμένη εκπαίδευση και τα αντίστοιχα πιστοποιητικά σε αυτούς τους τομείς (πίν.5).
- Το **Πιστοποιητικό Συνεχούς Ικανότητας και Εκσυγχρονισμού των Γνώσεων**, πιστοποιεί τα ειδικά προσόντα που απαιτούνται για την ανά πενταετία εξασφάλιση (όπου απαιτείται) της συνεχούς ικανότητας και εκσυγχρονισμού των γνώσεων των πλοίαρχων, των αξιωματικών καταστρώματος-μηχανής και των ραδιοεπικοινωνιών κάθε πλοίου, του προσωπικού των Δ/Ξ και των Ro-Ro Ε/Γ πλοίων διεθνών πλόων.
- Σύμφωνα με την **Ελληνική Νομοθεσία**, μετά την 31/12/1999, ορίζονται τα εξής:
- Οι πλοίαρχοι και αξιωματικοί καταστρώματος, μηχανής, ραδιοεπικοινωνιών κάθε πλοίου πρέπει να έχουν θαλάσσια υπηρεσία ενός (1) έτους την τελευταία πενταετία ή τριών (3) μηνών ως υπεράριθμοι με ειδικότητα αντίστοιχη του κατεχόμενου πιστοποιητικού ή επιτυχή αποφοίτηση από αντίστοιχο τμήμα εκπαίδευσης ΔΣΕΝ ή επιτυχή δοκιμασία σε αντίστοιχες εξετάσεις ή υπηρεσία δύο ετών κατά την τελευταία πενταετία με ειδικότητα αντίστοιχη του κατεχόμενου πιστοποιητικού ως καθηγητές Σχολής ΕΝ ή σύμβουλοι ναυτικής εκπαίδευσης ή στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών ή μέλη διοικήσεως-συνδικαλιστικού οργάνου αναγνωρισμένων ενώσεων-εφοπλιστών και ναυτικών.
- Σχετικά με το **Πιστοποιητικό (βεβαίωση) Τήρησης Φυλακής Γέφυρας ή Μηχανής** αυτό χορηγείται στους κατώτερους ναυτικούς, που μετέχουν σε φυλακές γέφυρας (προσωπικό καταστρώματος) και μηχανής (προσωπικό μηχανής).
- Από τους Κανονισμούς II/6 και III/6 της STCW 1995 καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις σε κατώτερους ναυτικούς που μετέχουν σε φυλακές γέφυρας σε θαλασσοπλοούντα πλοία 200 ΚΟΧ και άνω καθώς και σε φυλακές μηχανής.
- Σχετικά με τις υποχρεωτικές απαιτήσεις εκπαίδευσης και προσόντων για την απόκτηση **Πιστοποιητικών Προσωπικού Δ/Ξ**, όσοι ναυτολογούνται σε Δ/Ξ (σύμφωνα με το άρθρ. 4 του ΠΔ 243/98 για τους Έλληνες ναυτικούς) ισχύουν εξειδικευμένα κριτήρια και χορηγείται ειδική βεβαίωση.
- Σχετικά με το προσωπικό Ro-Ro Ε/Γ πλοίων, σύμφωνα με τις τροποποιήσεις της STCW 1995, καθορίστηκαν οι απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικών, οι οποίες ισχύουν υποχρεωτικά από 1/8/1998.
- Έτσι, από τον Κανονισμό V/2 απαιτείται οι πλοίαρχοι, οι αξιωματικοί τα μέλη πληρώματος και το λοιπό προσωπικό που υπηρετεί σε Ro-Ro Ε/Γ πλοία, τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες, πριν τους ανατεθούν τα σχετικά καθήκοντα σε τέτοιου τύπου πλοία, εκτός από το απαιτούμενο κατά περίπτωση αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας πρέπει να έχουν ολοκληρώσει την απαιτούμενη εκπαίδευση (που αναφέρεται στις παρ. 4 έως 8 του Καν. V/2), ανάλογα με την ειδικότητα και τις ευθύνες τους.
- Επιπλέον, θα πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με ανάλογο αποδεικτικό έγγραφο εκπαίδευσης (πιστοποιητικό).

- Τα πιστοποιητικά που απαιτούνται από τον παραπάνω κανονισμό (V/2) είναι τα εξής: Εκπαίδευσης σε Διαχείριση Πλήθους, Εκπαίδευσης Εξοικειώσεως, Εκπαίδευσης Ασφάλειας Προσωπικού που παρέχει Άμεσες Υπηρεσίες σε Επιβάτες στους Χώρους Επιβατών, Εκπαίδευσης για την Ασφάλεια των Επιβατών, Ασφάλεια του Φορτίου και Ακεραιότητα του Σκάφους, Εκπαίδευσης Διαχειρίσεως Καταστάσεως Ανάγκης και Ανθρώπινης Συμπεριφοράς.
- Κατ' εξαίρεση των παραπάνω χορηγείται άδεια ναυτολόγησεως σε ναυτικούς, που δεν κατέχουν κατάλληλο αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας (σύμφωνα με το ΠΔ 455/83 και το ΠΔ 46/96) σε περιπτώσεις εξαιρετικών αναγκών (και εφόσον δεν προσφέρονται για ναυτολόγηση ναυτικοί με κατάλληλα προσόντα) με δικαίωμα σε συγκεκριμένο πλοίο και για ορισμένη χρονική περίοδο, η οποία δεν υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες (άρθ. 1 παρ. 1).
- Η άδεια αυτή δεν χορηγείται στον πλοίαρχο και στον Α' μηχανικό. Επίσης, η άδεια αυτή δεν χορηγείται σε αξιωματικό ραδιοτηλεγραφητή ή χειριστή ραδιοτηλεφώνου εκτός και αν προβλέπεται από τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών.
- Οι άδειες χορηγούνται μετά από αίτηση των ενδιαφερομένων στο εσωτερικό ενός κράτους από τις Αρμόδιες Αρχές (στην Ελλάδα τα Κεντρικά Λιμεναρχεία, τα Λιμεναρχεία και τα Υπο-λιμεναρχεία) και στο εξωτερικό για τους Έλληνες υπηκόους από τις Λιμενικές Προξενικές Αρχές και όπου δεν υπάρχουν αυτές από τις Ελληνικές Προξενικές Αρχές. Εφόσον ο κάτοχος της ανωτέρω άδειας δεν ναυτολογήθηκε εντός δεκαημέρου από την έκδοση αυτής, η άδεια αυτή παύει να ισχύει (άρθ. 3 παρ. 2).

3. Η Νέα Σύμβαση STCW 2010 (τροποποιήσεις της Μανίλα)

- Η τροποποιημένη αυτή έκδοση της ΔΣ έχει πολύ μεγαλύτερο εύρος από τις 2 προηγούμενες εκδόσεις (1978 και 1995). Η ενίσχυση των υφιστάμενων προτύπων φανερά δημιούργησε δυσκολίες στα αναπτυσσόμενα κράτη, τα οποία παραδοσιακά προμηθεύουν με φθηνό και δίχως κατάλληλα προσόντα ναυτεργατικό δυναμικό τη ναυτιλιακή βιομηχανία.
- Η υπόθεση των Φιλιππίνων αποτελούσε το επίκεντρο μίας τέτοιας πολιτικής . Εάν το κράτος αυτό δεν μπορούσε να δείξει ότι κατέχει την ικανότητα διαχείρισης, εκπαίδευσης και παράδοσης των πιστοποιητικών, οι αρχές του θα αντιμετώπιζαν μία μεγάλη οικονομική και πολιτική κρίση. Όμως η κατάσταση άλλαξε όχι μόνο για τις Φιλιππίνες αλλά για όλα τα αναπτυσσόμενα κράτη.
- Οι νέες τροποποιήσεις της σύμβασης STCW υιοθετήθηκαν στις 25 Ιουνίου 2010 δημιουργώντας μία αρκετά μεγάλη αναθεώρηση αυτής και του κώδικά της.
- Τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2012 σύμφωνα με τη διαδικασία “tacit acceptance” και σκοπεύουν να αναβαθμίσουν τις διατάξεις της σύμβασης οι οποίες αναμένεται να εφαρμοστούν άμεσα. Οι πιο σημαντικές αλλαγές σε κάθε κεφάλαιο είναι οι εξής:

- Μέτρα βελτίωσης με σκοπό να αποτραπούν δόλιες πρακτικές που συνδέονται με τα πιστοποιητικά ικανότητας και ενίσχυση της διαδικασίας αξιολόγησης (έλεγχος της συμμόρφωσης των κρατών-μελών με τις διατάξεις της σύμβασης).
- Αναθεωρημένες απαιτήσεις σχετικά με τις ώρες εργασίας και ξεκούρασης και νέες απαιτήσεις για την πρόληψη από την κατάχρηση ναρκωτικών και αλκοόλ καθώς και ενημερωμένα πρότυπα σχετικά με την ιατρική φροντίδα και υγεία των ναυτικών.
- Νέες απαιτήσεις πιστοποίησης για τους ικανούς ναυτικούς.
- Νέες απαιτήσεις που σχετίζονται με την εκπαίδευση στον τομέα της σύγχρονης τεχνολογίας, π.χ. ηλεκτρονικοί χάρτες, συστήματα πληροφοριών ECDIS κλπ.
- Νέες απαιτήσεις για την εκπαίδευση σε θέματα επίγνωσης για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και σε θέματα ηγεσίας (leadership) και ομαδικής εργασίας (teamwork).
- Νέες μέθοδοι εκπαίδευσης και πιστοποίησης για τους αξιωματικούς με ειδικότητα ηλεκτροτεχνική.
- Αναβάθμιση των απαιτήσεων ικανότητας για το προσωπικό που υπηρετεί σε όλες τις κατηγορίες των Δ/Ξ, περιλαμβάνοντας νέες απαιτήσεις για το προσωπικό που υπηρετεί στα πλοία LNG (liquefied natural gas carriers).
- Νέες απαιτήσεις για την εκπαίδευση ασφάλειας καθώς και σχετικές διατάξεις για να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι να αντιμετωπίσουν περιστατικά όπως, όταν το πλοίο δέχεται επιθέσεις από πειρατές.
- Εισαγωγή σύγχρονων μεθοδολογιών εκπαίδευσης περιλαμβάνοντας και την από απόσταση μάθηση (distant learning) και τη μάθηση μέσω διαδικτύου (web-based).
- Νέες οδηγίες εκπαίδευσης για το προσωπικό που υπηρετεί σε πλοία που κινούνται στις πολικές περιοχές.
- Νέες οδηγίες εκπαίδευσης για το προσωπικό που λειτουργεί τα δυναμικά συστήματα εντοπισμού θέσης (dynamic positioning systems).

Ειδικότερα, ο κανονισμός 1/15 αναφέρεται στις μεταβατικές διατάξεις που αφορούν σε θέματα πιστοποίησης που εκδόθηκαν με βάση απαιτήσεις προηγούμενων συμβάσεων:

- Μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2017 ένα κράτος-μέλος μπορεί να συνεχίσει να εκδίδει, να αναγνωρίζει και να εγκρίνει πιστοποιητικά σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης που εφαρμόζονταν άμεσα πριν την 1η Ιανουαρίου 2012 σε σχέση με αυτούς τους ναυτικούς που ξεκίνησαν εγκεκριμένη θαλάσσια υπηρεσία, ένα εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης και κατάρτισης ή ένα εγκεκριμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα (training course) πριν την 1η Ιουλίου 2013.
- Μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2017 ένα κράτος-μέλος μπορεί να συνεχίσει να επανεξετάζει και να ξανά-επικυρώσει πιστοποιητικά και θεωρήσεις (endorsements) σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης που εφαρμόζονταν άμεσα πριν την 1η Ιανουαρίου 2012.

Μία ακόμη κύρια αλλαγή που έγινε στον κώδικα της ΔΣ του 1995, επηρεάζοντας άμεσα τις λειτουργίες πάνω στο πλοίο αφορά στις απαιτήσεις για την καταλληλότητα άσκησης καθηκόντων (fitness for duty) και τις ώρες ξεκούρασης όπως περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο VIII (πρότυπα για την τήρηση φυλακών).

Αυτές εναρμονίστηκαν με τις απαιτήσεις της σύμβασης του ILO, τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention – MLC) που τέθηκε σε ισχύ το 2013. Οι τροποποιήσεις αυτές απαιτούσαν τα εξής:

- Όλα τα πρόσωπα στα οποία έχουν ανατεθεί καθήκοντα ως αξιωματικοί υπεύθυνοι βαρδιών ή ως βαθμοφόροι που συμβάλλουν σε μέρος της βάρδιας, θα έχουν τη δυνατότητα ξεκούρασης κατά ελάχιστο 10 ώρες για κάθε 24ωρο.
- Οι ώρες ανάπαυσης μπορούν να διαχωριστούν μέχρι 2 περιόδους, η μία από τις οποίες πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 6 ώρες.
- Οι απαιτήσεις των περιόδων ανάπαυσης που περιγράφονται στις παραγράφους 1 και 2 δεν χρειάζεται να διατηρούνται σε ασκήσεις έκτακτης ανάγκης ή σε άλλες επιτακτικές (overriding) λειτουργικές συνθήκες.
- Παρά τις διατάξεις των παραπάνω παραγράφων, το ελάχιστο διάστημα των 10 ωρών μπορεί να μειωθεί όχι λιγότερο από 6 συνεχείς ώρες, με την προϋπόθεση ότι αυτή η μείωση δεν θα επεκταθεί πέρα των 2 ημερών και όχι λιγότερο από 70 ώρες ανάπαυσης κατά την περίοδο 7 ημερών.

Ένας αριθμός αλλαγών έλαβε χώρα και πρόσθετες απαιτήσεις συμπλήρωσαν το αναθεωρημένο πεδίο fitness for duty στον Κώδικα της ΔΣ του 2010. Από την 1η Ιανουαρίου 2012 οι ναυτικοί θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις παρακάτω ρυθμίσεις:

- Οι Αρχές θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους κινδύνους που μπορεί να προκαλέσει η κούραση των ναυτικών, ειδικά αυτούς που τα καθήκοντα τους επικεντρώνονται στην ασφαλή λειτουργία του πλοίου.
- Όλα τα πρόσωπα που τους έχουν ανατεθεί καθήκοντα ως υπεύθυνοι αξιωματικοί βάρδιας ή ως βαθμοφόροι που συμμετέχουν σε τμήμα της βάρδιας και αυτών που τα καθήκοντα τους περιλαμβάνουν θέματα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης, θα τους παρέχεται μία περίοδος ανάπαυσης όχι λιγότερο από: (α) το ελάχιστο των 10 ωρών σε κάθε 24ωρο και (β) 77 ώρες σε κάθε επταήμερη περίοδο.
- Οι ώρες ανάπαυσης μπορούν να διαχωριστούν μέχρι σε δύο (2) περιόδους, η μία από τις οποίες πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 6 ώρες και τα διαλείμματα μεταξύ των συνεχόμενων περιόδων ανάπαυσης να μην ξεπερνούν τις 14 ώρες.
- Οι απαιτήσεις των περιόδων ανάπαυσης που περιγράφονται στις παραγράφους 1 και 2 δεν χρειάζεται να διατηρούνται σε έκτακτη ανάγκη ή σε άλλες επιτακτικές λειτουργικές συνθήκες. Ασκήσεις για την πυρόσβεση, τις σωστικές λέμβους και άλλες ενέργειες που εγκρίνονται από την εθνική νομοθεσία και τα διεθνή όργανα, θα διεξάγονται με τέτοιο τρόπο ώστε να μειώνεται η διατάραξη των περιόδων ανάπαυσης και να μην προκαλείται κόπωση.
- Οι Αρχές θα απαιτούν τα προγράμματα επιτήρησης (watch schedules) να ανακοινώνονται σε σημεία που είναι εύκολα προσβάσιμα. Τα προγράμματα θα καθιερώνονται σε μία τυποποιημένη μορφή στην γλώσσα εργασίας ή στις γλώσσες του πλοίου ή στα αγγλικά.
- Όταν ένας ναυτικός είναι επί του έργου, όπως στην περίπτωση που κάποιο τμήμα της μηχανής είναι αφύλακτο, αυτός θα απολαμβάνει μία πρόσθετη περίοδο ανάπαυσης ως αποζημίωση εάν η φυσιολογική περίοδος ξεκούρασης διακόπτεται από κλήσεις για εργασία.
- Οι Αρχές πρέπει να απαιτούν ότι θα διατηρούνται αρχεία με τις ημερήσιες ώρες ανάπαυσης των ναυτικών σε μία τυποποιημένη φόρμα, στην γλώσσα εργασίας ή στις γλώσσες του πλοίου ή στα αγγλικά, με σκοπό την ελευθερία ελέγχου και την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις διατάξεις αυτού του τμήματος του κώδικα. Οι ναυτικοί θα παραλάβουν ένα αντίγραφο των αρχείων που τους αφορούν, το οποίο θα θεωρείται από τον πλοίαρχο ή από ένα πρόσωπο που εξουσιοδοτεί ο πλοίαρχος και οι ναυτικοί.
- Κανένα στοιχείο σε αυτό το τμήμα δεν θα θεωρηθεί ότι βλάπτει το δικαίωμα του πλοίαρχου να απαιτήσει από ένα ναυτικό να εκτελέσει οποιοσδήποτε ώρες εργασίας αναγκαίες για την άμεση ασφάλεια του πλοίου, των προσώπων πάνω στο πλοίο ή του φορτίου ή για τον σκοπό της παροχής βοήθειας σε άλλα πλοία ή σε πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Επομένως, ο πλοίαρχος μπορεί να αναστείλει το πρόγραμμα ωρών ανάπαυσης και να ζητήσει από τους ναυτικούς να εργαστούν τις αναγκαίες ώρες μέχρι η φυσιολογική κατάσταση να αποκατασταθεί. Όταν αυτό συμβεί, ο πλοίαρχος θα παρέχει στους εν λόγω ναυτικούς επαρκή περίοδο ανάπαυσης.

- Για παράδειγμα το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο πάνω στο πλοίο (**designated person on board –DPO**). Κάποιες μεγάλες, επί το πλείστο, ναυτιλιακές εταιρίες, με σκοπό να διευκολύνουν ή και να αφαιρέσουν μέρος της γραφειοκρατικής διαδικασίας πάνω στο πλοίο από τον γραμματικό. Στέλνουν ένα πρόσωπο, που δεν είναι μέλος του πληρώματος, αλλά διοικητικό στέλεχος στα πλοία της εταιρίας με σκοπό να συνδράμει στο φόρτο εργασίας.
- Ο DPO δεν πρέπει να συγχέεται με τον DPA (designated person ashore) που καθιέρωσε ο ΚΑΔ ως εκπρόσωπο της εταιρίας για θέματα διοίκησης περί ναυτικής ασφάλειας. Πρόκειται για το σημείο επαφής μεταξύ εταιρίας και πληρώματος.
- Επίσης δεν πρέπει να συγχέεται με τον DPO (Data Protection Officer) που καθιέρωσε η ΕΕ το 2018 για τα γενικά δεδομένα προστασίας κανονισμών (GDPR), αν και μέχρι σήμερα υπάρχει μεγάλος βαθμός ασυνέπειας διότι πολλά κράτη-μέλη της ΕΕ ακολουθούν τη δική τους πολιτική.
- Εξαίρεσεις από την εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης που προβλέπονται στην παράγραφο 2.2, δεν επιτρέπονται για περισσότερο από δύο (2) συνεχόμενες εβδομάδες. Το διάστημα μεταξύ δύο (2) περιόδων εξαίρεσης πάνω στο πλοίο δεν μπορεί να είναι λιγότερο από το διπλάσιο της διάρκειας της εξαίρεσης.
- Οι ώρες ξεκούρασης που περιγράφονται στην παράγραφο 2.1, μπορούν να διαχωριστούν σε όχι περισσότερο από τρεις (3) περιόδους (κατά τη διάρκεια των εξαίρεσεων), μία από τις οποίες θα αγγίζει τουλάχιστον τις έξι (6) ώρες και καμία από τις άλλες δύο (2) περιόδους θα είναι λιγότερη από μία (1) ώρα σε διάρκεια.
- Τα διαστήματα μεταξύ των συνεχόμενων περιόδων ανάπαυσης δεν θα ξεπερνούν τις δεκατέσσερις (14) ώρες. Οι εξαίρεσεις δεν θα επεκτείνονται πέρα από δύο είκοσι-τετράωρες (24) περιόδους σε κάθε επταήμερη περίοδο.
- Οι εξαίρεσεις πρέπει, όσο αυτό είναι δυνατό, να λάβουν υπόψη την οδηγία σχετικά με την πρόληψη της κόπωσης όπως αναφέρεται στο τμήμα Β-VIII/1. Πρέπει να σημειωθεί ότι αρκετές διοικητικές αρχές δεν θεωρούν ως «overriding operational conditions» να περιλαμβάνουν τις ενέργειες ρουτίνας που συνδυάζονται με τη φυσιολογική λειτουργία του πλοίου, όπως την άφιξη και αναχώρηση από τους λιμένες, τις διάφορες λειτουργίες του φορτίου κλπ.
- Ενδεχόμενες παραβιάσεις του κώδικα της STCW 2010 για τις παραπάνω διατάξεις μπορεί να οδηγήσουν σε ελλείψεις που θα εντοπιστούν από τον υπεύθυνο των λιμενικών ελέγχων (port state control) ενάντια στο πλοίο, και ανάλογα με τη σοβαρότητα του αδικήματος, να γίνει κράτηση του πλοίου και μερικές φορές, σε κάποια κράτη, διώξεις προσώπων.
- Μία ακόμη σημαντική καινοτομία της αναθεωρημένης σύμβασης και του κώδικα αφορά στην απαίτηση οι ναυτικοί να υποβάλλονται σε ανανεωμένα και σύντομα θεσμικά εκπαιδευτικά προγράμματα (refresher training for statutory short courses) για ορισμένους τομείς-κλειδιά.
- Κατά το παρελθόν οι απαιτήσεις της σύμβασης για τέτοιου είδους εκπαιδευτικές διαδικασίες ερμηνεύονταν με πολλούς τρόπους από διάφορες διοικητικές αρχές.
- Όποια κενά υπήρχαν στους σχετικούς κανονισμούς έχουν ήδη αφαιρεθεί και τα προγράμματα που σχετίζονται με την ασφάλεια και επιβίωση των πληρωμάτων και των επιβατών απαιτείται να διεξάγονται κάθε 5 χρόνια.

5. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

- Δημιουργήθηκε από τη συνθήκη των Βερσαλλιών το 1919, παράλληλα με την Κοινωνία των Εθνών και αποτέλεσε την πρώτη ειδική οργάνωση που συνδέθηκε με τον ΟΗΕ το 1946.
- Κύριοι σκοποί του οργανισμού είναι η κατάρτιση διεθνών προγραμμάτων που βελτιώνουν τις συνθήκες ζωής και εργασίας, αυξάνουν τις ευκαιρίες απασχόλησης καθώς και η θέσπιση διεθνών συμβάσεων και κανόνων εργασίας.
- Σχετικά με τον ναυτιλιακό τομέα ο ILO έχει καθιερώσει ένα μεγάλο αριθμό συμβάσεων και συστάσεων που αποτελούν τον Διεθνή Κώδικα των Ναυτικών.
- Η τελευταία πρωτοβουλία του οργανισμού αφορούσε στην αναθεώρηση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 (Maritime Labour Convention –MLC) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 2013 και άλλαξε σε μεγάλο βαθμό τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των πληρωμάτων των πλοίων.

5.1 Οι διεθνείς συμβάσεις ναυτικού περιεχομένου της ΔΟΕ

- Ο ILO από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα, εξαιτίας της ιδιαιτερότητας του ναυτικού επαγγέλματος αλλά και των συνθηκών εργασίας και μισθοδοσίας, σε διεθνές επίπεδο έχει υιοθετήσει ένα μεγάλο αριθμό συμβάσεων που έχουν ως αντικείμενο την ασφαλή εργασία του προσωπικού των πλοίων (πληρώματα) και την προστασία και αναγνώριση των δικαιωμάτων τους.
- Οι συμβάσεις αυτές αναφέρονται σε μία ποικιλία θεμάτων όπως, κοινωνικής ασφάλισης, συνταξιοδότησης, αποζημιώσεων (από ασθένεια, ατύχημα ή ναυάγιο κλπ.), άδειας μετ' αποδοχών, επαναπατρισμού, ελαχίστου ορίου ηλικίας, ιατρικών εξετάσεων, αποδεικτικών γνώσης, ωραρίου εργασίας, ενδιαιτήσης, τροφοδοσίας και ψυχαγωγίας, ελαχίστου ωραρίου εργασίας, πρόληψης επαγγελματικών ατυχημάτων, συλλογικών διαπραγματεύσεων εργασίας και ελέγχου εργασίας.
- Πρωτεύουσα θέση πλέον έχει η τροποποιημένη (2012) διεθνής σύμβαση για τη ναυτική εργασία του 2006. Στον πίνακα που ακολουθεί το κείμενο, περιλαμβάνεται ένας σημαντικός αριθμός αυτών των συμβάσεων (αναφέρεται ο αριθμός και ο τίτλος της κάθε σύμβασης ναυτικής εργασίας).

5.2 Η σύμβαση ναυτικής εργασίας του ILO (Maritime Labour Convention), 2006

- Τα ναυτιλιακά ζητήματα αντιμετωπίζονται με διαφορετικό τρόπο στον ILO από άλλους τομείς, αναγνωρίζοντας δίχως αμφιβολία τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά απασχόλησης στη θάλασσα (από τη στιγμή που οι ναυτικοί βρίσκονται στον χώρο εργασίας τους 24 ώρες την ημέρα, 7 ημέρες/εβδομάδα για αρκετά μεγάλα χρονικά διαστήματα).
- Αυτό συμβαίνει με δύο (2) τρόπους: (α) Μολονότι κατά καιρούς προσπάθειες γίνονται να αντιμετωπιστούν τα ναυτιλιακά θέματα στο πλαίσιο της γενικής συνέλευσης, (β) στην πράξη παραμένουν αντικείμενο ξεχωριστών ναυτιλιακών διασκέψεων που συνέρχονται κάθε δέκα (10) έτη ανάλογα και με τις ανάγκες που προκύπτουν.
- Ένα ειδικό σώμα, η κοινή Ναυτιλιακή Επιτροπή (Joint Maritime Commission –JMC) είναι υπεύθυνη για τα ζητήματα των ναυτιλιακών διασκέψεων και την προετοιμασία τους.
- Η JMC αποτελείται μόνο από εκπροσώπους των εργοδοτών και των εργαζομένων (δηλ. δίνει ισομερώς τη λήψη αποφάσεων και στις δύο πλευρές του κλάδου).
- Η γραμματεία για τους πλοιοκτήτες στον ILO προέρχεται από τη Διεθνή Ναυτιλιακή Ομοσπονδία (international Shipping Federation –ISF) και αυτή των ναυτικών από τη Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών για τις Μεταφορές (International Transport Workers’ Federation –ITF) .
- Τα τελευταία χρόνια ο ILO εστίασε στην ευρεία επικύρωση της σύμβασης MLC (Maritime Labour Convention) που θεωρείται η πλέον περιεκτική και καινοτομική σύμβαση του οργανισμού εξαιτίας των επιπτώσεων που θα επιφέρει στο ναυτικό επάγγελμα ως διεθνές νομικό εργαλείο.
- Τέθηκε σε ισχύ στις 20 Αυγούστου 2013 και μέχρι σήμερα (2022) έχει επικυρωθεί από 101 κράτη-μέλη που αντιπροσωπεύουν άνω του 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας.
- Η σύμβαση MLC είναι στενά συνδεδεμένη με το κράτος της σημαίας, τις επιθεωρήσεις στα λιμάνια και τις ιατρικές εξετάσεις. Σαν συμπλήρωμα οι οργανισμοί ITF και ISF έχουν εκδώσει οδηγίες για την εφαρμογή της σύμβασης αλλά και τη σημασία της για τους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς.
- Η MLC αποτελείται από δεκαέξι (16) άρθρα που περιέχουν γενικές διατάξεις και τον κώδικα. Ο τελευταίος περιέχει 5 τίτλους στους οποίους ομαδοποιούνται ειδικές διατάξεις ανάλογα με το πρότυπο:

- Τίτλος 1: Ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς που σκοπεύουν να εργαστούν πάνω σε πλοίο.
 - Τίτλος 2: Συνθήκες απασχόλησης.
 - Τίτλος 3: Καταλύματα, εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, τρόφιμα και εστίαση.
 - Τίτλος 4: Προστασία της υγείας, ιατρική φροντίδα, πρόνοια και κοινωνική ασφάλιση.
 - Τίτλος 5: Συμμόρφωση και εφαρμογή.
- Για κάθε τίτλο υπάρχουν γενικά πρότυπα τα οποία καθορίζονται περισσότερο στους υποχρεωτικούς κανονισμούς (λίστα Α) καθώς και σε οδηγίες (λίστα Β). Οι κανονισμοί, ως θέμα αρχής, πρέπει να εφαρμόζονται πλήρως, αλλά μία χώρα μπορεί να εφαρμόσει ένα ουσιαστικά ισοδύναμο (substantially equivalent) κανονισμό που πρέπει να δηλώσει κατά το στάδιο της επικύρωσης.

Τίτλος 1: Ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς που σκοπεύουν να εργαστούν πάνω σε πλοίο

- Απαιτήσεις για το ελάχιστο όριο ηλικίας, το οποίο είναι τα δεκαέξι (16) χρόνια (δεκαοκτώ -18 για βραδινή εργασία και εργασία σε επικίνδυνες περιοχές).
- Οι εργαζόμενοι πρέπει να είναι ιατρικώς υγιείς για να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους. Οι χώρες πρέπει να εκδίδουν ιατρικά πιστοποιητικά όπως ορίζεται στη ΔΣ STCW του ΙΜΟ ή να χρησιμοποιούν ένα παρεμφερές πρότυπο.
- Οι ναυτικοί πρέπει να εκπαιδεύονται για τα καθήκοντά τους καθώς και να έχουν προσωπική εκπαίδευση ασφάλειας.
- Οι υπηρεσίες πρόσληψης και επιλογής που εδρεύουν στα κράτη-μέλη ή για πλοία που υψώνουν τη σημαία κρατών-μελών πρέπει να διαθέτουν (ανάμεσα σε άλλα) κατάλληλες διαδικασίες τοποθέτησης, εγγραφές, διαδικασίες παραπόνων και αποζημιώσεων εάν δεν εγκριθεί η πρόσληψη.

Τίτλος 2: Συνθήκες απασχόλησης

- Συμβόλαια: Το συμβόλαιο πρέπει να είναι σαφές, νόμιμα εφαρμόσιμο και να περιλαμβάνει τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας.
- Πληρωμές: Οι μισθοί πρέπει να πληρώνονται τουλάχιστον κάθε μήνα και να είναι μεταβιβάσιμοι τακτικά στις οικογένειες των ναυτικών, εάν αυτή είναι η επιθυμία τους.
- Ώρες ανάπαυσης: Αυτές πρέπει να εφαρμοστούν στην εθνική νομοθεσία. Το μέγιστο όριο εργασίας σε ώρες δεν πρέπει να ξεπερνά τις 14 ώρες σε μία 24ωρη περίοδο και 72 ώρες σε κάθε 7ημερη περίοδο ή τουλάχιστον 10 ώρες ανάπαυσης σε κάθε 24ωρη περίοδο και 77 ώρες ανάπαυσης σε κάθε 7ημερη περίοδο. Πρόσθετα, οι ημερήσιες ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να διαιρούνται σε περισσότερες από δύο (2) περιόδους και τουλάχιστον έξι (6) συνεχόμενες ώρες ανάπαυσης πρέπει να παρέχονται σε μία από αυτές τις 2 περιόδους.
- Άδειες: Οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα της ετήσιας άδειας καθώς και της άδειας υπό υπηρεσία ξηράς.
- Επαναπατριsmός: Η επιστροφή των ναυτικών στο κράτος διαμονής τους πρέπει να είναι ελεύθερη.
- Απώλειες: Εάν ένα πλοίο έχει χαθεί ή βυθιστεί, οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα του επιδόματος ανεργίας.
- Επάνδρωση: Κάθε πλοίο πρέπει να έχει ένα επαρκές επίπεδο επάνδρωσης.

Τίτλος 3: Καταλύματα, εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, τρόφιμα και εστίαση

- Οι χώροι καταλυμάτων για τη διαβίωση και εργασία των ναυτικών πρέπει να προωθούν την υγεία και ευημερία των ναυτικών. Λεπτομερειακές διατάξεις (σε κανόνες και οδηγίες) παρέχουν ελάχιστες απαιτήσεις για διάφορα είδη χώρων πάνω στο πλοίο (π.χ. ψυχαγωγίας, κοιτώνες κλπ.).
- Η ποιότητα και η ποσότητα των τροφίμων, περιλαμβάνοντας και το πόσιμο νερό, πρέπει να ρυθμίζονται από το κράτος της σημαίας. Επίσης, οι μάγειρες πρέπει να έχουν την κατάλληλη εκπαίδευση.

Τίτλος 4: Προστασία της υγείας, ιατρική φροντίδα, πρόνοια και κοινωνική ασφάλιση

- Ιατρική φροντίδα πάνω στο πλοίο και στη ξηρά: Οι ναυτικοί πρέπει να καλύπτονται και να έχουν πρόσβαση σε ιατρική φροντίδα όταν υπηρετούν στο πλοίο καταρχήν δίχως κόστος και ανάλογης ποιότητας με αυτή που προσφέρεται στη ξηρά. Οι χώρες των οποίων τις θαλάσσιες περιοχές διασχίζει το πλοίο, πρέπει να εγγυώνται την παροχή ιατρικής βοήθειας στη ξηρά σε σοβαρές περιπτώσεις.
- Ευθύνη των πλοιοκτητών: Οι ναυτικοί πρέπει να προστατεύονται από τις οικονομικές επιπτώσεις της ασθένειας, των τραυματισμών ή θανάτων που συμβαίνουν κατά τη διάρκεια της απασχόλησης τους. Αυτό περιλαμβάνει τουλάχιστον δεκαέξι (16) εβδομάδες πληρωμών των μισθών τους μετά την έναρξη της ασθένειας.
- Υγεία, προστασία ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων: Ένα ασφαλές και υγιεινό περιβάλλον πρέπει να προσφέρεται στους ναυτικούς τόσο κατά τη διάρκεια της εργασίας τους όσο και κατά την ανάπαυση τους, καθώς και μέτρα πρέπει να υιοθετούνται γενικότερα για την ασφάλεια τους.
- Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις πρόνοιας στη ξηρά: Τα κράτη του λιμένα πρέπει να παρέχουν στους ναυτικούς εγκαταστάσεις και υπηρεσίες σε θέματα πρόνοιας, ψυχαγωγίας, πολιτιστικά και πληροφορίες, αλλά και να εξασφαλίζουν εύκολη πρόσβαση σε αυτές. Η πρόσβαση πρέπει να αφορά σε όλους τους ναυτικούς ανεξάρτητα από τη φυλή, το γένος, το θρήσκευμα ή την πολιτική θέση.
- Κοινωνική ασφάλιση: Αυτή πρέπει να είναι διαθέσιμη για όλους τους ναυτικούς και στην περίπτωση που είναι θέμα εθνικό στο κράτος της σημαίας, και για τους συγγενείς.

Τίτλος 5: Συμμόρφωση και εφαρμογή

- Κράτη της σημαίας: Αυτά είναι υπεύθυνα για την εξασφάλιση της εφαρμογής των κανονισμών πάνω στα πλοία που υψώνουν τη σημαία τους. Λεπτομερείς επιθεωρήσεις προκύπτουν με την έκδοση του «Πιστοποιητικού Ναυτιλιακής Συμμόρφωσης» (ΠΝΣ), το οποίο πάντοτε πρέπει να υπάρχει πάνω στο πλοίο και να είναι έγκυρο (valid). Τα πλοία απαιτείται να έχουν αξιοπρεπείς διαδικασίες καταγγελιών για το πλήρωμά τους και θα πρέπει να κινούν τις έρευνες σε περίπτωση ατυχημάτων.
- Κράτη του λιμένα: Η επιθεώρηση στα λιμάνια εξαρτάται εάν το ΠΝΣ είναι υπαρκτό και επομένως είναι υψωμένη η σημαία του κράτους που έχει επικυρώσει τη νέα σύμβαση. Εφόσον αυτό το πιστοποιητικό βρίσκεται πάνω στο πλοίο η συμμόρφωση θεωρείται ως θέμα αρχής, και περαιτέρω έρευνες θα διεξαχθούν μόνο εάν το ΠΝΣ δεν είναι σωστό και υπάρχουν ενδείξεις μη συμμόρφωσης.
- Για τα πλοία που δεν έχουν το πιστοποιητικό, ο επιθεωρητής διεξάγονται πιο εξονυχιστικά και πρέπει να εξασφαλίζουν ότι, σύμφωνα με την «αρχή της μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης» το πλοίο έχει συμμορφωθεί με τις διατάξεις της σύμβασης. Επομένως η σύμβαση έμμεσα είναι έγκυρη για τα πλοία των κρατών που δεν είναι μέλη της, εάν σκοπεύουν να επισκεφθούν λιμάνια ενός κράτους-μέλους.
- Οργανισμοί ή ενώσεις εργασίας: Αυτές οι εταιρίες που προμηθεύουν με προσωπικό τα πλοία πρέπει επίσης να επιθεωρηθούν για να εξασφαλιστεί ότι και αυτές εφαρμόζουν τις επιταγές της σύμβασης .

3 .Σύντομη ανάλυση των διαφορών των συμβάσεων STCW 2010 και MLC 2006

- Πρώτιστα πρέπει να αναφέρουμε ότι η κάθε μία σύμβαση είναι έργο διαφορετικού οργανισμού, μάλιστα και οι δύο ανήκουν στις εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ, ΙΜΟ και ΙΛΟ. Επομένως λόγω και των διαφορετικών βασικών σκοπών τους θα υπάρχει και διαφορετική προσέγγιση σε ορισμένα θέματα που αφορούν στους ναυτικούς. Τα σημεία που πρέπει να επισημανθούν είναι τα εξής:
- Η MLC 2006 τέθηκε σε ισχύ ως σύνολο το 2013 ενώ η STCW 2010 είχε τεθεί σε ισχύ μερικώς. Οι ώρες ανάπαυσης των ναυτικών έγιναν υποχρεωτικές την 1η Ιανουαρίου 2012 αλλά τα πρότυπα εκπαίδευσης και πιστοποίησης της προηγούμενης STCW 1995 μπορούσαν να παραμείνουν έγκυρα μέχρι την 1η Ιουλίου 2013.
- Η STCW 2010 εφαρμόζεται στους ναυτικούς καταστρώματος και μηχανής (deck and engine), στον πλοίαρχο και των πρώτο μηχανικό (master and chief engineer), στα πρόσωπα που είναι εξουσιοδοτημένα με τα θέματα ασφάλειας και προστασίας (personnel designated to safety and security related matters) και στον ικανό ναυτικό (able seafarer deck & engine). Η MLC εφαρμόζεται σε όλους τους ναυτικούς δίχως διάκριση.
- Η STCW 2010 καθιερώνει ελάχιστες απαιτήσεις για την πιστοποίηση, εκπαίδευση και ικανότητα των ναυτικών. Η MLC καθιερώνει δίκαιους όρους απασχόλησης, αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης πάνω στα πλοία και διαφανή δικαιώματα σε θέματα υγείας και κοινωνικής ασφάλισης.
- Στις τροποποιήσεις της STCW 2010 δεν υπάρχει καμία αναφορά για τις ώρες εργασίας παρά μόνο για τις ώρες ανάπαυσης. Η MLC αντιθέτως ξεκάθαρα ορίζει μέγιστο όριο ωρών εργασίας και ανάπαυσης.
- Η STCW 2010 αναφέρει ότι οι απαιτήσεις για τις περιόδους ανάπαυσης δεν πρέπει να διατηρηθούν σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης ή άσκησης ή οποιαδήποτε άλλης επιτακτικής λειτουργικής κατάστασης. Από την άλλη πλευρά στο κείμενο της MLC δεν αναφέρονται θέματα λειτουργικών συνθηκών παρά μόνο επιτρέπει στον πλοίαρχο να αναστείλει το πρόγραμμα των ωρών εργασίας ή ανάπαυσης για την αντιμετώπιση άμεσης απειλής της ασφάλειας του πλοίου ή όταν αυτό βρίσκεται σε κίνδυνο.
- Η STCW 2010 ρητά αναφέρει ότι το ελάχιστο όριο ανάπαυσης μπορεί να μειωθεί στις 70 ώρες ανά εβδομάδα ενώ η MLC αναφέρει ως ελάχιστες ώρες ανάπαυσης τις 77 ώρες/εβδομάδα.
- Οι κανονισμοί της STCW 2010 για τον χρόνο ανάπαυσης αφορούν στα μέλη του πληρώματος που έχουν βάρδιες ενώ η MLC καλύπτει όλο το πλήρωμα, δηλ. και αυτούς που έχουν εργασία τις πρωινές ώρες, π.χ. μάγειρες, λοστρόμοι κλπ.
- Μολονότι οι 2 συμβάσεις είναι παρόμοιας φύσης σε αρκετές περιπτώσεις, έχουν αναμφίβολα διαφορετική προσέγγιση σχετικά με τον ανθρώπινο παράγοντα εξαιτίας και του περιεχομένου και της φύσης της κάθε σύμβασης.
- Ενώ η MLC 2006 εστιάζει στο ανθρώπινο στοιχείο και αναλύει με ποιους τρόπους θα δημιουργήσει καλύτερες και ασφαλέστερες συνθήκες εργασίας για όλους τους ναυτικούς, η STCW 2010 πρωταρχικά στοχεύει στην καθιέρωση υψηλών προτύπων της ικανότητας και εκπαίδευσης των πληρωμάτων πάνω στα πλοία, και σε πιο χαμηλό βαθμό για τα δικαιώματα εργασίας των ναυτικών .

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

6. ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

- Νηολόγηση σημαίνει εγγραφή του πλοίου στα δημόσια αρχεία ενός κράτους και θεωρείται, όχι πάντοτε, προϋπόθεση και συνάμα δοκιμασία για την εθνικότητα του πλοίου. Σύμφωνα με τους Farthing and Brownrigg (1997) η διαδικασία της νηολόγησης έχει ιδιότητες που απορρέουν τόσο από το δημόσιο όσο και το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο:

1. Σύμφωνα με το δημόσιο δίκαιο (public law):

(α) Σύνδεση του πλοίου με συγκεκριμένο κράτος και θέτοντας το υπό τη δικαιοδοσία του κράτους αυτού για κανονισμούς ναυτικής ασφάλειας, περιβαλλοντικής προστασίας, επάνδρωσης με κατάλληλα πρόσωπα κλπ.

(β) Παροχή του δικαιώματος ύψωσης της σημαίας του κράτους.

(γ) Παροχή διπλωματικής και ναυτικής προστασίας αλλά και προξενικής βοήθειας.

(δ) Παροχή άλλων δικαιωμάτων, π.χ. πρόσβαση σε φορτία, έρευνα και τεχνολογία, αλιεία στα χωρικά ύδατα, παράκτιο εμπόριο κλπ.

(ε) Σε συνθήκες πολέμου καθορισμός της εφαρμογής σχετικών κανόνων ή και της ουδετερότητας του πλοίου.

2. Σύμφωνα με το ιδιωτικό δίκαιο (private law): (α) Προστασία του τίτλου του εγγεγραμμένου πλοιοκτήτη (registered owner). (β) Προστασία των τίτλων άλλων προσώπων που έχουν συμφέροντα ιδιοκτησίας (security interests) πάνω στο πλοίο, π.χ. υποθήκες.

- Η διαδικασία της έκδοσης των σχετικών εγγράφων που πιστοποιούν την εθνικότητα του πλοίου και δίνουν το δικαίωμα να υψώνει την εθνική σημαία, δεν είναι πάντοτε η ίδια.
- Σε ορισμένες περιπτώσεις ακολουθείται η μέθοδος της διπλής νηολόγησης (dual registry) που πλησιάζει τη μορφή της γυμνής ναύλωσης (bareboat charter), όταν ένα πλοίο έχει νηολογηθεί σε ένα κράτος και λαμβάνει το δικαίωμα να υψώσει τη σημαία άλλου κράτους (με αντίστοιχο ικανό πλήρωμα).
- Μερικές φορές ο πλοιοκτήτης βρίσκεται στην ανάγκη να νηολογήσει το πλοίο του υπό δύο σημαίες, π.χ. εάν για κάποιους λόγους (αδυναμία εξασφάλισης τραπεζικής εγγυητικής λόγω υποθήκης) δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει την εθνική σημαία, θα στραφεί σε δεύτερη νηολόγηση.
- Αυτό εκφράζεται απλά με την περίπτωση που το πλοίο αρχικά είναι νηολογημένο στο κράτος Α και η πλοιοκτητική εταιρία στην οποία ανήκει το πλοίο γίνεται συμβαλλόμενο μέρος σε συμβόλαιο γυμνής ναύλωσης που είναι νηολογημένο στο κράτος Β απολαμβάνοντας τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις σαν κάποιο άλλο πλοίο νηολογημένο στην ίδια σημαία.

- Στην πράξη αυτό γίνεται όταν, διατηρώντας την εθνικότητα μέσω της νηολόγησης στο κράτος Α και την ίδια στιγμή χρησιμοποιώντας το δεύτερο νηολόγιο για θέματα περιορισμών (restrictions) που επιβάλλονται από την εθνική νομοθεσία, π.χ. επάνδρωση πληρωμάτων, είσοδος σε συγκεκριμένα λιμάνια κλπ.
- Σε μία υπόθεση το πλοίο **Battlestar** που ανήκε σε Αμερικανούς πολίτες και έχοντας ένα πιστοποιητικό που επιβεβαίωνε την Αμερικανική ιδιοκτησία και εκδόθηκε στο προξενείο του Άμστερνταμ, κρίθηκε ότι είχε το δικαίωμα να φέρει τη σημαία των ΗΠΑ δίχως να έχει προηγουμένως νηολογηθεί σε άλλο κράτος ή περιοχή σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βιέννης (1988) ενάντια στην παράνομη διακίνηση ναρκωτικών και άλλων ψυχοτονικών ουσιών και τον Νόμο περί ποινικής δικαιοσύνης (1990). Οι πλοιοκτήτες δεν είχαν λάβει τα απαραίτητα μέτρα να εγγράψουν το πλοίο στο νηολόγιο των ΗΠΑ με βάση τις διατάξεις της σύμβασης.

6.1 Ο θεσμός του γνήσιου δεσμού

- Η φέρουσα δυνατότητα ύψωσης της εθνικής σημαίας αποτελεί ορατή απόδειξη και σύμβολο της εθνικότητας και νηολόγησης ενός πλοίου. Το διεθνές δίκαιο εξετάζει τις περιπτώσεις των κρατών της σημαίας για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση προς τους κανόνες που αφορούν στην άσκηση του δικαιώματος της ελευθερίας των θαλασσών.
- Σύμφωνα με τη Σύμβαση της Γενεύης για την ανοικτή θάλασσα (1958) στο άρθρο 5(1) πρέπει να υφίσταται πραγματικός (γνήσιος) δεσμός (genuine link) μεταξύ του κράτους και του πλοίου. Το κράτος πρέπει να ασκεί τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο σε θέματα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά πάνω στα πλοία που φέρουν τη σημαία του. Η διάταξη αυτή σχεδόν επαναλαμβάνεται στο άρθρο 91(1) της ΣΔΘ αλλά περιγράφει λίγο καλύτερα τις υποχρεώσεις του κράτους της σημαίας.
- Η παραπάνω διάταξη χαρακτηρίζεται από μεγάλη ασάφεια. Πρώτιστα δεν έχει εξακριβωθεί ποιες θα είναι οι επιπτώσεις αν δεν υπάρχει αυτός ο δεσμός μεταξύ πλοίου και κράτους του οποίου την εθνικότητα φιλοδοξεί να φέρει.
- Επίσης, δεν αποσαφηνίζεται ποιος δεσμός θεωρείται ως γνήσιος αλλά περισσότερο έχει στοχοποιηθεί ο περιορισμός ή ακόμη και η ολική εξάλειψη των σημαίων ευκαιρίας.
- Η βάση για τον θεσμό του γνήσιου δεσμού προέκυψε από την απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης στην υπόθεση *Nottebohm* που αφορά στην απονομή εθνικότητας σε πρόσωπο και όχι πλοίο.
- Για το διεθνές δίκαιο η περίπτωση αυτή είναι τυπικά ένας ατελής νόμος (Lex Imperfecta) διότι πουθενά δεν προκύπτει ότι ένα κράτος έχει το δικαίωμα να αμφισβητήσει μία νηολόγηση τρίτου κράτους ως μη ισχυρή λόγω έλλειψης του γνήσιου δεσμού, π.χ. να αρνηθεί τη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας.
- Πρακτικά μόνο στην περίπτωση του άρθρου 94(6) της ΣΔΘ το οποίο μπορεί να επικαλεστεί ένα κράτος για να αμφισβητήσει τον γνήσιο δεσμό, δηλ. όταν το κράτος έχει σοβαρούς λόγους να θεωρεί ότι η δικαιοδοσία και ο έλεγχος δεν έχουν ασκηθεί, μπορεί να αναφέρει τα στοιχεία που κατέχει στο κράτος της σημαίας.

- Σε μία άλλη υπόθεση, τη **Muscat Dhows** (1905) το Μόνιμο Διαιτητικό Δικαστήριο αποφάσισε σχετικά με την περίπτωση που η Γαλλία επέτρεπε στους υπηκόους του Σουλτανάτου του Μασκάτ να υψώνουν τη Γαλλική σημαία στα πλοία τους.
- Η εξουσιοδότηση αυτή δεν μπορούσε να μεταφερθεί σε άλλο πρόσωπο ακόμα και αν ανήκε στον ίδιο πλοιοκτήτη. Όμως ο γνήσιος δεσμός του πλοίου προς το κράτος της σημαίας έχει και διαφορετική ερμηνεία, δηλ. υπάρχει το ερώτημα, σε περίπτωση που ένα κράτος αντιληφθεί ότι ένα πλοίο με ξένη σημαία, διαθέτει ισχυρό δεσμό με αυτό, κατά πόσο είναι δυνατόν να θεωρήσει ότι το πλοίο αυτό υπάγεται στη δικαιοδοσία.
- Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (ΔΕΚ) αποφάσισε διαφορετικά στην υπόθεση **Poulsen** (1992). Πρόκειται για ένα αλιευτικό πλοίο υπό Παναμέζικη σημαία, που η πλοιοκτησία ήταν Δανικής προέλευσης, με πλήρωμα Δανούς, με βάση λιμάνι Δανέζικο και με αλιεύματα προερχόμενα από Πολωνία και μέσω αυτής διοχετεύοντας τα στην αγορά της Δανίας.
- Οι αρχές της Δανίας θεώρησαν ότι το πλοίο υπαγόταν στη δικαιοδοσία της Δανίας και κατ' επέκταση στις ρυθμίσεις της (τότε) ΕΚ για τους αλιευτικούς πόρους, αλλά και το πλήρωμα ως υπαγόμενο στην ποινική δικαιοδοσία της Δανίας, λόγω της ιθαγένειας των μελών του.
- Όταν σε ένα ταξίδι του το πλοίο αλίευε στα διεθνή ύδατα και λόγω καιρού αναγκάστηκε να καταφύγει σε ένα δανικό λιμάνι, εκεί κρατήθηκε λόγω παραβίασης των κανόνων της ΕΚ, σχετικά με την απαγόρευση διατήρησης των αγαθών στο πλοίο, και ασκήθηκε ποινική δίωξη κατά του πλοιάρχου.
- Το ΔΕΚ έκανε σαφές ότι δεν είναι δυνατή η εφαρμογή της κοινοτικής δικαιοδοσίας, άρα και της Δανίας, σε πλοίο με σημαία τρίτου κράτους επειδή έτσι απλά παρουσιάζει γνήσιο δεσμό με ένα κράτος-μέλος των ΕΚ, αλλά ούτε είναι δυνατή η δίωξη του πλοιάρχου με βάση την ιθαγένεια του πριν να εκτιμηθεί η δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας αλλά και της θαλάσσιας ζώνης που ήταν το πλοίο.
- Όσον αφορά στον ελλιμενισμό του πλοίου λόγω κακοκαιρίας, θεωρήθηκε ως άσκηση του δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης, επομένως δεν υπάρχει δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους δίχως να γίνει αναφορά στο άρθρο 27 της ΣΔΘ. Εξάλλου σε αυτή την περίπτωση μπορεί να ισχύσει και η επιτακτική ανάγκη για λιμάνι καταφυγίου (port of refuge).
- Από τα παραπάνω συνάγεται ότι πολλά κράτη ακόμη και σήμερα απαιτούν τις ελάχιστες προϋποθέσεις για την εγγραφή στα νηολόγια τους, είτε εφαρμόζοντας τυπικά ή αδιαφορώντας για την ύπαρξη γνήσιου δεσμού.
- Τούτο αποτελεί το φαινόμενο των σημαίων ευκαιρίας (flags of convenience). Από νομική άποψη, η UNCTAD κατάρτισε τη **Σύμβαση για τους Όρους Νηολόγησης των Πλοίων** (1986) με κύριο σκοπό να αντιμετωπίσει τη διαρροή προς τις σημαίες ευκαιρίες, προβάλλοντας τον γνήσιο δεσμό ως απαραίτητη προϋπόθεση για την εθνικότητα και νηολόγηση των πλοίων.
- Για να γίνει αυτό πρέπει να υπάρχει ιδιοκτησία κατά πλειοψηφία από πολίτες του κράτους νηολόγησης ή η διαχείριση του πλοίου να γίνεται από πολίτες του ίδιου κράτους ή να υπάρχει κατοχή ποσοστού συμμετοχής πολιτών του κράτους στο πλήρωμα του πλοίου. Ωστόσο, αυτή η σύμβαση δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ.

6.2 Οι σημαίες ευκαιρίας

- Έχουν κατά το παρελθόν γραφθεί πολλές απόψεις για να εντοπιστεί με ακρίβεια το «come-to-stay» φαινόμενο των σημαίων ευκαιρίας (ΣΕ) στην εμπορική ναυτιλία.
- Βασίζεται στην υπόθεση, σήμερα σε μία μόνιμη κατάσταση, ότι το πλοίο υψώνει μία σημαία η οποία δεν είναι αυτή που επισημοποιεί τη γνήσια εθνικότητα του.
- Η αλλαγή της σημαίας μπορεί να πραγματοποιηθεί οποιαδήποτε περίοδο είτε σε διεθνές επίπεδο, π.χ. με την παράδοση από το ναυπηγείο είτε όταν πωλείται το πλοίο σε άλλο ιδιοκτήτη, είτε όταν προκαλείται από ειδικές συνθήκες, π.χ. πρόβλημα που ανακύπτει σχετικά με το εμπόριο όταν κάποιες σημαίες θεωρούνται ανεπιθύμητες σε ορισμένα μέρη ή τέλος συμβαίνει με τη λήξη κάποιας περιόδου κατά την οποία το πλοίο ήταν υπό εθνική σημαία.
- Από την πλευρά της βιομηχανίας, χρησιμοποιείται συχνά ο όρος «flagging-out» που σημαίνει ότι ένας πλοιοκτήτης που δεν συμφωνεί με τη ναυτιλιακή πολιτική του κράτους του και ειδικά σε θέματα φόρων και άλλων χρεώσεων που επιβάλλονται στα πλοία του, εξουσιοδοτεί τη νηολόγηση των πλοίων του να ελέγχεται από αλλοδαπούς.
- Πρόκειται για ένα καθαρά οικονομικό λόγο να διαγραφούν τα πλοία του από το εθνικό νηολόγιο. Για να επιχειρήσουμε μία διάκριση των ΣΕ από τους φορολογικούς παράδεισους (tax havens) ο ΟΟΣΑ χρησιμοποίησε κάποια κριτήρια που είχε καθιερώσει η Βρετανική Επιτροπή Έρευνας για την Εμπορική Ναυτιλία (1970). Πρόκειται για τα εξής έξι (6) κριτήρια:
 1. Το κράτος νηολόγησης επιτρέπει την πλοιοκτησία ή/και τον έλεγχο των πλοίων της από αλλοδαπούς.
 2. Η πρόσβαση στο νηολόγιο είναι αρκετά απλή.
 3. Οι φόροι που επιβάλλονται στο εισόδημα από τα πλοία δεν εισπράττονται τοπικά ή είναι πολύ χαμηλοί.
 4. Το κράτος νηολόγησης δεν είναι παραδοσιακή ναυτιλιακή σημαία και δεν έχει εθνική απαίτηση για τους στόλους που έχουν νηολογηθεί.
 5. Η επάνδρωση (ή στελέχωση) των πλοίων από αλλοδαπούς επιτρέπεται δίχως περιορισμούς.
 6. Το κράτος νηολόγησης δεν έχει την εξουσία ούτε τον διοικητικό μηχανισμό να επιβάλλει αποτελεσματικά οποιουσδήποτε εθνικούς ή διεθνείς κανόνες, ούτε την επιθυμία ή την εξουσία να ελέγχει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις .

- Αρκετοί διεθνείς και ιδιωτικοί οργανισμοί στο παρελθόν αλλά και σήμερα παραθέτουν στατιστικά δεδομένα σχετικά με τις ΣΕ και τα άλλα νηολόγια αν και η διαφορετική καταγραφή των διαθέσιμων στοιχείων προκαλεί ασάφειες και αβεβαιότητα για τους ερευνητές.
- Ωστόσο υπάρχει μία ενδεικτική λίστα που δίνει μία όσο το δυνατόν αντιπροσωπευτική εικόνα των νηολογίων που επιλέγουν οι πλοιοκτήτες (free-registry states):
 1. Οι παραδοσιακές σημαίες ή εθνικά νηολόγια (traditional home registries).
 2. Τα ανοικτά νηολόγια (πρόκειται αρχικά για τις παραδοσιακές ΣΕ).
 3. Τα παράλληλα ή διπλά νηολόγια (offshore registries).
 4. Τα διεθνή νηολόγια (international registries).
- Εξυπακούεται πως για τα εθνικά νηολόγια απαιτείται τα νηολογημένα πλοία είτε να ανήκουν ή να διαχειρίζονται ή να επανδρώνονται από πρόσωπα που κατοικούν στο κράτος νηολόγησης.
- Σε αυτή την κατηγορία περιέχονται τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη και τα αναπτυσσόμενα κράτη, π.χ. Ελλάδα, Νορβηγία, Βρετανία, ΗΠΑ, Γαλλία, Ισπανία, Ολλανδία κλπ. Σχετικά με τις ΣΕ θα τις διακρίναμε σήμερα σε δύο μεγάλες κατηγορίες:
- Τις παραδοσιακές ΣΕ, δηλ. αυτές που υπήρχαν για πάρα πολλά χρόνια παράλληλα με τα εθνικά νηολόγια . Σε αυτή την ομάδα ανήκουν κράτη όπως, Αντίγκουα και Μπαρμπούντα, Μπαχάμες, Λιβερία, Παναμάς, Βερμούδα, νησιά Κέϊμαν, Κόστα Ρίκα, Ονδούρα, Χόνγκ-Κόνγκ, Λίβανος, Μαλδίβες, Ολλανδικές Αντίλλες, Σεϋχέλλες, Σομαλία, Σιγκαπούρη, νησιά Μάρσαλ, Καμπότζη, Μπαρμπάντος, Μπελίζ, Βολιβία, νησιά Κομόρες, Ισημερινή Γουινέα, Γεωργία, Γιβραλτάρ, Τζαμάικα, Μαυρίκιος, Μογγολία, Βόρεια Κορέα, Μάλτα και Κύπρος .
- Τις νέες ΣΕ, δηλ. κράτη κατά κανόνα μικρά νησιωτικά του Ειρηνικού και της Καραϊβικής που εμφανίστηκαν ως εναλλακτική φθηνή επιλογή τα τελευταία χρόνια και δεν έχουν ακόμη μετατραπεί ως σημαίες-στόχοι από τους λιμενικούς ελέγχους (port state control) λόγω των συχνών ατυχημάτων ή κακής κατάστασης των πλοίων όπως ήδη συμβαίνει με την προηγούμενη ομάδα.
- Σε αυτή την ομάδα ανήκουν ο Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες, η Σάντα Λουσία, το Κιριμπάτι, η Αρούμπα, το Βανουάτου, η Τόγκα, το Σάο Τόμε και Πρίνσιπε.
- Σχεδόν οποιοσδήποτε πλοιοκτήτης μπορεί να εγγράψει τα πλοία του στις δύο αυτές ομάδες νηολογίων με τη δημιουργία ενός χαλαρού δεσμού (loose link) με τέτοιο νηολόγιο, π.χ. αγοράζοντας μία τοπική εταιρία και ενσωματώνοντας τη στην εν λόγω δικαιοδοσία.
- Υπάρχουν ελάχιστοι ή σχεδόν καθόλου περιορισμοί από το κράτος της σημαίας σε θέματα ναυτικής ασφάλειας, περιβάλλοντος ή απασχόλησης.

- Επίσης, η ύπαρξη φορολογικών απαλλαγών κάνει ακόμη πιο ελκυστική την επιλογή τους.
- Παρά την παρουσία των ΣΕ στις 6 πρώτες θέσεις της επίσημης κατάταξης των 10 μεγαλύτερων στόλων σε χωρητικότητα (in million GT), στην πραγματικότητα το μεγαλύτερο ποσοστό πλοιοκτησίας κατέχει η Ελλάδα, σύμφωνα με τα στοιχεία της UNCTAD (2021), αν και ένας μεγάλος αριθμός των Ελλήνων πλοιοκτητών έχει τη βάση του στο εξωτερικό, π.χ. Λονδίνο.
- Εάν υπολογίσουμε το μερίδιο του παγκόσμιου στόλου με κριτήριο την εθνικότητα του τελικού ιδιοκτήτη (ultimate owner), το 16,9% ανήκει σε Έλληνες πολίτες ενώ εάν βασιστούμε στην τοποθεσία της ευεργετικής πλοιοκτησίας (beneficial ownership) τα ποσοστά αγγίζει το 15.4%. Και στις δύο περιπτώσεις η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση.
- Ένα τυπικό παράδειγμα μπορεί να είναι ένα φορτηγό χύδην ξηρού φορτίου (bulk carrier) που ανήκει σε μία εταιρία που εδρεύει στο Λονδίνο αλλά οι ιδιοκτήτες είναι Έλληνες υπήκοοι.
- Το πλοίο να έχει ναυπηγηθεί στη Νότια Κορέα, να έχει αξιολογηθεί από τον Νορβηγικό Νηογνώμονα, να έχει ασφαλιστεί σε πολυεθνική εταιρία, να απασχολεί πλήρωμα από Πολωνία και Φιλιππίνες και να φέρει τη σημαία της Μάλτας.
- Αυτό το φαινόμενο είναι πολύ συχνό στην εμπορική ναυτιλία και δυσκολεύει αρκετά την κατανομή των ευθυνών όταν συμβεί κάποιο ατύχημα με σοβαρές συνέπειες για την ανθρώπινη ζωή και το θαλάσσιο περιβάλλον .

6.3 Σημαίες ευκαιρίας και θαλάσσιοι κίνδυνοι

- Με βάση τα επίσημα στατιστικά στοιχεία και τις αναφορές για την παρουσία των ΣΕ στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, έχουν αποδειχθεί και κατά συνέπεια είναι στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος ως η πρωταρχική αιτία των ναυτικών ατυχημάτων και αναμφίβολα είναι αρκετοί οι λόγοι για να εξηγηθεί αυτό το φαινόμενο.
- Οι συνολικοί αριθμοί με βάση τα πλοία και τη χωρητικότητα, το αρνητικό προφίλ και το φτωχό στατιστικό δεδομένο, σε σχέση με τα ατυχήματα, που δημιουργήθηκαν σταδιακά λόγω των χαμηλών προδιαγραφών των πλοίων (substandard ships) τόσο σε έμπυχο όσο και άψυχο υλικό και οι απώλειες πλοίων και φορτίων με βάση τις ασφαλιστικές αγωγές (insurance claims).

- Όλα τα παραπάνω αναγκαστικά δημιουργούν δυσφήμιση στον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή του πλοίου όχι μόνο λόγω της εμπλοκής σε ατύχημα αλλά και την προβλεπόμενη πίεση από την κοινή γνώμη συνεπικουρούμενη από τα μέσα επικοινωνίας.
- Το πρόβλημα επιτείνεται διότι ουσιαστικά επηρεάζεται και η υπόλοιπη εμπορική ναυτιλία, ειδικά οι στόλοι των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών. Τούτο συμβαίνει διότι, σε διεθνές επίπεδο όταν συμβεί κάποιο σοβαρό ατύχημα εμπορικού πλοίου και τα εν ισχύ προληπτικά μέτρα δεν είχαν το επιθυμητό αποτέλεσμα,
- ο IMO αλλά και άλλοι οργανισμοί συνήθως προχωρούν είτε σε τροποποίηση των υφιστάμενων νομικών εργαλείων ή σε ψήφιση νέων που κατά κανόνα περιέχουν αυστηρότερους κανονισμούς, αλλά αυτό επηρεάζει και τις σημαίες των κρατών που δεν παρουσιάζουν προβλήματα και παραβάσεις, διότι οι κανονισμοί αφορούν σε όλα τα κράτη-μέλη.
- Όμως, και για τα αναπτυσσόμενα κράτη που σκοπεύουν σε μεγαλύτερο μερίδιο στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, η παρουσία των ΣΕ είναι ανεπιθύμητη αλλά για διαφορετικούς λόγους, κυρίως οικονομικούς, π.χ. η συμμετοχή στη μεταφορά των φορτίων τους θα ήταν ιδανική με τη χρήση των δικών τους στόλων, κάτι που είναι αρκετά ανταγωνιστικό σε θέματα διάθεσης κεφαλαίων.
- Τα τελευταία χρόνια έχει επέλθει μία σημαντική αλλαγή στη ναυτιλιακή πολιτική των ΣΕ σχετικά με τη διαχείριση των πλοίων.
- Κάποια κράτη, π.χ. η Λιβερία έχει υιοθετήσει μέτρα που αφορούν στα όρια ηλικίας των πλοίων που θα δεχθεί στο νηολόγιο της (ίσως αυτός να είναι ο λόγος που πολλοί αλλοδαποί πλοιοκτήτες έφυγαν από τη Λιβεριανή σημαία και μετακόμισαν σε αυτή του Παναμά, διότι το επιβεβαιώνουν και τα επίσημα στατιστικά στοιχεία) ή αρκετά κράτη της ομάδας αυτής έχουν ήδη επικυρώσει τις πιο σημαντικές συμβάσεις του IMO και συμμετέχουν στις συνδιασκέψεις του οργανισμού σε τακτική βάση με ισχυρή ψήφο.
- Άλλα κράτη όπως η Μάλτα και η Κύπρος λόγω και της ένταξής τους στην ΕΕ δεν έχουν πλέον τα ίδια χαλαρά κριτήρια νηολόγησης.
- Ωστόσο, από την πλευρά του πλοιοκτήτη δεν ακολουθείται η ίδια στρατηγική. Ακόμη και σήμερα επικρατούν οι οικονομικοί λόγοι σε βάρος των περιβαλλοντικών κριτηρίων.
- Παρά τον φόβο των μελλοντικών αξιώσεων, π.χ. όταν πρόκειται για ατύχημα δεξαμενόπλοιου που έχει προκαλέσει σοβαρή ρύπανση από πετρελαιοειδή και πιθανότατα να μην αρκεί η ασφαλιστική κάλυψη του πλοιοκτήτη για να ικανοποιήσει τις αγωγές υπέρ τρίτων, ο τελευταίος εξακολουθεί ακόμη και για νεότευκτα πλοία του να επιλέγει μία ΣΕ.

Εικόνα 6.1

Το ναυάγιο του δ/ξ Amoco Cadiz) πλησίον των Γαλλικών Ακτών

Η προσάραξη του μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοιου (VLCC) Amoco Cadiz, (1978) κοντά στις Γαλλικές ακτές και η διαρροή άνω των 220.000 τόνων αργού πετρελαίου, καταγράφοντας μία από τις σοβαρότερες ρυπάνσεις από την άποψη τόσο της ποσότητας όσο και της οικολογικής καταστροφής (περισσότερα από 250 εκ. USD σε ζημιές στην τοπική αλιεία και τον τουρισμό), ανάγκασε τον IMO και την ΕΕ να υιοθετήσουν μέτρα προς άμεση εφαρμογή.

Το πλοίο ναυπηγήθηκε στην Ισπανία (1974), Αμερικανικής πλοιοκτησίας, με Ιταλικό πλήρωμα, υπό Λιβεριανή σημαία, σε ταξίδι από τον Περσικό Κόλπο προς Ρότερνταμ μέσω του ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, συνάντησε σφοδρές καιρικές συνθήκες σε συνδυασμό με το σφάλμα στο πηδάλιο και τα ανθρώπινα λάθη, και ως συνέπεια έπλεε ακυβέρνητο και αβοήθητο προς τις ακτές. Ο IMO συγκάλεσε τη συνδιάσκεψη για την ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων (TSPP) την ίδια χρονιά με σκοπό να επισπεύσει τις διαδικασίες επικύρωσης της σύμβασης MAPROL και να επιβάλλει αυστηρότερα μέτρα .

Η ΕΕ με τη σειρά της απαίτησε από τα κράτη-μέλη να επικυρώσουν όλες τις ισχύουσες συμβάσεις του IMO και να εφαρμόσουν προληπτικά μέτρα. Εξέδωσε δύο οδηγίες, την 79/115 σχετικά με την πλοήγηση των πλοίων στη Βόρεια Θάλασσα και τη Μάγχη και την 79/116 σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις των δεξαμενόπλοιων που εισέρχονται σε κοινοτικά λιμάνια.



6.4 Ευρωπαϊκές επιλογές στη νηολόγηση των πλοίων

- Στο πρώτο τμήμα αυτού του μέρους αναφέραμε πολύ σύντομα την περίπτωση του κοινοτικού νηολογίου EUROS, το οποίο ήταν μία προσπάθεια καθιέρωσης ενός δεύτερου νηολογίου στο Ευρωπαϊκό επίπεδο, οι στόχοι του οποίου φαίνονταν ίδιοι με αυτούς των εθνικών νηολογίων των κρατών-μελών.
- Στην πράξη δεν θα ήταν νηολόγιο με τη στενή έννοια του όρου αλλά η πρόθεση ήταν να λειτουργήσει παράλληλα με τα εθνικά νηολόγια τα οποία θα διατηρούσαν την άσκηση πλήρους δικαιοδοσίας στα πλοία τους από τεχνική και διοικητική άποψη.
- Με αυτόν τον τρόπο το EUROS δεν ερχόταν σε σύγκρουση με τις απαιτήσεις της σύμβασης της UNCTAD (1986) για τους όρους νηολόγησης των πλοίων, διότι δεν οδηγούσε σε νηολόγηση σε δύο διαφορετικά κράτη.
- Ωστόσο, ο νέος (τότε) θεσμός του «κοινοτικού πλοιοκτήτη» προκάλεσε μεγάλες αντιδράσεις από τα Ευρωπαϊκά ναυτιλιακά κράτη διότι υπήρχε μεγάλο κόστος και αρκετή γραφειοκρατία.
- Αρχικά οι απαιτήσεις επάνδρωσης του αποδείχθηκαν υπερβολικές διότι οι πλοιοκτήτες δεν θα είχαν σημαντικά οικονομικά οφέλη αλλά και οι ναυτικοί δεν έβλεπαν προοπτικές για νέες θέσεις εργασίας από την καθιέρωση του .
- Το 1994 παρουσιάστηκε από την Επιτροπή των ΕΚ μία βελτιωμένη πρόταση για το κοινοτικό νηολόγιο (π.χ. ελαστικότεροι όροι επάνδρωσης, το εισόδημα των ναυτικών θα εξαιρούνταν από φόρους εισπρακτέους από τα κράτη μέλη) αλλά και πάλι οι αντιδράσεις ήταν ισχυρές
- ιδίως σε θέματα σύνδεσης του EUROS με τις εξωτερικές σχέσεις της ΕΕ, π.χ. μελλοντικές δεσμεύσεις μεταφοράς συγκεκριμένων φορτίων από κοινοτικά πλοία, οπότε η Επιτροπή απέσυρε οριστικά την πρόταση της δημιουργίας του κοινοτικού νηολογίου το 1996.
- Το EUROS είχε και ορισμένα πλεονεκτήματα. Αρχικά δεν ήταν υποχρεωτική η νηολόγηση σε αυτό. Εάν όμως ένα πλοίο είχε νηολογηθεί τότε θα εξασφαλιζονταν η διατήρηση των κοινωνικών προτύπων και η βελτίωση των αντίστοιχων ασφαλιστικών και περιβαλλοντικών.
- Επίσης, ένα ακόμη πλεονέκτημα του συστήματος αυτού θα ήταν η διευκόλυνση για την Επιτροπή να αναθεωρήσει τις κρατικές ενισχύσεις (state aids) διότι τα πλοία που ήταν νηολογημένα στο κοινοτικό νηολόγιο θα είχαν ήδη εκπληρώσει τις προϋποθέσεις που έθετε αυτή.
- Επόμενο ήταν ορισμένα Ευρωπαϊκά κράτη να βασιστούν σε δικές τους πρακτικές. Δύο εναλλακτικές επιλογές υιοθετήθηκαν. Στην πρώτη περίπτωση πρόκειται για τα διεθνή ή δεύτερα νηολόγια (**international or second registries**) τα οποία κατά κανόνα εφάρμοσαν οι βόρειο-ευρωπαϊκές χώρες.

- Το διεθνές νηολόγιο επιτρέπει στα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε αυτό να υψώνουν την εγχώρια σημαία αλλά υπόκεινται σε λεπτομερείς όρους σχετικούς με θέματα διαχείρισης, επάνδρωσης και επιχειρησιακής λειτουργίας.
- Το πιο πετυχημένο μοντέλο ανάπτυξης αυτού του συστήματος νηολόγησης είναι το Νορβηγικό νηολόγιο, μέρος της επιτυχίας του αναλογεί στο σύστημα Κ/Σ ετερόρρυθμης εταιρίας (limited partnership). Ας εξετάσουμε εν συντομία κάποια αντιπροσωπευτικά μοντέλα νηολόγησης :

(1) Norwegian International Ship Register (NIS): Τα τελευταία χρόνια η Νορβηγία αντιμετώπιζε μεγάλες απώλειες στον εθνικό στόλο της και αποφάσισε να καθιερώσει ένα δεύτερο νηολόγιο (1987) με την πρόθεση να προσφέρει υπηρεσίες ποιότητας, βασιζόμενη στην καλή φήμη της ως μία υπεύθυνη ναυτιλιακή δύναμη. Το NIS είναι ανοικτό για τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες αλλά κυρίως στόχευε στην επαναφορά των εθνικών πλοιοκτητών σε αυτό.

1. Μέσα σε τρία χρόνια ο εθνικός στόλος αυξήθηκε στα επίπεδα της περιόδου πριν τη μεγάλη διαρροή από την εθνική σημαία. Τα βασικά συστατικά αυτού του νηολογίου είναι:
 2. Δεν απαιτείται το στοιχείο της εθνικότητας για το πλήρωμα ή το μετοχικό κεφάλαιο.
 3. Ελευθερία διαπραγμάτευσης των μισθών και άλλων συνθηκών απασχόλησης με οποιοδήποτε αντιπρόσωπο του συνδικάτου των ναυτικών ανεξάρτητα από την εθνικότητα.
 4. Δεν υπάρχει απαίτηση από την πλοιοκτητική εταιρία να έχει έδρα στη Νορβηγία, με την προϋπόθεση ότι ένας εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη και μέρος των λειτουργιών της ναυτιλιακής επιχείρησης να βρίσκονται σε Νορβηγικό έδαφος.
 5. Απουσία φορολογίας στους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες.
 6. Ο πλοίαρχος μπορεί να είναι αλλοδαπός αλλά πρέπει να διαθέτει την έγκριση απαλλαγής (dispensation) από τις Νορβηγικές ναυτιλιακές αρχές.
- Το αρνητικό στοιχείο στη λειτουργία του NIS ήταν ότι σε σύντομο χρονικό διάστημα δημιούργησε σημαντική έλλειψη στον αριθμό των τοπικών ναυτικών. Τούτο επηρέασε και τις εταιρίες στη ξηρά.
 - Η Νορβηγία αντιμετώπισε το πρόβλημα με τη χορήγηση επιδότησης στους ναυτικούς που απασχολούνταν και στα δύο νηολόγια, το εθνικό και το NIS.

(2) **Danish International Ship Register (DIS)**: Για το Δανέζικο δεύτερο νηολόγιο το σημείο-κλειδί ήταν το ζήτημα της απασχόλησης. Δημιουργήθηκε ένα χρόνο μετά το Νορβηγικό (1988) και στόχο είχε την ενίσχυση της απασχόλησης των εθνικών πληρωμάτων.

- Επίσης, σύμφωνα με το DIS υπήρχε απαίτηση ότι τουλάχιστον 20% της αλλοδαπής ναυτιλιακής επιχείρησης να ανήκει σε Δανούς πολίτες ή εταιρίες. Οι ναυτικοί που απασχολούνταν σε αυτό το νηολόγιο εξαιρούνταν από την καταβολή εθνικού φόρου εισοδήματος, το οποίο σχεδόν κάλυπτε και τις οφειλές κοινωνικής ασφάλισης.

(3) **German International Ship Register (GIS)**: Η Γερμανία καθιέρωσε το δικό της δεύτερο νηολόγιο το 1990, το οποίο όμως δέχθηκε σφοδρή κριτική από τα ναυτεργατικά συνδικάτα. Όμως και αυτό με τη σειρά του είχε ανάλογη επιτυχία διότι από το σύνολο της χωρητικότητας των υπό Γερμανική πλοιοκτησία πλοίων, άνω του 50% είναι εγγεγραμμένα στο GIS.

(4) **French International Ship Register (FIS)** : Το Διεθνές Γαλλικό νηολόγιο είναι ένα δεσμευμένο μητρώο, που δημιουργήθηκε το 2005 Χορηγείται μέσω του μοναδικού Guichet (μονό παράθυρο) που βρίσκεται στη Μασσαλία.

Ως μητρώο της ΕΕ, το νηολόγιο εγγυάται την πρόσβαση στα εθνικά ύδατα των καμποτάζ κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ευρωπαϊκό εσωτερικό εμπόριο) υπό την προϋπόθεση ότι τα πλοία δεν λειτουργούν αποκλειστικά σε εθνικές ενδο-μεταφορές (εθνικό εσωτερικό εμπόριο).

Τα σκάφη που μπορούν να εγγραφούν σε αυτό είναι: (1) Πλοία που ασχολούνται με το εμπόριο βαθιών υδάτων ή τις διεθνείς ενδο-μεταφορές (διεθνής ακτοπλοΐα) και (2) Εμπορικά πλοία αναψυχής ολικού μήκους άνω των 24μ επανδρωμένα με επαγγελματικό πλήρωμα .

- Η δεύτερη επιλογή νηολογίου είναι μία διαφορετική προσέγγιση αλλά με την ίδια περίπου φιλοσοφία (π.χ. υπάρχει επιθυμία για ένα εναλλακτικό νηολόγιο που να μην κοστίζει όσο το συμβατικό αλλά και να μην πλησιάζει τα δεδομένα των ΣΕ) και υιοθετήθηκε κυρίως από τα νότιο-ευρωπαϊκά κράτη.
- Τα καλούμενα υπεράκτια ή παράλληλα ή διπλά νηολόγια (**offshore or parallel or double registries**) βασίζονται στη σχέση μεταξύ του κράτους νηολόγησης και κάποιων πρώην ή σημερινής εξαρτώμενης αποικίας (colonies or dependencies) ή κάποιου άλλου απομακρυσμένου εδάφους (far distant land area) που ανήκει στο κράτος αυτό και έχουν σχεδιαστεί για να είναι ελκυστικές προς τους στόλους κάποιων κρατών.

- Οι πλοιοκτήτες έχουν το κίνητρο να εξετάσουν αυτή την επιλογή νηολόγησης διότι προσφέρεται ένα πακέτο πλεονεκτημάτων όπως η επιλογή πληρωμάτων (ακόμη και αξιωματικών σε ορισμένες περιπτώσεις), φοροαπαλλαγές μαζί με τη διατήρηση του δικαιώματος να υψώνουν την εθνική σημαία. Παραδείγματα αυτής της επιλογής είναι:
- Για τη **Βρετανία**: Βερμούδα, νησιά Κέϊμαν, νησί Μαν.
- Για τη **Γαλλία**: το νησί Κεργκουελέν το οποίο χρησιμοποιείται μόνο για τη νηολόγηση των φορτηγών χύδην ξηρού φορτίου και απαιτείται υποχρεωτικά η απασχόληση τεσσάρων Γάλλων αξιωματικών.
- Για την **Ολλανδία**: οι Ολλανδικές Αντίλλες (εμφανίζονται και ως ΣΕ) στις οποίες δεν εφαρμόζεται η εσωτερική εργατική νομοθεσία.
- Για την **Πορτογαλία**: τα νησιά Μαδέιρα.
- Για την **Ισπανία**: τα Κανάρια νησιά.
- Για το **Βέλγιο**: το νηολόγιο του Λουξεμβούργου (ως περικλειστο κράτος).
- Για όλες τις παραπάνω περιπτώσεις υφίστανται κάποιοι περιορισμοί ανάλογα με τη νομοθεσία του κάθε κράτους, π.χ. τα πλοία που είναι νηολογημένα στα νησιά Κέϊμαν μπορούν να έχουν πλοίαρχο, αξιωματικούς και κατώτερο πλήρωμα οποιασδήποτε εθνικότητας και να φέρουν τη Βρετανική σημαία αλλά δεν μπορούν να εισέλθουν σε Βρετανικά λιμάνια. Επίσης, πλοίο νηολογημένο στο νησί Μαν έχει τη δυνατότητα της επιλογής του πλοιοκτήτη για πλήρωμα δίχως καθόλου περιορισμούς αλλά όχι για τους αξιωματικούς.
- Στα μειονεκτήματα της επιλογής αυτής, δηλ. του παράλληλου νηολογίου, είναι πιθανό ένα πλοίο να υποστεί μπουκοτάζ εκτός εάν οι συμφωνίες για τους μισθούς και τις συνθήκες εργασίας είναι σύμφωνα με τα πρότυπα του ITF (international transport Federation).
- Το νομικό καθεστώς αυτών των νηολογίων υπό το πρίσμα του Ευρωπαϊκού Κοινοτικού Δικαίου είναι ακόμη ανοικτό, π.χ. εξακολουθεί να αποτελεί ερώτημα εάν τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε τέτοια νηολόγια, δύνανται να απολαμβάνουν των ελευθεριών των ευρωπαϊκών συνθηκών, π.χ. σύμφωνα με τον Κανονισμό 4055/86 περί της ελεύθερης διακίνησης προσώπων και υπηρεσιών.
- Τα νησιά Κέϊμαν εμφανίζονται και ως ανοικτά νηολόγια σε ορισμένες αναφορές και αυτό προκαλεί σύγχυση (το ίδιο φαινόμενο ισχύει και για τη Μαδέιρα ως Πορτογαλικό έδαφος). Σε αυτά τα νησιά που έχουν τη βάση τους κάποιες ναυτιλιακές εταιρίες απολαμβάνουν αφορολόγητα εισοδήματα και κανένα έλεγχο στις επενδύσεις τους.
- Η Βρετανία μπορεί να χρησιμοποιήσει και τα νησιά της Μάγχης (Channel Islands) που είναι φορολογικοί παράδεισοι ενώ για το Γιβραλτάρ, που εμφανίζεται επίσης ως ΣΕ το καθεστώς είναι διφορούμενο αν πρόκειται για δεύτερο Βρετανικό νηολόγιο.
- Η Ελλάδα δεν έχει μέχρι σήμερα ένα δεύτερο νηολόγιο αν και κατά τη δεκαετία του 1990 δύο φορές προτάθηκε η Χίος ως παράλληλο νηολόγιο εξαιτίας της παραδοσιακής ναυτιλίας του νησιού μαζί πιθανόν με τις γειτονικές Οινούσες αλλά εγκαταλείφθηκε η ιδέα είτε λόγω εμποδίων από τη γραφειοκρατία είτε λόγω πολιτικής απόφασης.

7. ΕΝΩΣΕΙΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ

7.1 Οι νηογνώμονες (classification societies)

- Περισσότερο από το 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας μεταφοράς φορτίου καλύπτεται από τους κανόνες και τα πρότυπα συμμόρφωσης σχεδιασμού και κατασκευής που ορίζονται από τα 13 εταιρείες-μέλη του IACS (Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων).
- Οι διαδικαστικές απαιτήσεις των είναι να παρέχουν μηνιαίες αναφορές για τα πλοία της κάθε κατηγορίας; αναστολές μαθημάτων που διαρκούν περισσότερες από 7 ημέρες; αποκαταστάσεις; αναλήψεις και επανατοποθετήσεις; μεταγραφές και πιστοποιητικά των κωδικών ISM και ISPS που έχουν εκδοθεί.
- Αυτές οι πληροφορίες συλλέγονται απευθείας από τη βάση δεδομένων «Equasis», μια εβδομαδιαία ενημερωμένη λίστα που είναι διαθέσιμη προς λήψη (download).
- Ο στόχος της επιθεώρησης πλοίων (ship classification) είναι η επαλήθευση της δομικής αντοχής και ακεραιότητας των βασικών μερών του κύτους του πλοίου και των εξαρτημάτων του, καθώς και η αξιοπιστία και η λειτουργία των συστημάτων πρόωσης και διεύθυνσης, παραγωγής ενέργειας και εκείνων των άλλων χαρακτηριστικών και βοηθητικών συστημάτων που έχουν ενσωματωθεί στο πλοίο προκειμένου να διατηρούνται οι βασικές υπηρεσίες πάνω στο πλοίο.
- Οι Νηογνώμονες (CS) στοχεύουν στην επίτευξη αυτού του στόχου μέσω της ανάπτυξης και εφαρμογής των δικών τους κανόνων και επαληθεύοντας τη συμμόρφωση με διεθνείς ή/και εθνικούς νομοθετικούς κανονισμούς για λογαριασμό των αρχών σημαίας .
- Σημαντικό σε μεγάλο βαθμό είναι να σημειωθεί ότι ένα πιστοποιητικό επιθεώρησης δεν πρέπει να ερμηνεύεται ως εγγύηση ασφάλειας, καταλληλότητας για τον σκοπό ή αξιοπλοΐας του πλοίου.
- Αποτελεί μόνο βεβαίωση ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τους ισχύοντες κανόνες. Επιπλέον, οι CS δεν μπορούν να είναι ο εγγυητής της ασφάλειας (ζωής και περιουσίας στη θάλασσα) ή της αξιοπλοΐας ενός πλοίου επειδή δεν έχει κανέναν έλεγχο στον τρόπο λειτουργίας και συντήρησης ενός πλοίου μεταξύ των περιοδικών επιθεωρήσεων που πραγματοποιεί.
- Εφαρμόζοντας τους δημοσιευμένους κανόνες, η διαδικασία επιθεώρησης (ταξινόμησης) αποτελείται από τα εξής :

1. Μια τεχνική ανασκόπηση των σχεδίων και των σχετικών εγγράφων για ένα νέο πλοίο προς επαλήθευση της συμμόρφωσης με τους ισχύοντες κανόνες.
2. Παρακολούθηση της κατασκευής του πλοίου στο ναυπηγείο από ένα επιθεωρητή του CS για να επαληθεύσει ότι το πλοίο κατασκευάστηκε σύμφωνα με τα εγκεκριμένα σχέδια σχεδιασμού και τους κανόνες ταξινόμησης.
3. Παρακολούθηση από τον επιθεωρητή του CS των σχετικών εγκαταστάσεων παραγωγής που παρέχουν βασικά εξαρτήματα όπως ο χάλυβας, ο κινητήρας, οι γεννήτριες και τα χυτά υλικά για να επαληθευτεί ότι αυτά συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των ισχύοντων κανόνων.
4. Παρακολούθηση του επιθεωρητή του CS των θαλάσσιων δοκιμών και άλλων δοκιμών που σχετίζονται με το σκάφος και τον εξοπλισμό του πριν από την παράδοση για να επαληθευτεί η συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις κανόνων.
5. Με την ικανοποιητική ολοκλήρωση των παραπάνω, το αίτημα του πλοιοκτήτη για έκδοση πιστοποιητικού κλάσης θα ληφθεί υπόψη από τον οικείο νηογνώμονα, και εφόσον κριθεί ικανοποιητικό, θα γίνει η έκδοσή του.
6. Μόλις τεθεί σε υπηρεσία, ο ιδιοκτήτης πρέπει να υποβάλει το σκάφος σε ένα σαφώς καθορισμένο πρόγραμμα περιοδικών επιθεωρήσεων κλάσης, που διεξάγονται πάνω στο πλοίο, για να επαληθευτεί ότι αυτό συνεχίζει να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις κανόνων και να απολαμβάνει τη συνέχιση της κλάσης.

2.Νόμιμη πιστοποίηση πλοίων (statutory certification of ships)

- Η ΣΔΘ (1982) είναι μια σύμβαση-ομπρέλα που ασχολείται με πολλές πτυχές της θάλασσας και των χρήσεων της, συμπεριλαμβανομένης της νηολόγησης ενός πλοίου από ένα κράτος.
- Μόλις συμβεί αυτό, το κράτος σημαίας έχει ορισμένα καθήκοντα που ορίζονται στο άρθρο 94 όπου το κράτος σημαίας πρέπει «να ασκήσει αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα στα πλοία που φέρουν τη σημαία του» και να λάβει «τέτοια μέτρα για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του, όπως είναι απαραίτητο για τη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα...».
- Υπό την αιγίδα του IMO, έχουν καταρτιστεί ορισμένες διεθνείς συμβάσεις που ορίζουν ενιαίες απαιτήσεις προκειμένου να διευκολυνθεί η αποδοχή πλοίου νηολογημένου σε μια χώρα στα ύδατα και τα λιμάνια μιας άλλης και για τη γενική προαγωγή της ασφάλειας στη θάλασσα και της προστασίας του περιβάλλοντος. Αυτές οι απαιτήσεις αναφέρονται συνήθως ως νομοθετικές απαιτήσεις.
- Σε γενικές γραμμές, καλύπτουν τέσσερις διακριτούς τομείς:

1. Πτυχές του σχεδιασμού του πλοίου και της δομικής του αντοχής – γραμμή φόρτωσης και σταθερότητα στην άθικτη και κατεστραμμένη κατάσταση, βασική πρόωση, εξοπλισμός διεύθυνσης κ.λπ.
 2. Έλεγχος ρύπανσης όσον αφορά την κανονική λειτουργία του πλοίου.
 3. Πρόληψη ατυχημάτων, συμπεριλαμβανομένων βοηθημάτων πλοήγησης και πρόληψης ρύπανσης και πυρκαγιάς.
 4. Η κατάσταση μετά από ένα ατύχημα (δηλ. πυρκαγιά, πλημμύρα) συμπεριλαμβανομένου του περιορισμού και της διαφυγής.
- Ορισμένα ή όλα από αυτά μπορεί επίσης να καλύπτονται από συγκεκριμένους κανόνες των νηογνώμωνων. Η ΔΣ SOLAS στο Κεφάλαιο ii-1, Κανονισμός 3-1 ορίζει ότι, εκτός από τις απαιτήσεις των άλλων κανονισμών της σύμβασης, τα πλοία πρέπει να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να συντηρούνται σύμφωνα με τις δομικές, μηχανικές και ηλεκτρικές απαιτήσεις ενός CS που είναι αναγνωρισμένος από την αρχή της σημαίας (Flag Administration) σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού XI/1 ή με τα ισχύοντα εθνικά πρότυπα της FA που παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας.
 - Όταν το αποτέλεσμα της έρευνας CS λαμβάνεται ως απόδειξη συμμόρφωσης με την αντίστοιχη νομοθετική απαίτηση, π.χ. γραμμή φόρτωσης ή κατασκευή ασφαλείας (γάστρα, μηχανήματα, λέβητες, ηλεκτρικός εξοπλισμός κ.λπ.), αυτή η έρευνα θεωρείται de facto ως θεσμική έρευνα για λογαριασμό της FA, εάν η κοινωνία ενεργεί ως αναγνωρισμένος οργανισμός από την άποψη αυτή.
 - Όταν ένα πλοίο αναστέλλεται ή αποσύρεται από την κλάση, το ενδιαφερόμενο μέλος του IACS ειδοποιεί την FA του πλοίου και δημοσιεύει τις πληροφορίες, δηλ. στον ιστότοπο του και στη βάση δεδομένων Equasis. Κατά συνέπεια, η αρχή της σημαίας ακυρώνει γενικά τα νομοθετικά πιστοποιητικά που αφορούν την κατασκευή και τον εξοπλισμό.
 - Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού I/6 της ΔΣ SOLAS 1974/1988, των Κανονισμών 6, στο Παράρτημα I, 8 στο Παράρτημα II, 4 στο Παράρτημα IV, 5 στο Παράρτημα VI της ΔΣ MARPOL, το άρθρο 13 της ΔΣ LLC 1966/1988, το άρθρο 7 της ΔΣ TONNAGE 1969 και ο Κανονισμός 1 στο Παράρτημα 4 της ΔΣ AFS 2001, οι επιθεωρήσεις των πλοίων θα πραγματοποιούνται από αξιωματικούς της αρχής της σημαίας. Η FA μπορεί, ωστόσο, να αναθέτει τις επιθεωρήσεις είτε σε επιθεωρητές που ορίζονται για το σκοπό αυτό είτε σε οργανισμούς αναγνωρισμένους από αυτήν (Recognised Organisations).
 - Οι αρχές των εργασιών επιθεώρησης είναι σε πολύ μεγάλο βαθμό οι ίδιες με τις επιθεωρήσεις ταξινόμησης, δηλ. την επαλήθευση από τους RO ότι ένα πλοίο συμμορφώνεται με τις ισχύουσες απαιτήσεις τη στιγμή της επιθεώρησης.
 - Το εύρος αυτών των επιθεωρήσεων και ερευνών καθορίζεται από τις σχετικές εθνικές νομοθεσίες με βάση τις διεθνείς συμβάσεις τις οποίες έχει υπογράψει ένα κράτος, μαζί με πρόσθετες οδηγίες που μπορεί να εκδώσει η FA, δηλ. έλεγχος του κράτους σημαίας (flag state control).

3. Έρευνες επιθεώρησης (Classification surveys)

- Τα πλοία υπόκεινται σε καθεστώς επιθεώρησης κατά τη διάρκεια της επιχειρησιακής τους ζωής εάν πρόκειται να διατηρήσουν την πιστοποίηση από τους νηογνώμονες.
- Αυτές οι επιθεωρήσεις περιλαμβάνουν την ανανέωση τάξης (τη λεγόμενη ειδική πιστοποίηση), την ενδιάμεση έρευνα, την ετήσια έρευνα και τις επιθεωρήσεις του πυθμένα και του κύτους των πλοίων (bottom/docking surveys of the hull).
- Περιλαμβάνουν επίσης επιθεώρηση άξονα ουράς (tail-shaft survey), επιθεώρηση λέβητα (boiler survey), επιθεωρήσεις μηχανημάτων και, κατά περίπτωση, επιθεωρήσεις ειδών που σχετίζονται με τη συντήρηση πρόσθετων σημειώσεων κλάσης (items associated with the maintenance of additional class notations).
- Οι επιθεωρήσεις πρέπει να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις κλάσης για να επιβεβαιωθεί ότι η κατάσταση του κύτους, των μηχανημάτων, του εξοπλισμού και των συσκευών συμμορφώνονται με τους ισχύοντες κανόνες.
- Ευθύνη του πλοιοκτήτη είναι να συντηρεί σωστά το πλοίο στο διάστημα μεταξύ των επιθεωρήσεων. Επίσης, είναι καθήκον του πλοιοκτήτη, ή του εκπροσώπου του, να ενημερώσει το νηογνώμονα για τυχόν γεγονότα ή περιστάσεις που μπορεί να επηρεάσουν τη συνεχή συμμόρφωση του πλοίου με τους κανόνες της κλάσης.
- Όταν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις για τη διατήρηση της κλάσης, η πιστοποίηση μπορεί να ανασταλεί, να αποσυρθεί ή να αναθεωρηθεί, εάν κρίνεται σκόπιμο από τον οργανισμό, όταν λάβει γνώση της υφιστάμενης κατάστασης. Μια έρευνα ταξινόμησης είναι μια οπτική εξέταση (visual examination) που συνήθως αποτελείται από:
 1. Μια συνολική εξέταση των στοιχείων που προσδιορίζονται στους κανόνες για έρευνα.
 2. Λεπτομερείς έλεγχοι επιλεγμένων εξαρτημάτων σε δειγματοληπτική βάση.
 3. Δοκιμές, μετρήσεις και δοκιμές μαρτυρίας όπου υπάρχουν.
- Όταν ένας επιθεωρητής εντοπίζει διάβρωση, δομικά ελαττώματα ή ζημιά στο κύτος, τα μηχανήματα ή/και ένα τμήμα του εξοπλισμού που, βάσει των κανόνων κλάσης και κατά τη γνώμη του, επηρεάζει την κατηγορία του πλοίου, τα μέτρα αποκατάστασης ή/και τις κατάλληλες συστάσεις/συνθήκες καθορίζεται η πιστοποίηση για να διατηρηθεί η κλάση.
- Κάθε ταξινομημένο πλοίο υπόκειται σε ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα περιοδικών επιθεωρήσεων μετά την παράδοση.
- Αυτές βασίζονται σε έναν πενταετή κύκλο και αποτελούνται από ετήσιες έρευνες, μια ενδιάμεση έρευνα και μια έρευνα ανανέωσης/ειδικής τάξης (που διεξάγεται κάθε 5 χρόνια). Η αυστηρότητα κάθε καθορισμένης έρευνας αυξάνεται με την ηλικία του σκάφους.

4. Υποθέσεις (Case studies)

- Ο IACS δέχεται έντονη κριτική τις τελευταίες δεκαετίες από τη στιγμή που αναγνωρίστηκε ότι μέρος του έργου τους αποδείχθηκε ανεπαρκές σε ορισμένα θαλάσσια περιστατικά. Τις δεκαετίες του 1980 και του 1990 παρατηρήθηκε ότι πολλά ατυχήματα δεξαμενόπλοιων οφείλονταν σε δομικές αστοχίες.
- Ξεκίνησε με μια σειρά από εκρήξεις δεξαμενών και πυρκαγιές, συμπεριλαμβανομένων των **ABT Summer** (1991) και **Khark-5** (1989). Ήταν δεξαμενόπλοια pre-MARPOL. Η πιθανή αιτία αυτών των απωλειών ήταν η διαρροή φορτίου σε μια μη αδρανοποιημένη δεξαμενή διαχωρισμένου έρματος στο μέσο του πλοίου (SBT) και στη συνέχεια η ανάφλεξη.
- Επίσης μεγάλες αστοχίες στη δεξαμενή του «forepeak» έχουν παρατηρηθεί, σε άλλη δεξαμενή SBT σε δεξαμενόπλοιο pre-MARPOL. Σε αρκετές από αυτές τις περιπτώσεις, η δεξαμενή forepeak απλώς έπεσε, όπως στις περιπτώσεις του **World Horizon**, του **Tochal** και του **Kirki** (1991).
- Το τελευταίο ατύχημα είναι το καλύτερα τεκμηριωμένο παράδειγμα μιας τέτοιας δεξαμενής αιχμής που κυριολεκτικά εξαφανίζεται. Το 1991, αυτό το πλοίο αντιμετώπισε κακοκαιρία ανοιχτά της Δυτικής Αυστραλίας, ενώ ήταν φορτωμένο με ένα είδος πτητικού αργού πετρελαίου. Η δεξαμενή forepeak του έρματος ήταν φρικτά διαβρωμένη.
- Η δομή του κύτους έπαθε ζημιές στο διάφραγμα μεταξύ της δεξαμενής της πρώτης δεξαμενής και των μπροστινών δεξαμενών φορτίου. Ο συνδυασμός των ατμών υδρογονάνθρακα που διέφυγε από τις δεξαμενές φορτίου και του χαλαρού χάλυβα που χτυπούσε γύρω, προκάλεσε πυρκαγιά η οποία στη συνέχεια κατασβήστηκε από τη θάλασσα. Αυτή η διαδικασία επαναλήφθηκε αρκετές φορές μέχρι να πέσει ολόκληρη η δεξαμενή forepeak.
- Ωστόσο, λόγω των σωστών προσπαθειών του πληρώματος και των μέσων διάσωσης, το πλοίο επέζησε. Το δεξαμενόπλοιο είχε πλήρως εγκριθεί από το Γερμανικό νηογνώμονα (Germanischer Lloyd), ενώ η πλέον πρόσφατη επιθεώρηση είχε γίνει πέντε μήνες νωρίτερα.
- Όλα τα έγγραφα πάνω στο πλοίο ήταν σε τάξη, ενώ το πλοίο είχε βαφθεί πρόσφατα. Η δεύτερη μεγαλύτερη διαρροή πετρελαίου σε συνολική ποσότητα που συνέβη δυτικά των ακτών της Αγκόλα. Ήταν μια ολική απώλεια του πλοίου από έκρηξη, χύθηκαν σχεδόν 260.000 τόνοι πετρελαίου και υπήρξε απώλεια 5 μελών του πληρώματος.
- Το σκάφος υπέστη έκρηξη στα ανοιχτά του Μαρόκου, χύνοντας 80.000 τόνους πετρελαίου. Το ατύχημα συνέβη την ίδια χρονιά με αυτό του Δ/Ξ **Exxon Valdez** στην Αλάσκα αλλά δεν είχε την ίδια δημοσιότητα.
- Υπέστη ζημιά μετά από ένα «δολοφονικό κύμα» στα ανοιχτά του Κέιπ Τάουν, αλλά η πραγματική αιτία ήταν ότι η δεξαμενή SBT είχε πολύ μεγάλη διάβρωση, ενώ οι γύρω χώροι δεν είχαν το ίδιο πρόβλημα.
- Το ιρανικό πετρελαιοφόρο είχε αποκοπεί από τα γιγάντια κύματα στο ρεύμα Agulhas, ανοιχτά των ακτών της Νότιας Αφρικής. Περίπου 200 χιλιόλιτρα μαζούτ χύθηκαν από την εμπρόσθια δεξαμενή αποθήκης.
- Χωρίς ένα λιμάνι καταφυγίου, αυτό θα μπορούσε εύκολα να ήταν μια διαρροή 300 εκατομμυρίων λίτρων. Το πλοίο είχε πλήρως εγκριθεί από την κλάση.

- Ωστόσο, όταν οι Αυστραλιανές Αρχές επιθεώρησαν το πλοίο, βρήκαν τεράστια διάβρωση όχι μόνο σε ό,τι είχε απομείνει από στη δεξαμενή forepeak, αλλά και στην πίσω δεξαμενή SBT.
- Επίσης, ανακάλυψαν εκτεταμένη ποσότητα σκουριάς, καμουφλαρισμένη με καμβά και ο εξοπλισμός ασφαλείας του πλοίου και ορισμένα μηχανήματα, συμπεριλαμβανομένων των βαλβίδων ασφαλείας του λέβητα, ήταν σε κακή κατάσταση.
- Οι Αυστραλοί δεν μπορούσαν να εξηγήσουν πώς ο νηογνώμονας του πλοίου θα μπορούσε να μην είχε εξετάσει όλα αυτά, ενώ η κλάση από την πλευρά της κατηγόρησε την "κακή συνεργασία" με τον πλοιοκτήτη .
- Το 1997 υπήρξε άλλη μια τεράστια δομική αστοχία κατά την οποία ένα τμήμα του κύτους μπορούσε να επιθεωρηθεί μετά το συμβάν. Το πλήρως φορτωμένο ρωσικό δεξαμενόπλοιο **Nakhodka** φορτωμένο με 20.000 τόνους πετρέλαιο, έσπασε σε δύο κομμάτια στη θάλασσα της Ιαπωνίας λόγω έντονων καιρικών συνθηκών.
- Ένα μεγάλο μέρος του φορτίου και του τμήματος της πλώρης ξεβράστηκε στις Ιαπωνικές ακτές, ενώ εκχύθηκε μία ποσότητα 6.300 χιλιόλιτρων βαριού πετρελαίου. Οι ιαπωνικές αρχές διεξήγαγαν έρευνα. Από την πλήρη διαπιστώθηκε ότι η μέση διάβρωση στο χάλυβα του καταστρώματος ήταν κοντά στο 40%. Η σκουριά ήταν τόσο μαζική που τα υποστηρικτικά μέλη του κάτω καταστρώματος είχαν αποκολληθεί από το υπόλοιπο κατάστρωμα.
- Οι Ιάπωνες διέθεταν εξαιρετικά δεδομένα των κυμάτων για αυτήν την καταιγίδα από μια κοντινή σημαδούρα καιρού. Κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι, αν το πλοίο δεν ήταν τόσο διαβρωμένο, θα είχε ξεπεράσει εύκολα αυτή την καταιγίδα.
- Στην πράξη καμία από τις αστοχίες στη δομή των πλοίων, κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990 δεν είχε σημαντικές επιπτώσεις, αρκετά παράξενα αλλά μέχρι να ήταν πολύ αργά.
- Ουσιαστικά δεν είχε προηγηθεί καμία τροποποίηση των ΔΣ MARPOL ή/και SOLAS, αλλά το 1999 ένα μικρό δεξαμενόπλοιο pre-MARPOL που είχε μετατραπεί σε MARPOL-tanker, το **Erika**, ήταν σε ταξίδι από τη Dunkirk στο Livorno φορτωμένο με 31.000 τόνους βαρύ μαζούτ.
- Έπεσε σε σφοδρή κακοκαιρία και ανέπτυξε μια ρωγμή στο κύτος στη δεξιά πλευρά, στη δεξαμενή με αριθμό 2S, μία από τις SBT. Αυτή ήταν η πλευρά από την οποία έρχονταν τα κύματα.
- Τις επόμενες 24 ώρες η ρωγμή επεκτάθηκε προς το κύριο κατάστρωμα, με αποτέλεσμα το πλοίο να βυθιστεί. Ωστόσο, το πλοίο είχε πλήρως εγκριθεί από τον Ιταλικό νηογνώμονα (RINA).

- Η αντίδραση της ΕΕ ήταν άμεση. Με τη συνεργασία του IMO καθιέρωσε μία σειρά αυστηρών πλέον μέτρων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.
- Συγκεκριμένα πρόκειται για το “Package I” (2000) που αφορά τους λιμενικούς ελέγχους (port state control), τις ενέργειες των νηογνώμωνων και τη σταδιακή απόσυρση των συμβατικών Δ/Ξ.
- Τέθηκαν σε ισχύ το 2003 . Ακόμη και εάν το Erika ήταν εφοδιασμένο με διπλούς πυθμένες το αποτέλεσμα θα ήταν το ίδιο επειδή το ατύχημα περισσότερο οφειλόταν στην προοδευτική βλάβη (progressive failure) και όχι εάν το πλοίο ήρθε σε επαφή με άλλα μόνιμα ή προσωρινά αντικείμενα.
- Ωστόσο, το ναυάγιο του Erika ώθησε την ΕΕ να επιταχύνει τις διαδικασίες απόσυρσης των Δ/Ξ μονού περιβλήματος και να υιοθετήσει ένα πρότυπο, σύμφωνα με αυτό της OPA 1990.
- Το δεύτερο πακέτο μέτρων (package II) καθιέρωσε τον έλεγχο της κυκλοφορίας των πλοίων στα κοινοτικά ύδατα, τον εντοπισμό λιμένων καταφυγίου (ports of refuge) και να προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για να αποζημιωθούν τα θύματα από πετρελαϊκές ρυπάνσεις.
- Μετά το ναυάγιο του **Prestige** (2002) καθιερώθηκε το πρόγραμμα SafeSeaNet (σύστημα ελέγχου της κίνησης των πλοίων) μαζί με την υποχρεωτική απαίτηση για τις συσκευές καταγραφής ταξιδιών (voyage data recorders) σε πλοία άνω των 3.000ΚΟΧ, ναυπηγημένα μετά την 1η Ιουλίου 2002, που αντιστοιχούν στα μαύρα κουτιά (black boxes) των αερομεταφορών.

2. Διεθνής Ένωση Ναυτικών Ασφαλίσεων (International Union of Marine Insurance –IUMI)

- Οι εξελίξεις στο διεθνές εμπόριο και τη ναυτιλία οδήγησαν σε περισσότερες διεθνείς συναλλαγές. Νέες αγορές εμφανίζονταν και υπήρχε ζήτηση για ομοιομορφία στην ασφαλιστική κάλυψη, κυρίως από τράπεζες και πελάτες.
- Στον απόηχο τέτοιων ραγδαίων αλλαγών, δημιουργήθηκε ένας μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών ασφαλιστικών εταιρειών, που όλες προσπαθούσαν να εξασφαλίσουν μερίδιο της αγοράς. Αυτό οδήγησε σε σκληρό ανταγωνισμό και στη χαοτική χρήση ποικίλων κανόνων και όρων πολιτικής, πολλοί από τους οποίους στερούνταν συμμόρφωσης και ουσίας.
- Η ύφεση που ακολούθησε το 1870 έπληξε αυτές τις εταιρείες εν μέσω μιας σκληρής μάχης για τις επιχειρήσεις και οδήγησε πολλές από αυτές σε εκκαθάριση. Τότε ήταν που η ανάγκη για διεθνή συνεργασία αναγνωρίστηκε πλήρως από τις παραδοσιακές αγορές, κυρίως στη Βρετανία και την ηπειρωτική Ευρώπη και ήταν οι Γερμανοί Underwriters που ανέλαβαν την πρωτοβουλία στις 8 Ιανουαρίου 1874, σχηματίζοντας την ITVV (Internationaler Transport Versicherungs Verband) στο Βερολίνο, η οποία εξελίχθηκε σε ΔΕΝΑ (IUMI).
- Ταυτόχρονα, αναλήφθηκαν περαιτέρω πρωτοβουλίες για τη βελτίωση της ταξινόμησης των πλοίων και ως εκ τούτου επηρέασαν το έργο που επιτελούσαν οι νηογνώμονες με τη σύνταξη κανονισμών σχετικά με τις τελωνειακές πρακτικές και τους όρους ασφάλισης και με την έκφραση γνώμης για νομικά θέματα, όπως ενιαίους κανόνες για τις φορτωτικές κλπ.
- Η ΔΕΝΑ προσπάθησε να καθορίσει συμβουλευτικά επιτόκια για ορισμένα προϊόντα όπως το βαμβάκι, τα σιτηρά, το ξύλο, το μαλλί, ο καπνός κλπ. Ωστόσο, αυτές οι προσπάθειες απέτυχαν καθώς οποιαδήποτε συνεννόηση ή/και συμφωνία για τους συντελεστές θα ήταν αντίθετη με νόμους που ήδη υπήρχαν σε ορισμένα μέλη-εταιρίες

- Μέχρι τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, μεμονωμένες εταιρείες από 22 χώρες είχαν εγγραφεί ως μέλη. Το 1926 προσχώρησαν οι βρετανικές και οι γαλλικές εταιρείες. Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, η ατομική συμμετοχή αντικαταστάθηκε από τη συμμετοχή σε Εθνικές Ενώσεις.
- Αυτό έδωσε τη δυνατότητα στους Lloyd's να ενταχθούν μέσω της Ένωσης Ασφαλιστών (Underwriters' Union) του και ήταν τότε που ο ΔΕΝΑ άρχισε να γίνεται ένας πραγματικά διεθνής οργανισμός, συνδέοντας την προπολεμική ιστορία της IUMI με τις μεταπολεμικές φιλοδοξίες, ανάγκες και απαιτήσεις των διαφόρων εθνικών αγορές.
- Η ΔΕΝΑ δεν είναι όργανο λήψης αποφάσεων, ούτε εμπλέκεται στη διαμόρφωση προγραμμάτων αξιολόγησης, ρητρών ή προϋποθέσεων, αλλά είναι ένα φόρουμ ανταλλαγής εμπειριών, πληροφοριών και στατιστικών δεδομένων σε θέματα θαλάσσιας ασφάλισης.
- Πιο αναλυτικά, για να συζητηθούν νομοθετικά ζητήματα και μέτρα πρόληψης ζημιών και ασφάλειας, με αντικειμενικό και ευνοϊκό τρόπο, οι προκλήσεις και οι ευκαιρίες που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές ασφαλιστικές εταιρείες.
- Οι κύριες δραστηριότητές της επικεντρώνονται στην ετήσια Διάσκεψη που λαμβάνει χώρα σε διαφορετική χώρα υποδοχής κάθε Σεπτέμβριο. Είναι το ευρύτερο δυνατό Διεθνές Φόρουμ Ναυτικής Ασφάλισης και συγκεντρώνει ναυτιλιακούς ασφαλιστές από αγορές σε όλο τον κόσμο.
- Πριν από το ετήσιο συνέδριο, γίνεται μεγάλη προετοιμασία από τις διάφορες Τεχνικές Επιτροπές για τη συλλογή και επεξεργασία πληροφοριών και τεκμηρίωσης από όλες τις ενώσεις-μέλη.
- Η ΔΕΝΑ έχει επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της ετήσιας Διάσκεψης για να συμπεριλάβει εργαστήρια που εξετάζουν βασικά ζητήματα διεθνούς ενδιαφέροντος που σχετίζονται με το κύτος, το φορτίο, την πρόληψη απωλειών και την ευθύνη.
- Διακεκριμένες προσωπικότητες από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, συμπεριλαμβανομένων διεθνών οργανισμών, νηογνομόνων και πλοιοκτητών, καλούνται να συμμετάσχουν ως προσκεκλημένοι ομιλητές και να μοιραστούν τις απόψεις και τις εμπειρίες τους με ναυτιλιακούς αναδόχους.

3. Διεθνείς Όμιλοι Προστασίας και Αποζημίωσης (International Group of Protection and Indemnity Insurance -P&I)

- Οι όμιλοι αυτοί (ΔΟΠΑ) παρέχουν ένα φόρουμ για τα P&I Clubs προς την ανάπτυξη κοινής πολιτικής και την προώθηση των συμφερόντων των πλοιοκτητών σε σχέση με θέματα ευθύνης και ασφάλισης. Προσφέρουν ουσιαστικά τις απαραίτητες προϋποθέσεις για μια αποτελεσματική φωνή για τα μέλη των μεμονωμένων συλλόγων να μιλήσουν συλλογικά για σημαντικά ζητήματα του κλάδου κάνοντας αναφορά σε διεθνή.
- Εκτελούν αυτή τη λειτουργία σε σχέση και σύνδεση με:
 1. Διακυβερνητικούς φορείς όπως ο IMO, η UNCITRAL και ο ΟΟΣΑ.
 2. Εθνικές κυβερνήσεις και Ευρωπαϊκή Ένωση.
 3. Άλλοι οργανισμοί του κλάδου όπως ICS, Intertanko, BIMCO, OCIMF κλπ.

- Τα P&I παρέχουν ένα χρήσιμο φόρουμ για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με θέματα που απασχολούν τους συλλόγους και τα μέλη τους. Αυτά περιλαμβάνουν γενικά θέματα όπως η ρύπανση από πετρέλαιο και σωματικές βλάβες καθώς και τρέχοντα ζητήματα όπως η ασφάλεια στη θάλασσα, καταφύγια για πλοία που αντιμετωπίζουν κίνδυνο, τη μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων κλπ.
- Υπάρχουν δεκατρείς ξεχωριστοί και ανεξάρτητοι κύριοι Όμιλοι . Η πλειοψηφία τους παρουσιάζεται παρακάτω και καλύπτουν το 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας:

1. American Steamship Owners Mutual P & I Association, Inc.
2. Assuranceforeningen Skuld.
3. Gard P&I (Bermuda) Ltd.
4. The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited.
5. Union of Mutual Protection and Indemnity Owners of Japan.
6. The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited.
7. The North of England Protecting & Indemnity Association Limited.
8. Mutual Association of P&I Shipowners' (Luxembourg).
9. SAAF/The Swedish Club.
10. United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Βερμούδα).
11. The West of England Ship-owners Mutual Insurance (Λουξεμβούργο).

- Οι ΔΟΠΑ είναι ένας τεράστιος αντασφαλιστικός οργανισμός (reinsurance organization). Οι ίδιοι οι όμιλοι μοιράζονται απαιτήσεις μεταξύ τους και αγοράζουν υψηλά επίπεδα αντασφάλισης σε συλλογική βάση.
- Έτσι, αρχικά ένας όμιλος θα πληρώσει αξιώσεις έως και 5 εκ. USD, κατόπιν, η ΔΟΠΑ θα πληρώσει τα επόμενα 25 εκ. USD και λίγο αργότερα, οι απαιτήσεις που υπερβαίνουν τα 30 εκ. USD (5+25 εκ. USD) είναι αντασφαλιστικές ως μία συλλογική σύμβαση. Αυτό δίνει τη δυνατότητα σε κάθε όμιλο να παρέχει πολύ υψηλότερα επίπεδα κάλυψης από αυτά που είναι συνήθως διαθέσιμα στην εμπορική αγορά.

- Τα P&I Clubs είναι αμοιβαίες ενώσεις που ανήκουν στα μέλη-πλοιοκτήτες, λειτουργούν σε μη κερδοσκοπική βάση, κάτι που σημαίνει ότι οι απαιτήσεις και τα λειτουργικά έξοδα σε κάθε ασφαλιστικό έτος θα καλύπτονται από τα ασφάλιστρα και τα έσοδα από επενδύσεις, ενώ τυχόν πλεόνασμα θα διατεθεί στα αποθεματικά.
- Οι πλοιοκτήτες συμφωνούν να προστατεύουν αμοιβαία ο ένας τον άλλον. Κάθε μέλος συμφωνεί να συνεισφέρει αναλογικά στις ζημιές του άλλου μέλους. Τα P&I Clubs καλύπτουν τον πλοιοκτήτη έναντι της ευθύνης προς τρίτους που προκύπτει από την ιδιοκτησία του στο ασφαλισμένο σκάφος, και σχετίζεται με γεγονότα όπως:

1. Απώλεια ζωής πληρώματος ή/και τρίτων, ασθένεια, τραυματισμός, συμπεριλαμβανομένων των μισθών ασθενείας.
2. Έξοδα επαναπατρισμού, έξοδα ταφής κλπ.
3. Ευθύνη στους ιδιοκτήτες φορτίου λόγω απώλειας.
4. Ζημιά, σύντομη παράδοση, ακατάλληλη στοιβασία.
5. Κλοπή ή μόλυνση του φορτίου.
6. Ευθύνη σύγκρουσης (υπέρβαση οποιασδήποτε ασφαλιστικής κάλυψης της γάστρας)
7. Απώλεια ή ζημιά σε σταθερά και αιωρούμενα αντικείμενα, όπως αποβάθρες, προβλήτες, γερανοί, σημαδούρες και άλλα παρόμοια αντικείμενα
8. Αφαίρεση ευθύνης ναυαγίου
9. Ευθύνη ρύπανσης
10. Πρόστιμα που επιβάλλονται από τελωνεία, κυβερνήσεις κλπ.
11. Δαπάνες νομικής άμυνας έναντι υποχρεώσεων των P&I .

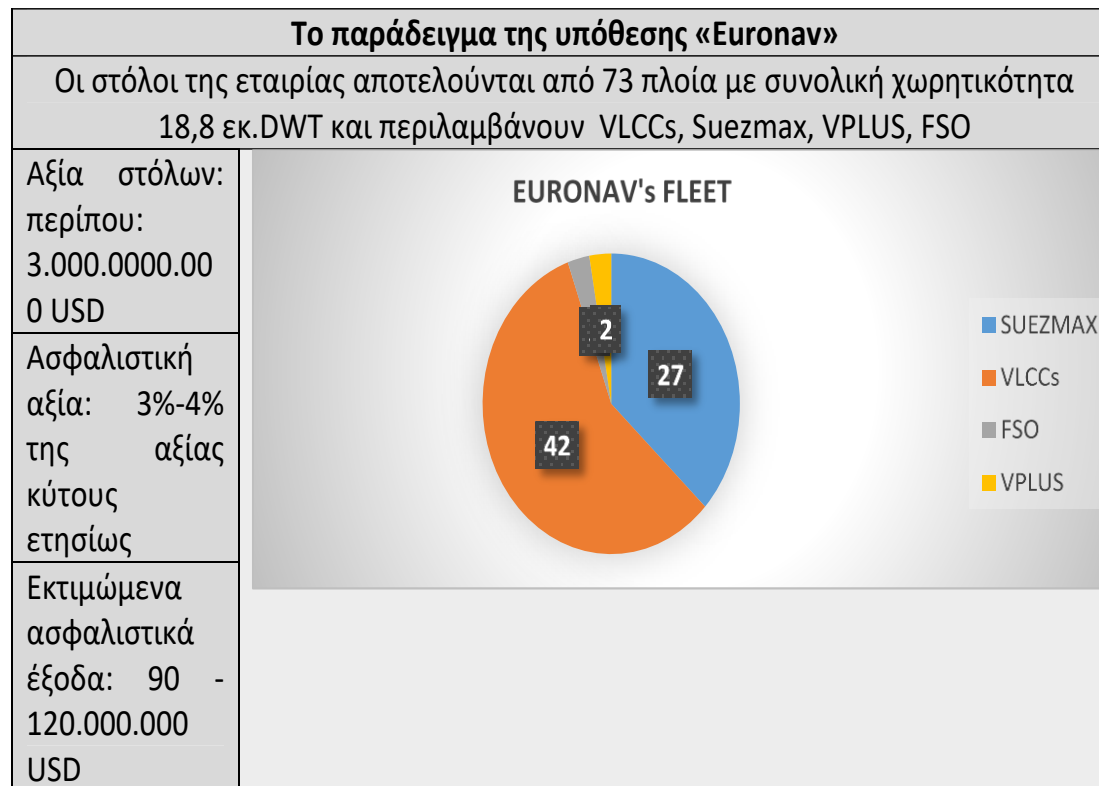
- Οι χώρες απαιτούν απόδειξη ότι τα πλοία έχουν επαρκή ασφάλιση αστικής ευθύνης. Ειδικά για την ευθύνη λόγω ρύπανσης, οι πλοιοκτήτες πρέπει να προσκομίσουν στοιχεία.
- Για τις περισσότερες χώρες σε όλο τον κόσμο, η απόδειξη μιας «μπλε κάρτας» του P&I Club είναι επαρκής για να επιτρέψει στο σκάφος να εισέλθει σε λιμάνια και πλωτές οδούς, καθώς παρέχει επαρκή στοιχεία ότι το σκάφος προστατεύεται για τις υποχρεώσεις που μπορεί να υποστεί ο Ιδιοκτήτης μετά από ένα ατύχημα, τουλάχιστον μέχρι τα ισχύοντα ποσά της διεθνούς σύμβασης.
- Ορισμένες αξιώσεις (claims) μπορεί να χρειαστούν χρόνια για να επιλυθούν και να καταλήξουν πολύ μεγαλύτερες από ό,τι είχε αρχικά εκτιμηθεί. Ενδέχεται να απαιτούνται συμπληρωματικά στοιχεία για παρελθόντα έτη καθώς και για το τρέχον έτος.
- Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε συσσώρευση απαιτήσεων, έως ότου οι διαχειριστές νιώσουν ότι έχουν αρκετά κεφάλαια για να καλύψουν τις εναπομένουσες εκκρεμείς απαιτήσεις.

Σχετικά με τα πλεονεκτήματα των P&I Clubs, πρόκειται για τα εξής:

- Καλύτερος έλεγχος: Τα P&I Club ανήκουν και ελέγχονται από τα μέλη τους και επομένως παρέχουν μεγαλύτερη ασφαλιστική διευκόλυνση και κάλυψη προς και από τα μέλη τους.
- Διαφάνεια και ουσιαστικό κέρδος: Τα P&I Club λειτουργούν σε μη κερδοσκοπική βάση και το γεγονός ότι όλα τα ασφάλιστρα χρησιμοποιούνται για την κάλυψη των ίδιων κινδύνων και αναγκών των μελών τους είναι κέρδος για όλους.
- Η ασφάλεια των εισφορών: Τα P&I Club διατηρούν το δικαίωμα να ζητήσουν πρόσθετες εισφορές από τα μέλη τους προσφέροντας κάλυψη σε υψηλά επίπεδα, κάτι που είναι απαραίτητο για την ασφάλιση αστικής ευθύνης σε αντίθεση με την ασφάλιση του πλοίου, όπου οι απαιτήσεις των πλοιοκτητών είναι πάντα απρόβλεπτες και οικονομικά αυξημένες.
- Παγκόσμια ασφάλεια: Η ασφάλεια των P&I Clubs μπορεί να παρέχεται με ελάχιστο κόστος και είναι γενικά αποδεκτή παγκοσμίως.
- Ευρεία περιοχή κάλυψης: Η περιοχή κάλυψης κινδύνου του P&I Clubs επεκτείνεται πέρα από τους ασφαλιστικούς κινδύνους, σύμφωνα με τον γενικό κανόνα «ο κανόνας ομπνίβους» σύμφωνα με τον οποίο οι διευθυντές και οι διαχειριστές έχουν τη διακριτική ευχέρεια να αποφασίσουν εάν ορισμένοι κίνδυνοι πρέπει να καλύπτονται, ή όχι.
- Υψηλές Υπηρεσίες: Τα P&I Clubs απασχολούν υψηλά καταρτισμένο προσωπικό που παρέχει συμβουλές για ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, ανεξάρτητα εάν το Club καλύπτει το θέμα ή όχι.
- Λειτουργία της επιστολής αλληλογραφίας και της «Μπλε κάρτας»: Τα P&I διεκδικούν πλεονέκτημα έναντι των ασφαλιστικών εταιρειών, επειδή έχουν μακρά παράδοση στην τοποθέτηση εγγυητικών επιστολών για να εξασφαλίσουν την απελευθέρωση των συλληφθέντων πλοίων. Η «μπλε κάρτα» χρησιμοποιείται για την είσοδο ενός σκάφους σε λιμάνι και παρέχει αποδείξεις ότι το πλοίο καλύπτεται έναντι υποχρεώσεων τρίτων.

Σχήμα 7.1
Η εταιρία Euronav

- Αντιθέτως, στα **μειονεκτήματα των P&I Clubs** ισχύει, ότι βασίζονται στα μέλη τους για χρηματοδότηση και μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις εφόσον τα μέλη συνεχίζουν να πληρώνουν.
- Ακόμη και όταν τα P&I Club συγκεντρώνονται για να σχηματίσουν μια Διεθνή Ομάδα, μπορούν να παράγουν μόνο μια περιουσία 2,5 δισεκατομμυρίων δολαρίων κάθε χρόνο.
- Ο μόνος τρόπος για να συγκεντρωθούν χρήματα γρήγορα είναι κάθε P&I Club να ζητά πρόσθετη οικονομική υποστήριξη από τα μέλη του, αλλά δεν υπάρχει καμία εγγύηση ότι τα μέλη θα πληρώσουν αυτά τα ποσά.
- Ομοίως, εάν τα P&I Club αρχίσουν να υποφέρουν από ρευστότητα, δεν υπάρχει καμία εγγύηση ότι θα εκπληρωθούν οι απαιτήσεις πληρωμής.
- Οι Lloyd's of London, δεν είναι ασφαλιστική εταιρεία αλλά μία είναι ασφαλιστική αγορά και μία εταιρεία που έχει συσταθεί ως καταστατική επιχείρηση που δεν αναλαμβάνει η ίδια ασφαλιστήρια συμβόλαια και δέχεται μέλη στην εταιρεία που μπορούν να συνάψουν ασφαλιστήρια συμβόλαια για δικό τους λογαριασμό. Τα μέλη οργανώνονται σε συνδικάτα και αυτά σε διαχειριστές (underwriters).



8. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ Η ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ

- Η ΕΕ προτείνει ένα ορισμό της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων (NMA) που είναι γνωστή ως **short-sea shipping**, ότι πρόκειται για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στη γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης ή μεταξύ Ευρωπαϊκών λιμένων και λιμένων που βρίσκονται σε τρίτα κράτη, και έχουν ακτογραμμή που περιβάλλεται από θάλασσα που συνορεύει με την Ευρώπη (άρα δεν περιλαμβάνει τους διάπλους στους ωκεανούς).
 - Επομένως η NMA περιλαμβάνει την εσωτερική και διεθνή θαλάσσια μεταφορά όπου υπάγονται και οι υπηρεσίες συλλογής-τροφοδοσίας (feeder services) κατά μήκος των ακτών προς και από τα νησιά, τους ποταμούς και τις λίμνες.
 - Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων συχνά γίνονται αντιληπτές ως ένας ενιαίος τύπος θαλάσσιων υπηρεσιών που πραγματοποιείται σε μικρές αποστάσεις, ενώ περιλαμβάνει τρεις κύριους τύπους διακριτών υπηρεσιών:
- 1. Περιφερειακές υπηρεσίες μικρών αποστάσεων (short-sea shipping):** Αφορά σε συγκεκριμένες συνδέσεις που έχουν σχεδιαστεί για την εξυπηρέτηση εμπορικών σχέσεων, συνήθως εντός της ίδιας εταιρείας (αποκλειστικές μεμονωμένες υπηρεσίες) με προγραμματισμένες αλλά χαμηλής συχνότητας υπηρεσίες.
 - Μπορεί να περιλαμβάνει φορτία χύδην ή εμπορευματοκιβώτια (E/K), ανάλογα με την εμπορική σχέση, που μεταφέρονται από μικρότερα πλοία, εκτός εάν πρόκειται για μεγάλους όγκους χύδην φορτίων, όπως για πετρέλαιο ή προϊόντα εξόρυξης.
 - 2. Υπηρεσίες τροφοδοσίας (feeder services):** Συνδέσεις που είναι ενσωματωμένες στο παγκόσμιο δίκτυο μεταφοράς E/K μέσω της χρήσης κόμβων μεταφόρτωσης για τη μεταφορά E/K από υπηρεσίες τροφοδοσίας (μικρότερα πλοία) σε υπηρεσίες βαθένων υδάτων (μεγάλα πλοία).
 - Αυτές οι υπηρεσίες προγραμματίζονται σύμφωνα με τις στρατηγικές δικτύου των ναυτιλιακών γραμμών και μπορούν να αντικατασταθούν με άμεσες κλήσεις εάν ο όγκος είναι αρκετά σημαντικός.
 - Οι υπηρεσίες τροφοδοσίας συνδέουν αποτελεσματικά μικρότερα λιμάνια με το παγκόσμιο ναυτιλιακό δίκτυο, αλλά συνεπάγονται πρόσθετες καθυστερήσεις λόγω μεταφόρτωσης και υψηλότερο κόστος ανά TEU λόγω της έλλειψης οικονομικών κλίμακας.
 - 3. Υπηρεσίες πορθμείων (ferry services):** Υπηρεσίες σταθερού σημείου που εκτελούνται σε προγραμματισμένες διαδρομές και διαδρομές υψηλής συχνότητας που συνήθως φιλοξενούν έναν συνδυασμό επιβατών και εμπορευματικών ρών χρησιμοποιώντας λειτουργίες «roll-on/roll-off».
 - Εξυπηρετούν καλά καθορισμένες συνδέσεις που περιλαμβάνουν κοινωνικές (επιβάτες) και εμπορικές (φορτία) αλληλεπιδράσεις.

- Η ΝΜΑ λόγω του τίτλου της σημαίνει ότι πρόκειται για στόλους που διανύουν μικρές αποστάσεις και ίσως τα βάθη των περιοχών που κινούνται να είναι επίσης μικρότερα από αυτά της ποντοπόρου ναυτιλίας (ή μεγάλων αποστάσεων).
- Με το κριτήριο της απόστασης η Ευρωπαϊκή ναυτιλία μπορεί να θεωρηθεί ως ΝΜΑ αλλά το ίδιο μπορεί να ισχύει και για τα κράτη της Αμερικής. Αναμφίβολα τέτοιου είδους ναυτιλία διαθέτουν όλες οι χώρες από τα πολύ παλαιότερα χρόνια (δεδομένου ότι τα πρώτα πλοία έπλεαν κοντά στις ακτές).
- Τι είδους ναυτιλία ανήκει στη ΝΜΑ; (α) Η ακτοπλοΐα, (β) Η μεσογειακή ναυτιλία, (γ) Η φορτηγός ακτοπλοϊκή ναυτιλία, (δ) Τα κρουαζιερόπλοια μικρών αποστάσεων και (ε) Κάθε άλλη ΝΜΑ όπως ρυμουλκά, σκάφη αναψυχής, πορθμεία κλπ., και για ορισμένα κράτη της ΕΕ η ποταμοπλοΐα.
- Ειδικά για την Ευρωπαϊκή ΝΜΑ υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση στο τι ακριβώς περιλαμβάνει, π.χ. μεταφορά αργού πετρελαίου από τις Νορβηγικές ή τις Βρετανικές πλατφόρμες εξόρυξης υποθαλάσσιου πετρελαίου και φυσικού αερίου στη Βόρεια Θάλασσα προς τις κοντινές ακτές,
- η μεταφορά εντός της Βαλτικής φορτηγών οχημάτων με Ο/Γ πλοία, ή ακτοπλοϊκή μεταφορά άμμου και χαλκιών με αυτοκίνητες φορτηγίδες μικρής χωρητικότητας, ή η μεταφορά ειδικών φορτίων με βυθοκόρα πλοία με δυνατότητα αυτό-εκφόρτωσης.
- Με άλλα λόγια ο καθορισμός του είδους των πλοίων σε αυτή την αγορά είναι διαφορετικός ανάλογα με την περιοχή δραστηριοποίησης, τον τύπο εμπορευμάτων και το μέγεθος της αποστολής.
- Το σίγουρο είναι ότι στη ΝΜΑ χρησιμοποιούνται κατά κανόνα πλοία μικρού ή και μεσαίου μεγέθους. Το κριτήριο της απόστασης επηρεάζει το μέγεθος του πλοίου το οποίο όμως είναι μεταβαλλόμενο στο χρόνο.
- Για τα ξηρά φορτία γίνεται χρήση των «bulk carriers» μέχρι συνήθως 3.000DWT αλλά σε ορισμένες περιοχές φθάνει και τις 10.000DWT. Τα «container ships» αγγίζουν τα 1.000TEU σε κάποιες ενδο-περιφέρειες ενώ πλοία τύπου «Panamax» ασκούν ακτοπλοϊκό εμπόριο στις περιοχές της Βρετανίας.
- Το πιο σημαντικό στοιχείο όμως είναι ότι η ΝΜΑ δεν αποτελεί ένα υποσύνολο της ποντοπόρας ναυτιλίας διότι είναι διαφορετικές οι αρχές που τη διέπουν και οι συνθήκες που επικρατούν στο χώρο αυτό (π.χ. μέγεθος πλοίων, υποδομή που απαιτείται κλπ.).
- Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι η ΝΜΑ συμβάλλει, μεταξύ άλλων, στη βελτίωση των συνδυασμένων μεταφορών (με τη μορφή door-to-door) στην αειφόρο ανάπτυξη και κατά συνέπεια στην προστασία του περιβάλλοντος, και γενικότερα στη βιωσιμότητα των θαλασσιών μεταφορών με αύξηση της αποδοτικότητας των μέσων μεταφοράς.
- Ουσιαστικά ο ανταγωνιστής της ΝΜΑ είναι οι οδικές μεταφορές σε Ευρωπαϊκό επίπεδο (όσον αφορά το μερίδιο της αγοράς σε τόνο-χιλιόμετρα) όπου αγγίζουν περίπου τα ίδια νούμερα ενώ στο διεθνές επίπεδο η ΝΜΑ έχει αρκετά μεγαλύτερο μερίδιο.

- Με ποιους τρόπους μπορεί να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της ΝΜΑ στην Ευρώπη; Αυτό γίνεται με βάση οικονομικά και πολιτικά κριτήρια. Τα πλεονεκτήματα είναι τα εξής :
 1. Η ΝΜΑ είναι φιλική προς το περιβάλλον και επομένως επιδεικνύει χαμηλότερα περιβαλλοντικά κόστη, π.χ. παράγει λιγότερες εκπομπές ρύπων ανά τόνο-χιλιόμετρο από ότι οι οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Επίσης έχει χαμηλότερη κατανάλωση ενέργειας.
 2. Καλύτερα επίπεδα ασφάλειας. Τούτο σημαίνει ότι το 95% των θανατηφόρων ατυχημάτων στην Ευρώπη παρουσιάζονται στις οδικές μεταφορές .
 3. Η χρήση των ΝΜΑ συμβάλλει στη μείωση της συμφόρησης στα Ευρωπαϊκά δίκτυα των χερσαίων μεταφορών.
 4. Παρουσιάζει καλύτερες οικονομίες κλίμακας.
 5. Καλύτερη ευελιξία για το μεταφορικό κόστος λόγω μεταβολών της ζήτησης αλλά και μικρές ανάγκες για νέες υποδομές εκτός αν πρόκειται για τα λιμάνια.
 6. Μελλοντικά καλύτερο ανταγωνιστικό περιβάλλον (τα χερσαία δίκτυα παρουσιάζουν μονοπωλιακή μορφή).
 7. Συμβολή στη βελτίωση των συνθηκών και την ανάπτυξη γεωγραφικά απομονωμένων περιοχών ιδίως των μικρών νησιωτικών κοινωνιών.
- Όμως η ανάπτυξη της ΝΜΑ είναι δυνατόν να προκαλέσει και ένα σημαντικό αριθμό μειονεκτημάτων που πρέπει να αντιμετωπιστούν:
 1. Το θέμα της αύξησης των ποσοστών του θείου είναι αρκετά μεγαλύτερο από τις άλλες μορφές μεταφοράς. Τα τελευταία χρόνια έχουν κατοχυρωθεί διεθνείς κανόνες (π.χ. MARPOL παράρτημα VI) περί έκλυσης θείου αλλά και μεμονωμένες ενέργειες, π.χ. ΗΠΑ, Αυστραλία που ζητούν πολύ χαμηλές εκλύσεις θείου από τα πλοία στην ατμόσφαιρα για τα αλλοδαπά πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια τους. Η μείωση αυτή έγινε σταδιακά μέχρι το 2020 και επέφερε αλλαγές στα καύσιμα των πλοίων.
 2. Συχνές συμφορήσεις στους λιμενικούς χώρους που πιθανόν να προκληθούν και ατυχήματα (αύξηση του σχετικού ρίσκου).
 3. Προβλήματα ευελιξίας στους χρόνους εξυπηρέτησης εξαιτίας της χρήσης μεγαλύτερης μονάδας χωρητικότητας άρα και μειωμένη συχνότητα εξυπηρέτησης ανά προορισμό. Βέβαια αυτό συνδέεται με χαμηλότερο κόστος μεταφοράς (ποιότητα ενάντια στο κόστος).
 4. Μειωμένη αξιοπιστία στους χρόνους αναχωρήσεων και αφίξεων (εδώ συμβάλλουν και οι καιρικές συνθήκες).
- Σαν αποτέλεσμα η ΕΕ θεωρεί ότι η ανάπτυξη των υποδομών και του τρόπου μεταφοράς της ΝΜΑ είναι επιβεβλημένη διότι πρόκειται για ένα τομέα που ο ρυθμός ανάπτυξης της ζήτησης για μεταφορές είναι ταχύτερος από την ανάπτυξη του προϊόντος.

Το ζήτημα της ακτοπλοΐας

- Σύμφωνα με τους Ραΐχαο και Marlow (2002) , οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στην ΕΕ ως εναλλακτική επιλογή έναντι των οδικών μεταφορών διακρίνονται σε: (α) Στην αγορά τροφοδοτικών υπηρεσιών (feeders), (β) στην ενδο-ευρωπαϊκή αγορά και (γ) στην αγορά της ακτοπλοΐας.
- Οι τροφοδοτικές υπηρεσίες βασίζονται πολύ στα «logistics», δηλ. παραγωγή-μεταφορά-διανομή αγαθών σύμφωνα με το πρότυπο door-to-door, αλλά αποτελούν και τμήμα της ποντοπόρου ναυτιλίας γραμμών.
- Η ανάπτυξη του οφείλεται στη λειτουργία του συστήματος ανταποκρίσεων (hub-and-spoke) που είναι έτσι σχεδιασμένο ώστε να παρέχει υπηρεσίες με τη χρήση πλοίων NMA ικανοποιώντας τις ανάγκες για τον απαιτούμενο όγκο φορτίων.
- Η ακτοπλοϊκή αγορά αφορά στο εγχώριο και εσωτερικό εμπόριο και όχι τόσο στο περιφερειακό, αν και η ενσωμάτωση των τριών (3) παραπάνω αγορών συμβάλλει στη σταδιακή ενοποίηση της NMA τόσο εντός ΕΕ όσο και εκτός των συνόρων όπου προϊόντα και επιβάτες μετακινούνται χωρίς εμπόδια.
- Η κατοχή των εθνικών, παράκτιων και μεταξύ των νησιών ναυτιλιακών υπηρεσιών (ή cabotage) , περιλαμβάνοντας και τα υπερπόντια εδάφη (overseas territories) ενός κράτους, παραμένει ακόμη και σήμερα ενεργή σε ορισμένα αναπτυσσόμενα κράτη.
- Υπό το καθεστώς της ΕΕ όπου ισχύουν οι συνθήκες του ελεύθερου ανταγωνισμού για την εμπορική ναυτιλία δεν επιβάλλονται τέτοιου είδους περιορισμοί.
- Ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες που ισχύουν σε κάθε ευρωπαϊκή χώρα εάν, π.χ. η παράκτια ζώνη είναι στενή ή υπάρχει μικρός όγκος εγχώριων μεταφορών, η παράκτια ναυτιλία δεν είναι σημαντική, αλλά εάν ασκείται σημαντικό ποσοστό του εσωτερικού εμπορίου ή οι περιορισμοί του cabotage συγκρούονται με την περαιτέρω προώθηση των διεθνών φορτίων, και βέβαια ο αντίκτυπος γίνεται σημαντικός.
- Αντιθέτως, στις ΗΠΑ σύμφωνα με τη Jones Act (1924) η μεταφορά φορτίων ανάμεσα στην ηπειρωτική χώρα και τα νησιά της Χαβάης ή την Αλάσκα είναι υπό περιορισμούς, ακόμη και για τη μεταφόρτωση Ε/Κ που προορίζονται για το διεθνές εμπόριο.
- Τα παράκτια φορτία είναι υποχρεωτικό να μεταφέρονται με πλοία τα οποία δεν είναι απλά νηολογημένα αλλά ανήκουν σε εθνικούς πλοιοκτήτες, έχουν ναυπηγηθεί στις ΗΠΑ και τα πληρώματα τους αποτελούνται εξολοκλήρου από Αμερικανούς πολίτες.
- Το cabotage είναι μία περιορισμένης μορφής διάκριση σημαίας (flag discrimination) αλλά δεν αποτελεί νέο θεσμό στην εμπορική ναυτιλία. Προέρχεται από την εποχή του Cromwell (1651) όταν ψηφίστηκαν οι ναυτιλιακοί νόμοι, σύμφωνα με τους οποίους το θαλάσσιο εμπόριο από και προς τις Βρετανικές αποικίες έπρεπε να διεξάγεται από τους εθνικούς στόλους.
- Επίσης, υπήρχε γενική ενθάρρυνση με τη μορφή κρατικών ενισχύσεων προς τους Βρετανούς πλοιοκτήτες για τη μεταφορά ειδικών εξαγωγών όπως το καλαμπόκι και άλλα γεωργικά προϊόντα.

Η απελευθέρωση του θαλάσσιου cabotage

- Η πρώτη έκθεση της Επιτροπής της ΕΕ σχετικά με την εφαρμογή του παραπάνω κανονισμού (1995) ήταν υποστηρικτική με τους όρους λειτουργίας μίας απελευθερωμένης ακτοπλοϊκής αγοράς.
- Παράλληλα η συμμετοχή αλλοδαπών πλοιοκτητών στη μεταφορά φορτίων ιδίως στη Μεσόγειο παρέμεινε περιορισμένη, είτε διότι δεν υπήρχε ικανός όγκος αυτών, είτε διότι δεν είχαν το απαραίτητο ενδιαφέρον για τις χώρες εισαγωγής, ή επειδή ορισμένα ταξίδια επιστροφής γίνονταν δίχως φορτίο.
- Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, τα αλλοδαπά πλοία συμμετείχαν όπου υπήρχε έλλειψη ικανοποίησης της ζήτησης από την εθνική χωρητικότητα, και τελικά μετέφεραν το 6% του ελεύθερου πλέον εμπορίου με κάποια υπό τρίτη σημαία πλοία που ασκούσαν υπηρεσίες cabotage και βρίσκονταν υπό τον έλεγχο πλοιοκτητών με εθνικότητα τη χώρα που διεξάγονταν το εμπόριο.
- Σχετικά με τη σταδιακή απελευθέρωση από τα προνόμια του cabotage, αυτή επεκτείνεται μόνο στα πλοία που είναι νηολογημένα στα κράτη-μέλη. Δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις των εθνικών εμπορευματικών μεταφορών εντός ΕΕ ή για μη ευρωπαϊκές επιχειρήσεις.
- Το cabotage αποτελεί, όπως έχουμε ήδη τονίσει, εμπόδιο (impediment) στο εμπόριο της ΕΕ. Η επιθυμητή κατάσταση της ενιαίας αγοράς θα ήταν ατελής δίχως την άρση του cabotage σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο.
- Στα ευρωπαϊκά ύδατα δεν υπάρχει κράτηση φορτίου εκτός από τον κώδικα της UNCTAD για τις συνδιασκέψεις πλοίων τακτικών γραμμών.
- Επίσης, υπάρχουν περιορισμοί για τα πληρώματα των αλλοδαπών πλοίων που συμμετέχουν σε εμπορευματικές μεταφορές των νησιών. Καταστρατηγώντας μία από τις βασικές αρχές του διεθνούς δικαίου ότι το κράτος της σημαίας δεν έχει δικαιοδοσία σχετικά με λειτουργικά θέματα πάνω στα πλοία που είναι νηολογημένα σε αυτό, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό και με βάση αυτό το επιχείρημα τα αλλοδαπά πλοία πιθανόν να υποχρεωθούν να εφαρμόσουν τις απαιτήσεις του παράκτιου κράτους.
- Η πρακτική σε ορισμένες χώρες π.χ. Βραζιλία, Αυστραλία, ΗΠΑ που λειτουργούν με βάση τους περιορισμούς του cabotage, ουσιαστικά ενθαρρύνουν υψηλούς τοπικούς ναύλους και υψηλά κόστη αλλά και παλαιά και ακατάλληλα πλοία, αν και τα τελευταία χρόνια έχει αλλάξει η προσέγγιση τους προς την πιο χαλαρή αντιμετώπιση των περιορισμών.
- Σημαντική κριτική έχει ασκηθεί κατά το παρελθόν σχετικά με τους προστατευτικούς νόμους όπως οι κανονισμοί για το cabotage, διότι αυτοί οδηγούν σε αυξημένους ναύλους και χαμηλότερα επίπεδα μεταφορικών υπηρεσιών.
- Η αντίθετη άποψη υποστηρίζει ότι τέτοιοι κανονισμοί σε αρκετές χώρες υποστηρίζουν την τοπική ναυπηγική βιομηχανία διότι δεν υπάρχει ανταγωνισμός με αντίστοιχες βιομηχανίες άλλων χωρών εξαιτίας της παραγωγικότητας και των αθέμιτων πρακτικών από αλλοδαπές κρατικές αρχές στις βιομηχανίες τους.
- Επίσης, η άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας δημιουργεί απώλειες στα κέρδη των εταιριών και στις θέσεις εργασίας, κάτι που στην Ελλάδα δεν συμβαίνει λόγω της απουσίας άλλων ευρωπαϊκών στις εσωτερικές ακτοπλοϊκές μεταφορές.

Η Ελληνική προσέγγιση

- Το θέμα των ακτοπλοϊκών μεταφορών στην Ελλάδα αντιμετωπίστηκε τόσο σε κεντρικό δημόσιο επίπεδο όσο και σε τοπικό κοινωνικό εξαιτίας της γεωγραφικής διασποράς των νησιών (μικρών και μεγάλων) και του εκτεταμένου αναπτύγματος της παράκτιας ζώνης.
- Η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα συνδέεται με την οικονομική ανάπτυξη και την ανάπτυξη της βιομηχανίας του τουρισμού και είναι απαραίτητο να βελτιωθεί το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ακτοπλοΐας.
- Διαχρονικά στην Ελλάδα οι διάφορες αλλαγές στη δομή των ακτοπλοϊκών μεταφορών οφείλονται ευθέως στην κρατική παρέμβαση. Η αρχή αφορούσε σε κρατικό μονοπώλιο, ακολούθησε ο πλήρης ανταγωνισμός με μεγάλες ζημιές, η αναγκαστική κοινοπραξία, με κατάληξη το ρυθμιζόμενο ολιγοπώλιο με πολλαπλά επίπεδα κρατικού παρεμβατισμού .
- Οι άδειες σκοπιμότητας που καθόριζε το ΥΕΝ περιλάμβαναν τις δρομολογιακές γραμμές, τις εξυπηρετήσεις των πλοίων, τη σειρά προσέγγισης των λιμένων, τη συχνότητα των δρομολογίων και τις τιμές των ναύλων.
- Ο στόχος ήταν η εξασφάλιση αξιόπιστων και τακτικών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών για ολόκληρο το έτος και χωρίς επιχορήγηση, αλλά και η εξασφάλιση τακτικής επικοινωνίας με τα μικρά, απομονωμένα και μη εμπορικά νησιά που βέβαια το εμπόριο αυτό δεν ήταν επικερδές για τους πλοιοκτήτες.
- Επόμενο ήταν η κρατική παρέμβαση να μην αφήνει σημαντικά περιθώρια κέρδους στους εθνικούς πλοιοκτήτες και κατά συνέπεια δεν υπήρχε βελτίωση και εκσυγχρονισμός του ακτοπλοϊκού δικτύου ώστε να υπάρχουν και καλύτερες παρεχόμενες υπηρεσίες.
- Παράλληλα συνέβησαν και κάποια σοβαρά ατυχήματα (ακόμη και με απώλειες ανθρώπινων ζωών) την τελευταία δεκαετία π.χ. **Poseidon Express** (1996), **Express Samina** (2000) που οδήγησαν στο άνοιγμα της αγοράς στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες πριν τη λήξη της προθεσμίας (2004) .
- Η μετάβαση στο στάδιο της απελευθέρωσης χαρακτηρίζεται από κάποιες προσφυγές της ΕΕΑ (Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας) ή κάποιων μεμονωμένων πλοιοκτητών σχετικά με την επιβολή κρατικού ναυτολογίου, τη δεσμευτικότητα και δυσκαμψία του δικτύου και τη διαδικασία παροχής δικαιώματος αποκλειστικής εξυπηρέτησης.
- Η ΕΕΑ αντιδρούσε σε οικονομικής φύσης θέματα όπως η ελεύθερη δρομολόγηση, η σύνθεση του πληρώματος, η ενδιαίτηση, η επιβολή ανώτατης τιμής στην οικονομική θέση και το πλέον σημαντικό η επιβολή ορίου ηλικίας υποχρεωτικής απόσυρσης των ακτοπλοϊκών πλοίων . Η Επιτροπή απάντησε με προειδοποιητικές επιστολές συμμόρφωσης της Ελληνικής πλευράς (2005).

- Από την άλλη πλευρά ο IMO και η ΕΕ δεν ακολούθησαν την ίδια φιλοσοφία με την Ελλάδα όσον αφορά στην ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, δηλ. αντί της θέσπισης ορίου ηλικίας με σκοπό την απόσυρση από την ενεργό δράση, υιοθέτησαν μέτρα αναβάθμισης του διαθέσιμου στόλου ανάλογα με την ηλικία τους με βάση τη ΔΣ SOLAS και τις σχετικές τροποποιήσεις της (1990). Η ΕΕ από το 1998 θέσπισε μέτρα αναβάθμισης για τα υπάρχοντα Ε/Γ πλοία που εκτελούν ταξίδια στο εσωτερικό των κρατών-μελών.
- Τα μέτρα αυτά αφορούν στο σύνολο του επιβατηγού στόλου (τακτικές συγκοινωνίες και τουριστική εκμετάλλευση).
- Συμπερασματικά δεν υπήρξαν μεγάλες διαφορές στα επίπεδα εξυπηρέτησης και στην πτώση των τιμών όπως συνέβη σε άλλες βιομηχανίες αλλά οι συχνοί χρήστες (επιβάτες προερχόμενοι από τα νησιά) βίωσαν μία πτώση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και της αύξησης των τιμών των ναύλων.
- Όμως αυξήθηκαν σε μεγάλο βαθμό οι κρατικοί πόροι για τις επιδοτήσεις ενώ οι λιμενικές υποδομές παρέμειναν ανεπηρέαστες. Ένα σημαντικό στοιχείο προόδου θα ήταν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες να εστιάσουν, αντί για το πλοίο και τη λειτουργία του, στην προώθηση του προϊόντος, δηλ. στον επιβάτη και την αύξηση του κύκλου εργασιών.
- Οι αλλαγές που έγιναν το 2006 στο Ν. 2932/2001 με σκοπό την προσαρμογή του στις διατάξεις του Κανονισμού 3577/1992 ήταν επουσιώδεις, π.χ. δεν υποχρεώνεται ο αλλοδαπός πλοιοκτήτης που θα συμμετέχει στο ελληνικό ακτοπλοϊκό δίκτυο να διατηρεί γραφεία σε ελληνικό έδαφος.
- Μέχρι το 1967 το όριο ηλικίας ήταν τα 35 χρόνια όπως ορίστηκε από το ατύχημα του Ηράκλειον και μειώθηκε στα 30 χρόνια αμέσως μετά το συμβάν του Express Samina. Το μέτρο της απόσυρσης ισχύει μόνο για τα πλοία υπό Ελληνική σημαία.
- Πρόκειται για τον Ν. 2932/2001 που προέβλεπε ότι από την 1η Νοεμβρίου 2002 θα ήταν ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών που θα παρέχονταν έναντι αμοιβής από κοινοτικούς πλοιοκτήτες ή του ΕΟΧ ή της ΕΖΕΣ εκτός της Ελβετίας.
- Το νέο αυτό θεσμικό πλαίσιο εξακολουθούσε να στηρίζει το καθεστώς προστασίας δημοσίου συμφέροντος. Ο νόμος αυτός θεωρήθηκε καινοτόμος σε ευρωπαϊκό επίπεδο διότι ανέθετε σε ανεξάρτητη αρχή τον έλεγχο του τομέα (ΡΑΘΕ) η οποία όμως καταργήθηκε το 2004 με την επαναφορά του ελέγχου στην κεντρική εξουσία.

9. ΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

1. Πλοία χαμηλών προδιαγραφών

- Οι καθιερωμένοι πλέον έλεγχοι του κράτους του λιμένα (port state control) ήταν το αποτέλεσμα της αποτυχίας των κρατών της σημαίας να καλύψουν πλήρως τις υποχρεώσεις τους σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων τους, αν και σχετικά πρόσφατα οι έλεγχοι του κράτους της σημαίας (flag state control) έχουν αναβαθμιστεί κατά ένα σημαντικό ποσοστό και ισχύουν ως συμπλήρωμα λόγω των πρωτοβουλιών των κρατών.
- Το σύστημα PSC είναι πλήρως αναγνωρισμένο και λειτουργεί στα Ευρωπαϊκά ύδατα και στις θαλάσσιες περιοχές των ΗΠΑ, Καναδά, Αυστραλίας, Ιαπωνίας, Ασίας και Νότιας Αμερικής.
- Δίνει τη δυνατότητα στους επιθεωρητές του κράτους του λιμένα να εξετάσουν κατά πόσο ένα πλοίο είναι αξιόπλοο σύμφωνα με τις διαδικασίες συντήρησης, επάνδρωσης και τεκμηρίωσης ειδάλλως αυτό θα αντιμετωπίσει την κράτηση (detention) στο λιμάνι διότι θεωρείται απειλή για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.
- Με άλλα λόγια για τα πλοία που αξιολογούνται ως χαμηλών προδιαγραφών (substandard ships) απαγορεύεται ο απόπλους εκτός εάν γίνουν οι απαραίτητες επισκευές. Στην πράξη, ακόμη και σήμερα η ναυτιλιακή βιομηχανία αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα με τα πλοία χαμηλών προδιαγραφών που επισκέπτονται διεθνή λιμάνια.
- Το πρώτο και πιο σημαντικό PSC καθιερώθηκε με την υπογραφή του Μνημονίου του Παρισιού το 1982 (Paris Memorandum of Understanding -MoU), μία περιφερειακή συμφωνία ανάμεσα στα Ευρωπαϊκά κράτη δίνοντας τη δυνατότητα στις λιμενικές τους αρχές το δικαίωμα της σχολαστικής επιθεώρησης των πλοίων με βάση τους διεθνείς, περιφερειακούς και εθνικούς κανονισμούς.
- Ο κύριος ρόλος του MoU είναι η συνεργασία ανάμεσα στα κράτη-μέλη για να γίνεται η επιθεώρηση και ο έλεγχος των αλλοδαπών πλοίων που εισέρχονται στα λιμάνια τους, με σκοπό να βεβαιώνεται ότι αυτά είναι αξιόπλοα, κατάλληλα επανδρωμένα με ικανό (σε αριθμούς και προσόντα) πλήρωμα.
- Ο IMO εξέφρασε, όχι περίεργα, την άποψη ότι ο ρόλος των PSC είναι συμπληρωματικός προς εντοπισμό των ελλείψεων των πλοίων (ship deficiencies) διότι η ευθύνη αυτή είναι πρωταρχική υποχρέωση του κράτους της σημαίας.
- Μετά την επιθεώρηση του πλοίου, ο αρμόδιος λειτουργός (port state control officer) πρέπει να αποφασίσει κατά πόσο οι ελλείψεις που βρέθηκαν στοιχειοθετούν σοβαρές αιτίες για να θεωρηθεί το πλοίο ως χαμηλών προδιαγραφών.
- Ως τέτοιο θα κριθεί εφόσον τίθενται σε αμφιβολία τα επίπεδα ασφάλειας ή υπάρχουν ενδείξεις ότι αποτελεί απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον ή αν η ευημερία του πληρώματος διακυβεύεται ή ακόμη όταν δεν πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές σύμφωνα με τη σύμβαση του ILO No.147 και τις συμβάσεις του IMO, SOLAS 1974, Load Lines 1966 και COLREG 1972.
- Με άλλα λόγια το PSC λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων και χρησιμοποιεί ειδικές παραμέτρους-στόχους για να επιθεωρήσει ένα αριθμό πλοίων που εισέρχονται σε λιμενικές ζώνες, υποθέτοντας ότι αυτά τα πλοία έχουν πιθανότατα ελλείψεις και πρέπει να θεωρηθούν μη ασφαλή.
- Ωστόσο διαφορετικά επίπεδα ελλείψεων έχουν και διαφορετικές αντιμετωπίσεις και συνέπειες.

2. Οι λειτουργίες του Θεσμού των λιμενικών ελέγχων

- Υπάρχουν αρκετές χρονικές φάσεις των επιθεωρήσεων που διενεργούνται από τα αρμόδια πρόσωπα. Αρχικά θα ελεγχθούν τα σχετικά έγγραφα που αφορούν στο πλοίο, το πλήρωμα και η συνολική κατάσταση του πλοίου.
- Στις περιπτώσεις όπου ο εκπρόσωπος του PSC ανακαλύψει σοβαρές ελλείψεις ή υποπτεύεται ότι το πλοίο δεν έχει συμμορφωθεί προς τις επιταγές των διεθνών συμβάσεων, ακολουθεί μία περισσότερο λεπτομερής και εκτεταμένη επιθεώρηση.
- Ανάλογα με τον αριθμό και το είδος των ελαττωμάτων που έχουν εντοπιστεί, ο αρμόδιος αξιωματικός θα αποφασίσει εάν το πλοίο θα υποβληθεί σε κράτηση. Ο συνολικός αριθμός ημερών που το πλοίο θα παραμείνει στο λιμάνι θα εξαρτηθεί από την περίοδο που θα χρειαστεί για να επιδιορθωθούν οι ελλείψεις/ανεπάρκειες.
- Εάν το πλοίο έχει κρατηθεί αρκετές φορές είναι πιθανό να του απαγορευθεί οριστικά η επίσκεψη στους λιμένες της περιοχής.
- Η διαδικασία αρχίζει πριν το πλοίο εισέλθει στο λιμάνι με τον προγραμματισμό της επίσκεψης του (scheduling for boarding the vessel). Οι πληροφορίες για τις αφίξεις των πλοίων αποκτώνται είτε από τις λιμενικές αρχές ή τις υπηρεσίες κυκλοφορίας των πλοίων ή από τους τοπικούς πράκτορες.
- Ανάλογα με τον όγκο των αφίξεων των πλοίων και τη διαθεσιμότητα των αρμόδιων επιθεωρητών, ένα σύστημα στόχευσης μπορεί να εφαρμοστεί. Το σύστημα αυτό (targeting system) επιτρέπει στις αρχές του PSC να καθορίσει σε ποια πλοία πρέπει να δοθεί προτεραιότητα προς επιθεώρηση.
- Όταν έχει ήδη εντοπιστεί το πλοίο προς επιβίβαση και επιθεώρηση, το επόμενο βήμα είναι η συγκέντρωση και ανασκόπηση όλων των διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με το πλοίο.
- Διαθέσιμα στοιχεία όπως το είδος, η ηλικία, η χωρητικότητα και οι ελλείψεις σε εκκρεμότητα βοηθούν στη βελτιστοποίηση της διαδικασίας ελέγχου με τον εντοπισμό των σημείων πάνω στο πλοίο που απαιτούν καλύτερη εστίαση και αυτό με τη σειρά του βοηθά στη σύνθεση της κατάλληλης ομάδας επιθεωρητών.
- Στη συνέχεια, αρχίζει η πραγματική επιθεώρηση με τις πρώτες παρατηρήσεις στο κύτος του πλοίου (π.χ. γενική κατάσταση, σημάδια βυθίσματος, αγκυροβόλια, μέσα πρόσβασης, λειτουργίες διαχείρισης φορτίου) που προσφέρουν ενδείξεις σχετικά με τη διατήρηση των επιπέδων ασφάλειας πάνω στο πλοίο.
- Ο αρμόδιος επιθεωρητής πρέπει να διαθέτει επίσημη αναγνώριση όταν ανέβει στο πλοίο και να ενημερώσει τον πλοίαρχο ή τον εκπρόσωπο του για τη φύση της επίσκεψης. Κατόπιν επαληθεύει τα έγγραφα και τα πιστοποιητικά που αποτελούν «prima facie» απόδειξη ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις προαναφερόμενες συμβάσεις του IMO και του ILO.
- Εάν ο επιθεωρητής είναι ικανοποιημένος από τη συνολική κατάσταση που βρίσκεται το πλοίο, τότε η όλη διαδικασία θα εκπληρωθεί αρκετά σύντομα. Αντιθέτως εάν υπάρχει υποψία ή κάποιο πρόσωπο καταθέσει έκθεση και ισχυρίζεται ότι το πλοίο δεν είναι συμβατό προς τους κανόνες, τότε θα ακολουθήσει πιο λεπτομερής επιθεώρηση.

- Μία πιο εξονυχιστική επιθεώρηση μπορεί να οδηγήσει στον εντοπισμό των ελλείψεων που πρέπει να σημειωθούν στην έκθεση επιθεώρησης. Εάν πράγματι βρεθούν ελλείψεις, ο επιθεωρητής αποφασίζει για τις περαιτέρω ενέργειες ή κυρώσεις.
- Αυτές μπορεί να είναι είτε διορθωτικές κινήσεις επί τόπου (on the spot corrections) ή διορθωτικά μέτρα πριν την αναχώρηση από το λιμάνι, ή εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, ή πριν τις διαδικασίες χειρισμού του φορτίου ή επιτρέποντας στο πλοίο να προσεγγίσει ένα άλλο λιμάνι για επισκευές.
- Οι επιθεωρήσεις που ακολουθούν (follow-up) είτε στο ίδιο λιμάνι είτε σε μελλοντικό λιμάνι διεξάγονται για επαλήθευση των εντολών των διορθωτικών μέτρων. Στην περίπτωση των σοβαρών ελλείψεων που επιβεβαιώνουν και ορίζουν την κράτηση του πλοίου, οι αρχές του PSC δεν θα επιτρέψουν τον απόπλου μέχρι να επιδιορθωθούν αυτές.
- Μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών ελέγχου ο αρμόδιος επιθεωρητής ετοιμάζει μία πλήρη έκθεση για τα αποτελέσματα της έρευνας περιλαμβάνοντας πληροφορίες για τα βασικά χαρακτηριστικά του πλοίου, τα στοιχεία της επιθεώρησης, τα αίτια κράτησης και τη φύση των ελλείψεων. Σήμερα υπάρχουν δέκα (10) καθεστώτα MoU που διεξάγουν PSC επιθεωρήσεις σε πλοία και καλύπτουν γεωγραφικά τις πιο σημαντικές θαλάσσιες περιοχές .

3. Η σχέση του κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης με τους λιμενικούς ελέγχους

- Γνωρίζουμε ήδη ότι ο κώδικας ISM αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του μηχανισμού επιβολής που εφαρμόζεται από τα κράτη μέλη για να εξασφαλιστεί ότι τα αλλοδαπά πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια τους είναι αξιόπλοα και δεν προβάλλουν απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον.
- Το ερώτημα είναι εάν το PSC μπορεί να καθορίσει τι είδους επιπτώσεις, εάν υπάρχουν, έχει ο κώδικας στις στατιστικές σχετικά με τις κρατήσεις και αποτελέσματα των ελλείψεων.
- Οι επιθεωρήσεις του PSC έχουν τυχαίο χαρακτήρα και κατά συνέπεια διαφοροποιούνται σε ένα μεγάλο βαθμό με τις θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις (statutory surveys) που επιβάλλονται από τους διεθνείς κανονισμούς όπου τα πλοία ενημερώνονται εκ των προτέρων ότι επιθεωρητές οριζόμενοι από τις κρατικές αρχές έχουν προγραμματίσει να ελέγξουν τα πλοία με σκοπό την πιστοποίηση.
- Η προειδοποίηση αυτή δίνει τη δυνατότητα στους διαχειριστές των πλοίων και τα πληρώματα να προετοιμάσουν το πλοίο για τη συγκεκριμένη ημερομηνία επιθεώρησης. Σε αντίθεση, οι επιθεωρήσεις του PSC είναι μη ανακοινώσιμες και ως εκ τούτου διεξάγονται σε μία κανονική λειτουργία των καθημερινών εργασιών τους.

- Τα στοιχεία του PSC βασίζονται στην ανάλυση των σημείων-τάσεων και των σημαντικών αλλαγών που πιθανόν να ανακαλύφθηκαν μετά την εφαρμογή του κώδικα ISM.
- Με άλλα λόγια, οι στατιστικές του PSC αναφέρονται στις ελλείψεις του πλοίου γενικότερα και όχι στη διάκριση μεταξύ των ελλείψεων του κώδικα και άλλων ελλείψεων.
- Επίσης το PSC δεν ελέγχει αν το πλοίο ή η εταιρία συμμορφώνεται με τον κώδικα «per se», αλλά εξετάζει τις πιθανές επιπτώσεις του κώδικα στην ασφάλεια του πλοίου και εστιάζει σε όλες τις ελλείψεις σαν αντιπροσωπευτικοί δείκτες της εφαρμογής του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης (SMS).
- Ουσιαστικά μία σωστή εφαρμογή του SMS καθρεφτίζει ασφαλέστερες πρακτικές πάνω στο πλοίο και επομένως λιγότερες πιθανότητες για τον εντοπισμό ελλείψεων.
- Οι περισσότερες ελλείψεις είναι συνήθως αποτέλεσμα της αποτυχίας του κώδικα ISM και χρησιμοποιεί το παράδειγμα της κατάσχεσης των σωσίβιων λέμβων (λόγω προβλήματος στα βίντσια) ή των άδειων πυροσβεστήρων.
- Μολονότι οι αρμόδιοι επιθεωρητές του PSC δεν κατηγοριοποιούν ρητά τέτοιες ελλείψεις ως σχετικές με τον κώδικα ISM, σχετίζονται όμως με ένα σοβαρά ελαττωματικό SMS. Οι στατιστικές επιθεώρησης των PSC είναι πιθανότατα ο πιο σημαντικός παράγοντας για να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα του κώδικα ISM.

4. Το Μνημόνιο του Παρισιού (1982)

- Οι αρχές του PSC αναγνωρίζουν γενικότερα ότι είναι σχεδόν αδύνατο για όλα τα πλοία που προσεγγίζουν τα λιμάνια τους να περάσουν από επιθεώρηση, πόσο μάλλον όταν δεν παρουσιάζουν όλα τα πλοία σημαντικές ελλείψεις ή αποδεικνύονται χαμηλών προδιαγραφών.
- Ως αποτέλεσμα η πλειοψηφία των MoUs έχει συμφωνήσει για ένα ελάχιστο ποσοστό πλοίων προς επιθεώρηση σε ετήσια βάση κάνοντας χρήση ειδικών δεικτών με σκοπό να δώσουν προτεραιότητα στα πλοία που έχουν τις μεγαλύτερες πιθανότητες να βρεθούν με προβλήματα, π.χ. πλοία που ξεπερνούν ηλικιακά τα δέκα (10) έτη, ειδικοί τύποι πλοίων όπως τα Δ/Ξ ή τα Ε/Γ πλοία και τα Κ/Ζ.
- Μία μέθοδος που χρησιμοποιούν οι αρχές του PSC για να διακρίνουν και να οργανώσουν τα πλοία προς επιθεωρήσεις, είναι η κατοχή καταλόγων (lists) που περιέχουν πληροφορίες για τα πλοία που προσέγγισαν τα λιμάνια τους παράλληλα με τη χρήση των διαθέσιμων κεντρικών βάσεων δεδομένων για πρόσβαση σε περισσότερα στοιχεία σχετικά με τα βασικά χαρακτηριστικά των πλοίων και τα αρχεία προηγούμενων επιθεωρήσεων.
- Ακόμη και αν οι τιμές των επιθεωρήσεων έχουν καθοριστεί σε περιφερειακή βάση, έχουν την τάση να ποικίλλουν από λιμάνι σε λιμάνι ή ανά κράτος-μέλος.

- Το Paris MoU εξετάζει δύο ειδών παράγοντες για να επιλέξει τα πλοία που πρόκειται να περάσουν από επιθεώρηση (αυτά τα κριτήρια είναι παρόμοια με του Tokyo MoU) δίνοντας σε κάθε παράγοντα ένα σημείο ειδικού βάρους για να υπολογιστεί η τιμή της κράτησης (detention rate).
- Οι γενικοί παράγοντες είναι το είδος του πλοίου, η ηλικία του κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, η αποδοτικότητα της σημαίας του και του αναγνωρισμένου οργανισμού.
- Οι ιστορικοί παράγοντες σχετίζονται με τον αριθμό των ελλείψεων και κρατήσεων του πλοίου και ακόμη κάποιοι παράγοντες για να δοθεί η προτεραιότητα στα πλοία που είναι πιθανότερο να υποβληθούν σε κράτηση.
- Από το 2011 ένα νέο καθεστώς επιθεώρησης καθιερώθηκε (new inspection regime-NIR) στοχεύοντας στην εναρμόνιση των περιφερειακών συστημάτων με την αντικατάσταση των παραπάνω παραγόντων με το προφίλ κινδύνων (ship risk profile) το οποίο κάνει τη διάκριση των πλοίων ανάλογα με κάποια σημεία ειδικού βάρους βασιζόμενα σε τρεις (3) τομείς, ήτοι:
 - (1) Τα πλοία υψηλού κινδύνου (high risk ships-HRS), (2) αυτά σταθερού κινδύνου (standard risk ships-SRS) και (3) αυτά του χαμηλού κινδύνου (low risk ships-LRS).
 Εκτός των βασικών στοιχείων ορισμένες ακόμη μεταβλητές θα ληφθούν υπόψη όπως, οι έλεγχοι του IMO (audits), η επίδοση της εταιρίας (performance) κλπ., με σκοπό να υπολογιστεί το προφίλ κινδύνου των πλοίων.
- Κάθε πλοίο θα τεθεί σε προτεραιότητα για επιθεώρηση σε διαφορετικές περιόδους ανάλογα με την κατηγορία που θα καταταχθεί (άρα τα πλοία υψηλού κινδύνου θα επιθεωρούνται συχνότερα).
- Το Paris MoU που είναι και το παλαιότερο από όλα τα μνημόνια εκδίδει μία λίστα των ελλείψεων οι οποίες μπορεί να συνιστούν αιτίες για κράτηση των πλοίων, αλλά πρόκειται για οδηγία και δεν πρέπει να ερμηνεύεται ως ο οριστικός κατάλογος των στοιχείων κράτησης.
- Η τελική απόφαση για την κράτηση απαιτεί την επαγγελματική κρίση του αρμόδιου επιθεωρητή γι' αυτό και η γνώση, εμπειρία, ακεραιότητα και ανεξαρτησία του προσώπου αυτού είναι πολύ σημαντικές ιδιότητες.
- Σε αντίθεση με τη σύλληψη πλοίου (arrest) μία εντολή του PSC για κράτηση μπορεί να εκδοθεί κατά τη διακριτική ευχέρεια του αρμόδιου επιθεωρητή, χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση ή θεώρηση των αξιών (merits) από ένα δικαστή.
- Όμως ένα υπερβολικά καθυστερημένο πλοίο, λόγω των λιμενικών αρχών, θα δώσει τη δυνατότητα στον ιδιοκτήτη του να προβεί σε αποζημιώσεις και του δίνει το δικαίωμα να ασκήσει έφεση ενάντια σε παράνομη κράτηση.

5. Το μνημόνιο του Τόκυο (1993)

- Αυτή η ένωση χρησιμοποιεί ένα σύστημα στόχων μέσω του οποίου επιθεωρεί περίπου το 80% των πλοίων άλλων κρατών που εισέρχονται στα εθνικά θαλάσσια σύνορα. Οι παράμετροι που βασίζεται το σύστημα είναι μεταξύ άλλων, είδος πλοίου, νηολόγιο και σημαία, νηογνώμονας, ηλικία, ιστορικό κρατήσεων, έτσι ώστε να εξετάζονται οι προηγούμενες ελλείψεις και κρατήσεις.
- Τα πλοία που οι παράμετροι στόχευσης ορίζονται ως υψηλής αξίας είναι αυτά που θα προηγηθούν για επιθεωρήσεις.
- Η περιοχή του Τόκυο MoU έχει δημιουργήσει τη δική της ιστοσελίδα από το 2006 (APCIS) τοποθετώντας πληροφορίες για τα επιθεωρούμενα και κρατούμενα πλοία μαζί με τις αιτίες με σκοπό τη διασφάλιση της διαφάνειας της πληροφορίας σχετικά με τις διαδικασίες και τα αποτελέσματα του PSC, ενώ διευκολύνεται και η ανταλλαγή πληροφοριών ανάμεσα στα κράτη-μέλη.
- Επίσης, το Τόκυο MoU έχει αναπτύξει μία μοναδική μεθοδολογία, κατηγοριοποιώντας όλα τα πλοία χαμηλών προδιαγραφών που συχνότερα έχουν υποστεί κρατήσεις και δεν δείχνουν σημάδια βελτίωσης, και έχει σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να μειώσει τον αριθμό αυτών των πλοίων να μην ασκούν εμπόριο στην υπό έλεγχο θαλάσσια περιοχή του.

6. Η αρχή ναυτικής ασφάλειας της Αυστραλίας

- Αντίθετα από άλλες περιοχές η AMSA (Australian Maritime Safety Authority) έχει μία λιγότερο πολύπλοκη προσέγγιση. Δεδομένου ότι περίπου το 60% των πλοίων που εισέρχονται σε λιμάνια της είναι Φ/Γ ΧΞΦ, η AMSA έχει δημιουργήσει μία διαφορετική μέθοδο εντοπισμού, δηλ. τον παράγοντα ρίσκου μεταξύ αυτού του τύπου πλοίων και των υπολοίπων εμπορικών πλοίων.
- Συνολικά η Αυστραλία βρίσκεται στην κορυφή της λίστας των κρατών και των δύο MoU, του Τόκυο και της Ινδίας στα οποία είναι κράτος-μέλος σχετικά με τις τιμές επιθεώρησης (επιθεωρεί περίπου 70% του συνόλου των πλοίων που επισκέπτονται τα λιμάνια της).

7. Το μνημόνιο της Ινδίας (1998)

- Σύμφωνα με αυτό, το σύστημα στόχευσης ορίζει ότι τα κράτη-μέλη είναι υποχρεωμένα να επιθεωρήσουν 10% των πλοίων που εισέρχονται στα λιμάνια της περιοχής ευθύνης εντός διαστήματος τριών (3) ετών και να δείχνουν ιδιαίτερη προσοχή στα πλοία που μέχρι εκείνη τη στιγμή δεν έχουν καθόλου επισκεφθεί τα λιμάνια τους ή τη θαλάσσια περιοχή γενικότερα για μία περίοδο τουλάχιστον δώδεκα (12) μηνών.
- Επίσης εστιάζει στα πλοία που είχαν εκκρεμότητες στις ελλείψεις που παρατηρήθηκαν, στα πλοία που δεν συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς, στα πλοία που έχουν φτωχό επίπεδο συντήρησης και σε αυτά που για λόγους ασφάλειας έχουν προσωρινά σταματήσει να καλύπτονται από το νηογνώμονα τους.
- Οι λιμενικές αρχές επιθυμούν τον εντοπισμό πλοίων με πιθανές ελλείψεις όταν κρατούν κάποιο από αυτά για επιθεώρηση και ταυτόχρονα να αποφεύγουν την επιθεώρηση πλοίων τα οποία έχουν ήδη ελεγχθεί από άλλες λιμενικές αρχές κατά τη διάρκεια των τελευταίων έξι (6) μηνών.
- Ωστόσο, σημειώνουμε ότι η περιοχή αυτή δεν εφαρμόζει κάποιο σημείο ειδικού βάρους στις παραμέτρους προς επιλογή των πλοίων που θα επιθεωρηθούν, όπως συμβαίνει με τα άλλα μνημόνια .

8. Συνέπειες από το ατύχημα του δ/ξ Erika (1999)

- Η ΕΕ παραδέχθηκε ότι αυτό το ατύχημα έδειξε τα κενά της ισχύουσας Ευρωπαϊκής νομοθεσίας, και παρά τους κανονισμούς αυτούς πλοία χαμηλών προδιαγραφών που είναι επανδρωμένα με πληρώματα δίχως προσόντα εξακολουθούν να προσεγγίζουν τις Ευρωπαϊκές ακτές ή να εισέρχονται σε Ευρωπαϊκά λιμάνια ενώ μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία.
- Η ΕΕ μέσω της EMSA όπως έχουμε ήδη αναφέρει υιοθέτησε αυστηρότερα μέτρα (package I), σύμφωνα με τα οποία έχει γίνει ένας προσδιορισμός, ποια πλοία θεωρούνται εν δυνάμει επικίνδυνα: (α) Δ/Ξ μεταφοράς αερίου και χημικά Δ/Ξ άνω των δέκα (10) ετών (β) Φ/Γ πλοία ΞΦ άνω των δώδεκα (12) ετών, (γ) Πετρελαιοφόρα με χωρητικότητα άνω των 3.000GT και ηλικιακά άνω των δεκαπέντε (15) ετών και (δ) Ε/Γ πλοία άνω των δεκαπέντε (15) ετών.
- Όλα τα παραπάνω πλοία υποβάλλονται σε αυστηρή και ενισχυμένη έρευνα στο πρώτο Ευρωπαϊκό λιμάνι που επισκέφθηκαν με την πάροδο δώδεκα (12) μηνών, ακολουθώντας την τελευταία επιθεώρηση που είχε εκτελεστεί σε ένα άλλο Ευρωπαϊκό λιμάνι.
- Στα δυνητικώς επικίνδυνα πλοία μπορεί να τους απαγορευθεί η είσοδος στα Ευρωπαϊκά λιμάνια εάν αυτά τα πλοία: (α) Έχουν ήδη κρατηθεί περισσότερο από μία (1) φορά κατά τη διάρκεια των προηγούμενων τριάντα-έξι (36) μηνών σε ένα λιμάνι ενός κράτους που είναι μέλος του Paris MoU και φέρει τη σημαία ενός κράτους το οποίο εμφανίζεται στην πολλή υψηλή περιοχή κινδύνου του μαύρου καταλόγου όπως δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του φορέα και (β) έχοντας ήδη κρατηθεί περισσότερο από δύο (2) φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων είκοσι-τεσσάρων (24) μηνών σε ένα λιμάνι ενός κράτους και φέρει τη σημαία ενός κράτους το οποίο εμφανίζεται στην πολλή υψηλή περιοχή κινδύνου του μαύρου καταλόγου όπως δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του φορέα.
- Προκειμένου να προβεί σε εναρμονισμένους ελέγχους στο ευρωπαϊκό επίπεδο, ένα σύστημα παγκόσμιας πληροφόρησης (global information system) συστάθηκε. Κάθε Ευρωπαϊκό κράτος έχει προσκληθεί να δημοσιεύσει σε τριμηνιαία βάση πληροφορίες για πλοία που είχαν κρατηθεί από αυτό κατά τη διάρκεια των προηγούμενων τριών (3) μηνών. Τα στοιχεία είναι διαθέσιμα στη βάση δεδομένων EQUASIS.

9. Στατιστικές αναλύσεις

- Σχετικά με πιο πρόσφατα στοιχεία, για το 2020 σύμφωνα με τις επίσημες στατιστικές του Paris MoU, τα πέντε (5) σοβαρότερα αίτια (ελλείψεις) που οδήγησαν σε κρατήσεις πλοίων ήταν κατά σειρά: (α) Διατάξεις του κώδικα ISM (4.65%, 1298).
- (β) Πόρτες/ανοίγματα αντοχής στη φωτιά/πυρκαγιά ιδίως σε ειδικά μέρη (fire doors/openings in fire resistant divisions) [3.07%, 857].
- (γ) Συμφωνίες για την απασχόληση των ναυτικών (1,9%, 530) (δ) Καθαρισμός χώρων μηχανοστασίου (cleaning of engine room) [1.43%, 400]. (ε) Ναυτικές εκδόσεις (nautical publications) [1.36%, 381].
- Το ποσοστό κράτησης μειώθηκε ελαφρά στο 2,81% (από 2,96% το 2019). Ο αριθμός των ελλείψεων που μπορούν να κρατηθούν μειώθηκαν σε 1.942 (από 2.964 το 2019). Ο αριθμός των ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν ήταν 13.148, είναι σαφώς σημαντική η μείωση σε σχέση με το 2019 (17.913) .

- Το 2020 εκδόθηκαν επτά (7) εντολές άρνησης πρόσβασης στα λιμάνια (απαγορεύσεις). Αυτό παρουσιάζει μείωση σε σχέση με το 2019 που εκδόθηκαν είκοσι-επτά (27). Τα τελευταία τρία (3) χρόνια, απαγορεύτηκε η πρόσβαση σε πενήντα-πέντε (55) πλοία για πολλαπλές κρατήσεις, σε πέντε (5) πλοία λόγω αποτυχίας της επισκευής σε ναυπηγείο και δύο (2) πλοία για άλμα κράτησης (jumping detention).
- Την ίδια περίοδο, οι λιμενικές αρχές αρνήθηκαν την πρόσβαση σε δώδεκα (12) πλοία για δεύτερη φορά (δεκατρία [13] την περίοδο 2017 έως 2019). Σε διάστημα τριών (3) ετών, οι σημαίες των νησιών Κομόρες, της Μολδαβίας, της Τανζανίας και του Τόγκο έχουν καταγράψει τον μεγαλύτερο αριθμό εντολών άρνησης πρόσβασης.
- Στις επιθεωρήσεις που διεξήγαγε το Tokyo MoU, για ολόκληρο το 2020, συνεχίστηκε η πτωτική τάση στο ποσοστό των κρατήσεων σε σχέση με τα δύο (2) προηγούμενα έτη.
- Στο σύνολο των 493 κρατήσεων των πλοίων μόνο το 9% (σαράντα-οκτώ [48] πλοία) είχαν ως νηογνώμονα και είχαν πιστοποιηθεί από τον ABS και το αίτιο κράτησης ήταν θέματα ISM/ISPS/MLC.
- Αντίστοιχα για το ίδιο έτος (2020) η αμερικανική ακτοφυλακή (USCG) επέβαλλε κρατήσεις σε πλοία που επισκέφτηκαν τους λιμένες της λόγω ελλείψεων κατά προτεραιότητα σε: (α) ασφάλεια από πυρκαγιές. (β) ΣΑΔ. (γ) Άλλα αίτια. (δ) Εξοπλισμός διάσωσης. (ε) ISPS. (στ) ΔΣ MARPOL, πρώτο παράρτημα. (ζ) Πιστοποιητικά πλοίων. (η) Συστήματα επείγουσας ανάγκης. (θ) Πρόωση και βοηθητικά μηχανήματα. (ι) Πιστοποιητικά πληρωμάτων.
- Σχετικά με τον τύπο του πλοίου, τα Φ/Γ και τα Δ/Ξ είχαν την πρωτοκαθεδρία στην επιβολή των κρατήσεων.

10. Το σχετικό θεσμικό πλαίσιο για τους λιμενικούς ελέγχους

- Οι απαιτήσεις που περιέχονται στις ΔΣ του IMO περιλαμβάνουν τους κανονισμούς σχετικά με τις διαδικασίες ελέγχου που ακολουθεί ένα κράτος μίας σχετικής σύμβασης όσον αφορά στα ξένα πλοία που επισκέπτονται τους λιμένες του:

(1) Της ΔΣ SOLAS 1974 [κανονισμοί I/19, IX/6.2, XI-1/4 και XI-2/9], όπως τροποποιήθηκαν από το Πρωτόκολλο της σύμβασης (1988).

(2) Της ΔΣ MARPOL [άρθρα 5 και 6, κανονισμός 11 του παραρτήματος I, κανονισμός 16.9 του παραρτήματος II, κανονισμός 9 του παραρτήματος III, κανονισμός 14 του παραρτήματος IV, κανονισμός 9 του παραρτήματος V και κανονισμός 10 του παραρτήματος VI].

(3) Της ΔΣ STCW 1978 [άρθρο X].

(4) Της ΔΣ TONNAGE 1969, [άρθρο 12].

(5) Της ΔΣ AFS 2001 [άρθρο 11].

(6) Της ΔΣ BWM 2004 [άρθρο 9]

10. ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ

1. Εισαγωγή: Μονοπωλιακοί οργανισμοί ή καρτέλ

- Οι ναυτιλιακές (συν)διασκέψεις (ΝΣ) σχετίζονται με την αγορά των πλοίων τακτικών γραμμών (liner conferences). Πρόκειται για οργανισμούς ή ενώσεις που έχουν ως μέλη τους πλοιοκτήτες ή διαχειριστές στόλων που λειτουργούν τακτικές ναυτιλιακές υπηρεσίες για τη μεταφορά γενικού φορτίου σύμφωνα με καθορισμένο χρονοδιάγραμμα και τιμές ναύλων σε συγκεκριμένα δρομολόγια.
- Η εξειδικευμένη οργάνωση του Η.Ε. για το εμπόριο και την ανάπτυξη (UNCTAD) ορίζει ότι μία τέτοια ναυτιλιακή συνδιάσκεψη είναι μία ομάδα από δύο ή περισσότερα πλοία που παρέχουν υπηρεσίες για τη μεταφορά φορτίων σε προκαθορισμένο δρομολόγιο ή δρομολόγια,
- σε ειδικά γεωγραφικά όρια και βασίζονται σε συμφωνία ή διευθέτηση οποιασδήποτε φύσης, στα πλαίσια της λειτουργίας τους υπό ομοιόμορφες ή κοινές τιμές ναύλων και οποιωνδήποτε άλλων συνθηκών όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών τακτικών γραμμών.
- Οι ΝΣ υπό κανονικές συνθήκες εμπεριέχουν τον καθορισμό των τιμών (price-fixing) και τη διευθέτηση των μεριδίων της αγοράς (market-sharing) που αναπόφευκτα δημιουργούν πολλά προβλήματα στους ρυθμιστές της σχετικής νομοθεσίας.
- Έχει υποστηριχθεί ότι μία διάσκεψη είναι ότι πιο σημαντικό εργαλείο ρύθμισης δημιούργησαν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις με σκοπό να κυριαρχήσουν στις θαλάσσιες μεταφορές τακτικών γραμμών.
- Ο συνήθης τρόπος είναι η καθιέρωση ειδικών κανονισμών για τα μέλη τους σε σχέση με ειδικές γεωγραφικές περιοχές και δρομολόγια, δεσμευτικές διατάξεις για τις τιμές των ναύλων, συνθήκες μεταφοράς και άλλες λεπτομέρειες που αφορούν στη θαλάσσια μεταφορά.
- Επειδή αυτές οι διασκέψεις δεν μπορούν να ελεγχθούν εντελώς από ένα κράτος, έχουν τη δυνατότητα να ασκήσουν σημαντική εξουσία.
- Σε αντίθεση με την πολιτική των ΗΠΑ (ναυτιλιακοί νόμοι των 1916 και 1984) οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις απέφυγαν να νομοθετήσουν για αυτή την εξειδικευμένη αγορά και μάλιστα ενθάρρυναν τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές να υιοθετήσουν το δικό τους αυτορρυθμιζόμενο καθεστώς.
- Αυτή η θέση ενσωματώθηκε στο Υπόμνημα Επικοινωνίας (1964) μεταξύ Ευρωπαίων φορτωτών και των ναυτιλιακών εταιριών, το οποίο τελικά μετασηματίστηκε στον **Κώδικα Πρακτικής CENSA-ESC** (1971), ο οποίος δεν έγινε αποδεκτός από τα αναπτυσσόμενα κράτη.
- Τα τελευταία αντιδρούν στην ύπαρξη του συστήματος των ναυτιλιακών διασκέψεων ως θεσμό.

- Οι ΝΣ έχουν ταξινομηθεί είτε ως ανοικτές (open conferences) ή ως κλειστές (closed conferences) σε σχέση με τον αριθμό και την ιδιότητα των μελών τους. Από την άλλη πλευρά, υπάρχει μεγάλη αντιπαράθεση ανάμεσα στους υποστηρικτές και τους επικριτές των ΝΣ.
- Οι πρώτοι υποστηρίζουν ότι η παρουσία των ΝΣ βοηθά στην αποτελεσματική οργάνωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών και επιτρέπει την ιδανική χρήση των πόρων. Η δεύτερη ομάδα θεωρεί ότι οι ΝΣ είναι τίποτα παραπάνω παρά μη ανταγωνιστικά καρτέλ τα οποία έχουν σαν στόχο τη χειραγώγηση της αγοράς με την επιφύλαξη των ναυλωτών ή/και των ιδιοκτητών φορτίων και γενικότερα την καταστροφή του υγειούς ανταγωνισμού.
- Πολλά Ευρωπαϊκά κράτη, με την εξαίρεση της Ελλάδας, δεν επιθυμούν τέτοιες δεσμεύσεις αν και κατά περίπτωση έχουν ευνοήσει το σύστημα των κλειστών συνδιασκέψεων.
- Οι ΝΣ σήμερα δεν αποτελούν οργανισμούς με μονοπωλιακό χαρακτήρα διότι κυρίως χαρακτηρίζονται από διαφορετικές γραμμές ως μέλη με τις οικονομικές τους δυνατότητες και αδυναμίες αλλά και τη δική τους θέση και στόχευση στο πλαίσιο μίας συνεργασίας.
- Άρα, υπολογίζεται η δυναμική του κάθε μέλους σε μία ΝΣ, δηλ. εξαρτάται και από το πιο αδύναμο μέλος της. Επίσης, διαδραματίζει σημαντικό ρόλο και η δυνατότητα επιλογής των φορτωτών ανάμεσα σε διάφορους μεταφορείς.
- Με αυτή την προσέγγιση οι ΝΣ θα μπορούσαν καλύτερα να χαρακτηριστούν ως ενώσεις των λειτουργών πλοίων γραμμών με σκοπό το ενιαίο πρόγραμμα και έλεγχο των υπηρεσιών επειδή είναι περιορισμένος ο αριθμός τους σε σχέση με τον αντίστοιχο των φορτωτών.
- Με τα σημερινά δεδομένα οι ΝΣ δεν έχουν την ίδια εξουσία ελέγχου των ναυτολογίων όπως στο παρελθόν, αντίθετα το ποσοστό τους αγγίζει το 50% και συνεχώς αυξάνεται ο ανταγωνισμός από τους «leaders» των μεταφορέων ειδικά στην αγορά των πλοίων containers,
- π.χ. Evergreen, Maersk, Hanjin, MOL κλπ. οι οποίοι είτε λειτουργούν ως σύνολο είτε ως ανεξάρτητοι εκτός των διασκέψεων. Ειδικά στις γραμμές Ανατολής-Δύσης εμφανίζεται σημαντική πτώση των ναυτολογίων λόγω και της πλεονάζουσας προσφερόμενης χωρητικότητας (λόγω της παρουσίας των στόλων των containers) αν και στις γραμμές Βορά-Νότου οι τιμές των ναύλων είναι σε χειρότερο επίπεδο.
- Εν κατακλείδι, οι ΝΣ παραμένουν ένα είδος καρτέλ διότι λόγω του ανταγωνιστικού χαρακτήρα τους και διαμέσου αμοιβαίων συμφωνιών (pooling agreements) επιχειρούν να εξασφαλίσουν:
 - (α) Την αναγκαία πυκνότητα των δρομολογίων. (β) Τη διευκόλυνση του προγραμματισμού των συναλλαγών με τους φορτωτές λόγω της σταθεροποίησης του μεταφορικού κόστους και (γ) Την εξυπηρέτηση των περιπτώσεων μικρών ποσοτήτων φορτίων προορισμένων για μικρά και απομακρυσμένα λιμάνια.

2. Η ναυτιλία γραμμών και το σύστημα των συνδιασκέψεων

- Τα πλοία αυτής της αγοράς εκτελούν συνεχώς μεταφορές φορτίων (containers, γενικό φορτίο αλλά και σε ορισμένες περιπτώσεις χύδην φορτίο) σε τακτά χρονικά διαστήματα με σταθερή συχνότητα στα δρομολόγια τους, μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων, δίνοντας την ευκαιρία στους διάφορους εισαγωγείς και εξαγωγείς να σχεδιάσουν τη στρατηγική τους.
- Συνεπώς πρόκειται για μία μορφή ολιγοπωλίου διότι υπάρχει άμεση εξάρτηση από τους μεταφορείς (μεταβολές στις δραστηριότητες του ενός επηρεάζουν άμεσα και τους υπολοίπους).
- Οι επικρατούσες συνθήκες στην αγορά της ναυτιλίας γραμμών είναι συνήθως αποτέλεσμα του κρατικού παρεμβατισμού, του σκληρού ανταγωνισμού αλλά και από τις διάφορες συμφωνίες εν ισχύ, π.χ. ο κώδικας συμπεριφοράς της UNCTAD.
- Η ναυτιλιακή αυτή αγορά έχει ως βασικό συστατικό το σύστημα των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων που εδρεύουν σε διάφορες γεωγραφικές περιοχές και σχηματίστηκαν από την αναγκαιότητα των πλοιοκτητών για τη ρύθμιση και τον έλεγχο των θαλάσσιων υπηρεσιών, τη διαμόρφωση αποδεκτών ναύλων και τη μείωση ανταγωνισμού από τους πλοιοκτήτες που δεν ανήκαν στις διασκέψεις.
- Όλα αυτά προέκυψαν από την αύξηση της δυναμικότητας σε χωρητικότητα των πλοίων γραμμών κατά το παρελθόν από εκείνο του εμπορίου, με αποτέλεσμα η προσφορά των υπηρεσιών να υπερβεί τη ζήτηση και να οδηγήσει σε μείωση των ναύλων άρα και των κερδών αντίστοιχα για τις ναυτιλιακές εταιρίες. Υπήρξαν όμως και κάποιοι πρόσθετοι παράγοντες που συνέβαλλαν στη δημιουργία των διασκέψεων:
 1. Ο αριθμός των μεταφορέων είναι σχετικά μικρός και υπάρχει ένας βαθμός ομοιομορφίας ως προς την οργάνωση και το μέγεθος τους.
 2. Η αύξηση της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες γίνεται με ομαλούς ρυθμούς σε ετήσια βάση για να μπορέσει να ικανοποιηθεί.
 3. Τα συμφέροντα των μεταφορέων είναι γεωγραφικά καταγεγραμμένα.
 4. Η δημιουργία και εφαρμογή υποχρεωτικών κοινών ναυτολογίων διευκολύνεται και από τη στάση των ναυλωτών για καλύτερες εμπορικές συναλλαγές.
 5. Η ζήτηση είναι κατανεμημένη σύμφωνα με τη γεωγραφική διασπορά και το πλήθος των ναυλωτών, οι οποίοι έχουν διαφορετικά συμφέροντα και οργάνωση.

- Ακολούθησε η οργάνωση των διασκέψεων σε παγκόσμιο επίπεδο, καλύπτοντας τις ανάγκες του θαλάσσιου εμπορίου με ικανοποιητικά δίκτυα ως μεταφορείς γενικών φορτίων.
 - Ωστόσο αντιμετώπισαν ισχυρή κριτική λόγω της κατάχρησης της ολιγοπωλιακής αλλά μερικές φορές και της μονοπωλιακής δύναμής τους επειδή το ναυολόγιο που είχαν επιβάλλει δεν βασιζόταν στο κόστος παραγωγής της υπηρεσίας (cost orientated) αλλά στην αρχή της μεγιστοποίησης του ναύλου μέχρι το σημείο που η ζήτηση του αγαθού δεν αντιμετωπίζει κινδύνους στον τόπο μεταφοράς του (what the traffic can bear). Επομένως οι ΝΣ βασιζονται σε ορισμένες παραμέτρους:
1. Στη διατήρηση ενός κατώτατου ορίου ναύλου για το μεγαλύτερο όγκο των φορτίων που διακινούνται θαλάσσια.
 2. Στον έλεγχο της προσφοράς των υπηρεσιών με την επιβολή περιορισμών σχετικά με τα ναυολόγια, τη χωρητικότητα και τα επισκέψιμα λιμάνια.
 3. Στην εξισορρόπηση των τιμών μεταξύ φθηνών και ακριβών προϊόντων βάσει χρέωσης διαφορετικών ποσοστών έτσι ώστε ένα προϊόν να απορροφά το μεταφορικό κόστος στην τελική τιμή πώλησης. Αυτό έχει σαν συνέπεια τα φθηνά προϊόντα να εξακολουθούν να διακινούνται στην αγορά ακόμη και αν ο ναύλος είναι οικονομικά ασύμφορος.
 4. Στη διατήρηση αξιόπιστης συνεργασίας ανάμεσα στους φορτωτές και στα μέλη της διάσκεψης με τη χρήση τεχνικών όπως οι εκπτώσεις (rebates).
- Τα μεγάλα κέρδη κατά περιόδους είναι κίνητρο για την είσοδο και άλλων μεταφορέων στην αγορά των τακτικών γραμμών. Οι ΝΣ δημιούργησαν ένα πλαίσιο προσφοράς υπηρεσιών μόνο ανάμεσα στα μέλη τους (δηλ. κλειστές διασκέψεις), και έτσι αποφάσιζαν για την αποδοχή ή απόρριψη ενός ανεξάρτητου μεταφορέα να γίνει μέλος, που συνήθως σήμαινε ότι ο τελευταίος δεν είχε άλλο τρόπο παρά να επιβάλλει με τη δύναμή του την είσοδο του.
 - Αντιθέτως οι κλειστές διασκέψεις πιο εύκολα δέχονται τις εθνικές γραμμές που έχουν την έδρα τους σε αναπτυσσόμενα κράτη για να εξυπηρετήσουν το εμπόριο τους, όχι όμως περισσότερες από μία ανά κράτος και υπό περιορισμούς. Πριν την εφαρμογή του κώδικα της UNCTAD οι κλειστές διασκέψεις είχαν την τάση να αποκτήσουν:
1. Είτε τη μορφή της παράλληλης ρύθμισης της προσφοράς των υπηρεσιών και της κατανομής της μεταξύ των μελών της διάσκεψης (άρα αποκλείεται πλέον όποια μορφή ανταγωνισμού μεταξύ των συμμετεχόντων ακόμη και αν πρόκειται για ποιοτικό ανταγωνισμό).
 - Τα μέτρα ελέγχου της προσφοράς υπηρεσιών σχετίζονται με τη χωρητικότητα και τον αριθμό των δρομολογίων, το ποσοστό συμμετοχής του κάθε μέλους για την εξυπηρέτηση της ζήτησης και τη γεωγραφική κατανομή της προσφοράς, π.χ. κάθε μεταφορέας αναλαμβάνει τη σύνδεση ορισμένων λιμένων στην ευρύτερη περιοχή που δραστηριοποιείται η διάσκεψη, αν και οι ισχυρότεροι μεταφορείς δεν υπόκεινται σε περιορισμούς.
2. Είτε τη μορφή της κοινοπραξίας ανάμεσα στους μετέχοντες στη διάσκεψη. Η εκμετάλλευση των γραμμών γίνεται από κοινού ενώ τα κέρδη κατανέμονται μεταξύ των μελών σύμφωνα με την προκαθορισμένη συμφωνία. Αυτές οι συμφωνίες σχεδόν πάντοτε περιέχουν ρυθμίσεις ελέγχου της προσφοράς αλλά και της παρεμπόδισης του έξωθεν ανταγωνισμού.

3. Ο κώδικας της UNCTAD

- Τις τελευταίες δεκαετίες οι ΝΣ δεν ήταν μόνο στο επίκεντρο της εσωτερικής νομοθεσίας των κρατών αλλά και των ΗΕ επειδή τα αναπτυσσόμενα κράτη άρχισαν να ρυθμίζουν τη θαλάσσια μεταφορά των δικών τους φορτίων προς τρίτες χώρες με βάση διατάξεις που όριζαν ότι τα διαθέσιμα φορτία θα μεταφέρονταν από εθνικούς πλοιοκτήτες ή κρατικές ναυτιλιακές εταιρίες.
- Κατά συνέπεια η UNCTAD δημιούργησε τη Σύμβαση για τον Κώδικα Συμπεριφοράς των πλοίων τακτικών γραμμών (1974) ο οποίος τέθηκε σε ισχύ το 1983 (U.N. Code of Conduct for Liner Conferences).
- Περιλαμβάνει γενικούς κανονισμούς σχετικά με τη συμπεριφορά των ΝΣ και αποτελεί μία σύμβαση-πλαίσιο. Ο V. Power (1998) υποστηρίζει ότι πολλοί ερευνητές θεωρούν ότι ο κώδικας είναι ένας συμβιβασμός μεταξύ των οικονομιών του βορά και του νότου.
- Ο κώδικας είναι ένα ευλύγιστο (ακόμη και αρκετά χαλαρό) εργαλείο. Έχει ως βάση του τη φόρμουλα 40:40:20 η οποία αναλύεται στο δικαίωμα των εθνικών γραμμών κάθε κράτους να συμμετέχει στις θαλάσσιες μεταφορές με 40% για την εξαγωγή φορτίων, με τα πλοία υπό τη σημαία του κράτους εισαγωγής να μεταφέρουν άλλο ένα 40% και το υπόλοιπο 20% να αντιστοιχεί στη μεταφορά από τρίτη σημαία.
- Συμπληρωματικά ο κώδικας αναφέρεται σε κανονισμούς για τα κριτήρια και τις διαδικασίες προσδιορισμού των ποσοστών των υπό μεταφορά φορτίων για να αντιμετωπιστούν τα φαινόμενα διακρίσεων και για την επίλυση των διαφορών μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών.
- Ο κώδικας εφαρμόζεται στις ΝΣ πλοίων τακτικών γραμμών και αναφέρεται στο άρθρο 1 σε εθνικές γραμμές (national lines) και μη εθνικές γραμμές, για τις πρώτες να είναι πιο εύκολο να γίνουν μέλη των ΝΣ.
- Μία εθνική γραμμή τρίτου κράτους αναφέρεται ως ένα πλοίο-κοινός μεταφορέας (common carrier) σε λειτουργία μεταξύ δύο κρατών των οποίων δεν αποτελεί εθνική γραμμή.
- Ο κώδικας είναι κλειστού χαρακτήρα και αποτελεί τη μοναδική πολυμερή συμφωνία καταμερισμού φορτίων στην οποία τα κράτη-μέλη της ΕΕ έχουν εμπλακεί.
- Ο ερχομός του κώδικα κατά ένα μεγάλο ποσοστό συνέπιπτε με την αλλαγή της μορφής της ναυτιλίας τακτικών γραμμών εξαιτίας της εμφάνισης του συστήματος εμπορευματοκιβωτίων (E/K) και των κοινοπραξιών (consortia) και του γεγονότος ότι σήμερα πολλές εθνικές γραμμές λειτουργούν εκτός των διασκέψεων.
- Οι ΝΣ έχουν την υποχρέωση να λειτουργήσουν με βάση τους δικούς τους μηχανισμούς. Οι τιμές των ναύλων πρέπει να καθοριστούν σε επίπεδο τόσο χαμηλό όσο είναι εφικτό από την εμπορική άποψη αλλά αφήνοντας ελεύθερο πεδίο στον πλοιοκτήτη να έχει ένα εύλογο κέρδος.

- Όμως είχαν υιοθετηθεί περιορισμοί στη συχνότητα των γενικών αυξήσεων στις τιμές. Σχετικά με τις προσαυξήσεις (surcharges), κυρίως τις προσωρινές, π.χ. η συμφόρηση στα λιμάνια, οι συντελεστές προσαρμογής του συναλλάγματος, είχαν ρητά εγκριθεί υπό ορισμένες προϋποθέσεις.
- Οι διαφωνίες που προκύπταν ανάμεσα στις γραμμές και τους φορτωτές θα επιλύονταν διαμέσου διαπραγματεύσεων ή σύμφωνα με την εθνική δικαιοδοσία όπου κρινόταν αναγκαίο. Στα πλεονεκτήματα του κώδικα συγκαταλέγονται μεταξύ άλλων:
 1. Σταθερότητα τιμών δίνοντας τη δυνατότητα στους εμπόρους και τους κατασκευαστές να είναι συμβαλλόμενα μέρη στα συμβόλαια θαλάσσιας μεταφοράς, δίχως πρόσθετους κινδύνους και αβεβαιότητες σχετιζόμενες με το διεθνές εμπόριο.
 2. Τακτικά και συχνά ταξίδια δίνοντας τη δυνατότητα στους φορτωτές και τους εξαγωγείς να σχεδιάσουν τις προμήθειες των φορτίων τους για τις αγορές του εξωτερικού, δηλ. με άλλα λόγια ο διαχειριστής του πλοίου ή κοινός μεταφορέας να πετύχει τη μεγιστοποίηση της χρήσης του πλοίου.
 3. Οι τιμές ισχύουν για όλους τους ναυλωτές-φορτωτές ανεξάρτητα από το μέγεθός τους.
 4. Οικονομίες υπηρεσιών προσφέροντας τη δυνατότητα στους διαχειριστές να διαθέσουν καλύτερα και υψηλών ταχυτήτων πλοία.
- Αντιθέτως, στα μειονεκτήματα του κώδικα περιλαμβάνονται:
 1. Εάν ένας φορτωτής συνδέεται με μία συγκεκριμένη ΝΣ, δεν μπορεί να αποκτήσει συγκριτικό πλεονέκτημα στρέφοντας το ενδιαφέρον του στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία (tramp shipping) όπου οι τιμές είναι ιδιαίτερα χαμηλές.
 2. Εάν ανήκει στους μεγάλους ναυλωτές δεν έχει τη δυνατότητα, κάνοντας χρήση του πλεονεκτήματος του, να πετύχει χαμηλότερες τιμές ναύλων.
 3. Οι μεταφορείς που δεν συμμετέχουν σε μία διάσκεψη, είναι ενάντιοι στο σύστημα αυτό διότι δεν μπορούν να είναι ανταγωνιστικοί προς τις γραμμές διασκέψεων.
 4. Η φόρμουλα 40-40-20 έχει θεωρηθεί μη αποδεκτή από τα δυτικό-ευρωπαϊκά κράτη που έχουν από αρκετά παλαιά καθιερωθεί ως διαχειριστές των ΝΣ (πολιτική προστατευτισμού).
- Η στρατηγική της διαφύλαξης φορτίων (cargo reservations) που είναι βασικό συστατικό του κώδικα υπέρ των εθνικών γραμμών στην ουσία δεν είχε επιτυχία και ακόμη χειρότερα αύξησε το κόστος μεταφοράς διαμέσου της ναυτιλίας τακτικών γραμμών.
- Οι αναπτυσσόμενες χώρες όπως έχουμε ήδη τονίσει επιθυμούν το άνοιγμα των εξαγωγών ως τη καλύτερη στρατηγική για την οικονομική ανάπτυξη τους αλλά το εύρος του κώδικα είναι περιορισμένο σε σχέση με ότι αρχικά είχε υπολογιστεί, π.χ. οι ΗΠΑ είναι αντίθετες προς τις διατάξεις του κώδικα αλλά και η επικύρωση από την ΕΕ δεν είχε το ανάλογο αποτέλεσμα με βάση τη δομή του εμπορίου και τη διάρθρωση της αγοράς.

4. Τα συμβούλια των φορτωτών

- Αυτά δημιουργήθηκαν κατά τα μέσα του 1950 με σκοπό την προστασία τους από τη μονοπωλιακή δύναμη των διασκέψεων. Τα συμβούλια φορτωτών (shippers' councils) λειτουργούν συνήθως αυτόνομα αλλά μπορεί και να αποτελούν παράρτημα άλλων ενώσεων. Τα μέλη τους είναι απλοί ιδιοκτήτες φορτίων ή οργανισμοί φορτωτών.
- Τα σημαντικότερα από τα ΣΦ εδρεύουν στη βόρεια Ευρώπη, π.χ. Γερμανία, Ολλανδία, Νορβηγία, Βρετανία και η δράση τους δεν διέπεται από κάποιο νομικό καθεστώς.
- Η ενίσχυση της διαπραγματευτικής δύναμης τους ενάντια στις ΝΣ και η καλύτερη συνεργασία με τους πλοιοκτήτες, τις λιμενικές αρχές και τις κρατικές αρχές αποτελούν τα βασικά τους κίνητρα.
- Τα ΣΦ θεωρητικά εντάσσονται στο πλαίσιο του τέλειου ανταγωνισμού αλλά στην πράξη όταν πρόκειται για τη ναυτιλία γραμμών δεν ισχύει αυτό διότι οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις του τομέα κατέχουν και μεγαλύτερο μερίδιο εκμεταλλεόμενες τη μονοπωλιακή τους δύναμη,
- οπότε διαμορφώνουν τη τιμολογιακή πολιτική ώστε τα οριακά τους έσοδα να είναι πάντοτε πάνω από τα οριακά τους κόστη. Αυτό έχει επιπτώσεις στους μεμονωμένους φορτωτές που ενδεχόμενα και να εκτοπίζονται από την αγορά.
- Η εξέλιξη του θεσμού των ΣΦ εξαρτάται από την παράλληλη ανάπτυξη της ναυτιλίας τακτικών γραμμών και ειδικά των ΝΣ. Τα τελευταία χρόνια εμφανίζονται έντονες τάσεις για δημιουργία μεγάλων οργανισμών για τις θαλάσσιες μεταφορές μέσα από τις συγχωνεύσεις ή τις συμφωνίες ή και τις συμμαχίες.
- Τούτο επηρεάζεται και από τις μεταβολές στις ΝΣ από μονοπωλιακά σε ολιγοπωλιακά καθεστώτα ανταγωνισμού, άρα θα επηρεαστεί και η δομή των ΣΦ που πιθανόν να προχωρήσουν σε ενίσχυση των επαφών τους με τις κρατικές αρχές.

5. Οι διασκέψεις και ο ανταγωνισμός στην αγορά των πλοίων γραμμών

- Αρχικά πρέπει να γίνει μία διάκριση σε εσωτερικό και εξωτερικό ανταγωνισμό. Ο πρώτος αφορά το εσωτερικό περιβάλλον μίας διάσκεψης όπου ένα ή περισσότερα μέλη στρέφονται παράνομα έναντι των υπολοίπων μελών (με κριτήρια κατά κανόνα την ποιότητα και τον αριθμό των υπηρεσιών) να εξασφαλίσουν μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά και στη μεταφορά ακριβότερων φορτίων.
- Οι τρόποι που γίνεται αυτός ο ανταγωνισμός είναι η αύξηση της προμήθειας στους πράκτορες, η επιστροφή μέρους του ναύλου, και άλλες παροχές.
- Ο έτερος ανταγωνισμός αφορά στο εξωτερικό περιβάλλον και προκύπτει από τους ανεξάρτητους μεταφορείς που: (α) Είτε οι ίδιοι επιθυμούν να παραμείνουν αυτόνομοι (δεν επηρεάζονται από τους κανόνες της διάσκεψης) και να εφαρμόζουν τα ίδια ή και πιο χαμηλά ναυτολόγια και ίδια δρομολόγια και (β) είτε από την άρνηση της διάσκεψης να τους δεχθεί ως μέλη της, οπότε οι ανεξάρτητοι μεταφορείς ή θα γίνουν αποδεκτοί μετά την πάροδο κάποιου εύλογου χρονικού διαστήματος ή θα εξαναγκάζονται να αποσύρουν τα πλοία τους από τη συγκεκριμένη γραμμή.

- Πρέπει να τονιστεί ότι η ύπαρξη των ανεξάρτητων μεταφορέων αποτελεί θετικό πρόσημο για την αγορά, π.χ. ο ανταγωνισμός που προκύπτει, δημιουργεί ελαστικότερη διάρθρωση και πυκνότητα των δρομολογίων στις διάφορες γραμμές προς όφελος της ζήτησης.
- Έτσι η παρουσία τους πιέζει τις διασκέψεις να μην κάνουν κατάχρηση της έτσι ή αλλιώς ισχυρής θέσης τους στην αγορά, κάτι που συνήθως εκφράζεται με τον καθορισμό των ναύλων σε υψηλότερο επίπεδο.
- Επίσης, στον εξωτερικό ανταγωνισμό ανήκει τα τελευταία χρόνια αυτός που προέρχεται από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται τους στόλους τους υπό εθνική σημαία και υποστηρίζονται σε σταθερή βάση από τα κράτη της σημαίας, δηλ. πρόκειται για κρατικές επιχειρήσεις που κατά το παρελθόν ανήκαν σε πρώην κεντρικά ελεγχόμενες οικονομίες (π.χ. τα κράτη της ανατολικής Ευρώπης).
- Αυτές αποβλέπουν στη διατήρηση του χαμηλού ναυτολογίου για το εμπόριο των εξαγωγών τους, ανεξάρτητα από τις επικρατούσες συνθήκες στην αγορά, και στην απόκτηση συναλλάγματος-ξένου κεφαλαίου ανεξάρτητα από το κέρδος που έχουν.
- Μία ακόμη περίπτωση εξωτερικού ανταγωνισμού είναι η αγορά των ελεύθερων Φ/Γ ΧΦ. Πρόκειται για ανταγωνισμό κατά περίπτωση, π.χ. εφαρμόζεται σε περιόδους υψηλής ζήτησης για πλοία τακτικών γραμμών ή σε περιόδους υπερπροσφοράς των πλοίων χύδην φορτίων στην αγορά των bulk carriers.
- Η ανάγκη για περισσότερα πλοία τακτικών γραμμών αναγκαστικά καλύπτεται από τη ναύλωση των ελεύθερων Φ/Γ πλοίων σε προσωρινά δρομολόγια γραμμών και με τον όρο ότι το φορτίο θα καλύπτει τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου.
- Στη δεύτερη περίπτωση η ναύλωση των bulk carriers στη ναυτιλία τακτικών γραμμών μπορεί να επιφέρει υψηλότερα κέρδη διότι η εκμετάλλευση τους λόγω υπερπροσφοράς, έχει χαμηλά ναυτολόγια (λόγω και του χωρίς φορτίο ταξιδιού επιστροφής) ή έχουν παροπλιστεί για μεγάλο χρονικό διάστημα.
- Με ποιους τρόπους αντιμετωπίζεται ο ανταγωνισμός; Ο εσωτερικός βασίζεται στη συμφωνία μεταξύ των μελών της διάσκεψης για τη διαμόρφωση και χρέωση συγκεκριμένων τιμών προς μεταφορά των διαφόρων προϊόντων, ανάλογα με την ειδική κατηγορία αυτών καθεμία από τις οποίες χρεώνεται με διαφορετική τιμή, σύμφωνα με την αξία αυτών που πρόκειται να μεταφερθούν και την ύπαρξη υποκατάστατων προς μεταφορά.
- Επίσης, ο εσωτερικός ανταγωνισμός αντιμετωπίζεται και με άλλες συμφωνίες, π.χ. κατανομή του συνολικού εισοδήματος στα μέλη της διάσκεψης με συγκεκριμένη αναλογία και κατανομή του θαλάσσιου εμπορίου ανάλογα και με τον έλεγχο σε αριθμό ταξιδιών και στη διαθέσιμη χωρητικότητα των πλοίων γραμμής. Αντιθέτως, ο εξωτερικός ανταγωνισμός εμφανίζεται σε πολλές περιπτώσεις όπως:

- Άρνηση παραλαβής φορτίου: Αυτή η πολιτική λειτουργεί ενάντια στη συνεργασία των φορτωτών με τους ανεξάρτητους μεταφορείς εκτός διάσκεψης. Η τελευταία υιοθετεί μέτρα όπως η μεγάλη καθυστέρηση παραλαβής φορτίου με τη δικαιολογία της έλλειψης χώρου αλλά και η παραχώρηση προτεραιότητας σε φορτωτές που συνεργάζονται με μέλη της διάσκεψης.
- Πολλά κράτη (ανάμεσα τους και η Ελλάδα) με σκοπό την προστασία των φορτωτών έχουν θεσπίσει ειδικούς νόμους σχετικά με την υποχρέωση των μεταφορέων να αποδέχονται όποιο νόμιμο φορτίο. Γενικότερα οι διασκέψεις σταδιακά μειώνουν την άρνηση παραλαβής των φορτίων διότι δεν θέλουν να κλιμακωθούν οι αντιδράσεις αυτών που θίγονται τα εμπορικά τους συμφέροντα, π.χ. οι κρατικές αρχές.
- Σύστημα αναβαλλόμενων εκπτώσεων (deferred rebates): Σύμφωνα με αυτό οι φορτωτές που συνεργάζονται αποκλειστικά με πλοία των διασκέψεων μετά από ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, με τη λήξη του να απολαμβάνουν έκπτωσης από το ναύλο κατά 10% με την προϋπόθεση ότι θα εξακολουθήσουν τη συνεργασία τους με τη διάσκεψη.
- Επομένως αν θα έχει επιτυχία αυτή η προσέγγιση εξαρτάται αποκλειστικά από το επίπεδο των ναυτολογίων και τον όγκο του θαλάσσιου εμπορίου. Το σύστημα αυτό λόγω του δεσμευτικού και μονοπωλιακού του χαρακτήρα σε πολλά κράτη θεωρήθηκε παράνομο, π.χ. ΗΠΑ Νόμος 1916, Ελλάδα Νόμος του 1934, κλπ.
- Για την Βρετανία που ήταν η πρώτη χώρα εφαρμογής του, κρίθηκε ανεφάρμοστο όταν οι συνθήκες στην αγορά δεν ευνοούν την καθιέρωση τακτικών δρομολογίων και υπάρχει ανεπάρκεια στην προσφορά χωρητικότητας σε δρομολογιακές γραμμές για αρκετά χρόνια.
- Σύστημα διπλών ναύλων (dual rates): Με βάση ένα συμβόλαιο που υπογράφεται ανάμεσα στον φορτωτή και σε ένα μεταφορέα ή μία διάσκεψη, ο πρώτος αναλαμβάνει την υποχρέωση της αποκλειστικής συνεργασίας με τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη και οι τελευταίοι παραχωρούν ναύλους μειωμένους συνήθως κατά 9% έναντι αυτών που καταβάλλουν άλλοι φορτωτές που δεν ανήκουν σε αυτή τη συμφωνία.
- Η διάσκεψη από την πλευρά της υποχρεούται στη διάθεση επαρκούς χωρητικότητας και στη διατήρηση των τακτικών και συχνών υπηρεσιών.
- Ανταγωνισμός δίχως όρια για τους ναύλους (rates war): Οι διασκέψεις συχνά κατά το παρελθόν χρησιμοποίησαν την τακτική του πολέμου τιμών και κάποια πλοία σε συγκεκριμένα δρομολόγια (fighting ships) με σκοπό την αποδυνάμωση του ανεξάρτητου μεταφορέα.
- Αυτό συνήθως γίνεται για την ανάκτηση της μονοπωλιακής θέσης της διάσκεψης που προσωρινά ανατράπηκε από την παρουσία του ανεξάρτητου μεταφορέα.
- Πιέσεις στους πράκτορες: Η ισχυρή θέση των διασκέψεων στην αγορά επεκτείνεται όπως είναι φυσιολογικό και στους πράκτορες αποστολών ή/και ταξιδιών ώστε να τους εξαναγκάσουν σε αποκλειστική συνεργασία με αυτές (με την υπογραφή των σχετικών συμβολαίων).
- Επίσης, ενημερώνονται οι μη συμβεβλημένοι πράκτορες ότι τυχόν συνεργασία με ανεξάρτητους μεταφορείς θα έχει επιπτώσεις στη διαχείριση των φορτίων που αντιπροσωπεύουν.
- Το πρόβλημα για τους πράκτορες και τους φορτωτές διογκώνεται όταν ο ανεξάρτητος μεταφορέας δεν μπορεί να εξασφαλίσει την εξυπηρέτηση όλων των λιμένων μίας δρομολογιακής γραμμής ή τελικά να αναγκαστεί να αποσύρει τα πλοία του λόγω οικονομικών ζημιών.

6. Η εμφάνιση των ναυτιλιακών συμμαχιών

- Με την πάροδο του χρόνου οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις καταργήθηκαν και ουσιαστικά αντικαταστάθηκαν από τις ναυτιλιακές συμμαχίες (shipping alliances). Το φαινόμενο αυτό σταδιακά εμφανίστηκε στις αρχές του 1990 και ισχύει μέχρι σήμερα.
- Διαμορφώθηκε με τις πρωτοβουλίες ανάμεσα σε δύο ή περισσότερες μεγάλες εταιρίες μεταφοράς Ε/Κ, οι οποίες προσπάθησαν να ενισχύσουν το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα συλλογικά έναντι των ανταγωνιστών σε μια παγκόσμια αγορά.
- Τα μέλη δεν συμμετέχουν στον καθορισμό των τιμών, αλλά με στόχο τον εξορθολογισμό των υπηρεσιών τους σε παγκόσμια βάση και τη βελτιστοποίηση των περιουσιακών στοιχείων του κάθε μεταφορέα, ενεργούν μέσω προγραμμάτων όπως η κοινή χρήση των πλοίων, των λιμένων, των χαρτών, των τερματικών σταθμών, του κοινού προγραμματισμού και, όπου επιτρέπεται, το συντονισμό των εσωτερικών υπηρεσιών. Δεν περιλαμβάνονται οι κοινές λειτουργίες διαχείρισης και μάρκετινγκ ή οι ομάδες εσόδων.
- Παράλληλα δημιουργήθηκαν και οι κοινοπραξίες (joint ventures) όταν δύο ή περισσότεροι εταίροι (γονείς) ενώνουν τις δυνάμεις τους για τη δημιουργία μια νέο-συσταθείσας εταιρείας στην οποία ο καθένας έχει μια θέση σε μετοχές, και με αυτόν τον τρόπο ο καθένας αναμένει ένα αναλογικό μερίδιο του μερίσματος ως αποζημίωση για την εκπροσώπηση στο διοικητικό συμβούλιο.
- Οι μη μετοχικές κοινοπραξίες (non-equity ventures) αποτελούν συμφωνίες μεταξύ των εταίρων να συνεργαστούν με κάποιο τρόπο, αλλά δεν συνεπάγεται τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων. Οι κανόνες για τα μέλη ορίζονται προσεκτικά και διάφορες φόρμουλες διέπουν την κατανομή των καθηκόντων, τα έξοδα και τα έσοδα.
- Γενικότερα, η ναυτιλιακή βιομηχανία λειτουργούσε εντός του πλαισίου της συνδιάσκεψης μέχρι και το τέλος της δεκαετίας του 1990 όταν έγιναν τροποποιήσεις. Ο μεταρρυθμιστικός νόμος (Ocean Shipping Act) και η κατάργηση της απαλλαγής κατά κατηγορία (block exemption) για τις ναυτιλιακές διασκέψεις στην ΕΕ, το 1998 και το 2006, αντίστοιχα, περιόρισαν σημαντικά τις συμφωνίες για τις διασκέψεις.
- Οι νέοι κανόνες που προβλέπουν τον περιορισμό της συμπαιγνίας (collusion) που υπήρχαν στην αγορά για πάνω από έναν αιώνα, επέτρεψαν στους φορτωτές να συμμετέχουν σε «one-stop-shopping» συμφωνίες παροχής υπηρεσιών.
- Στην Ευρώπη αναγνωρίστηκε ότι η αξιοπιστία των υπηρεσιών τακτικών γραμμών δεν ενισχύθηκε από τις συνδιασκέψεις και τις τιμές για τις ατομικές συμβάσεις αλλά βασίστηκαν στις τιμές των συνδιασκέψεων (conference tariffs), προσφέροντας εξαιρετική ισχύ στην αγορά για τους κοινούς μεταφορείς.
- Ο αντίκτυπος της OSRA και της νομοθεσίας της ΕΕ στην αγορά των τακτικών θαλάσσιων μεταφορών είχε σαν αποτέλεσμα τη λήξη της επιβολής στις συμφωνίες επί των τιμών και την αύξηση του ανταγωνισμού στην αγορά.
- Σχετικά με τις μελλοντικές εξελίξεις στην αγορά των τακτικών γραμμών, είναι περισσότερο από προφανές ότι οι συμμαχίες είναι εδώ για να μείνουν. Τα οφέλη που αποκομίζουν από τις οικονομίες κλίμακας είναι ζωτικής σημασίας για τους πλοιοκτήτες που πλέον προσπάθησαν να ξεπεράσουν την οικονομική κρίση του 2008, ενώ την ίδια στιγμή ο ανταγωνισμός μεταξύ των συμμαχιών αυξανόταν εκθετικά όσο χρησιμοποιούσαν νέα και εξαιρετικά μεγάλα πλοία σε παγκόσμιο επίπεδο και αποτελούνταν από τους σημαντικότερους παίκτες στην αγορά.
- Δυστυχώς, είναι δύσκολο να εκτιμηθεί το μακροπρόθεσμο μέλλον της αγοράς των πλοίων μεταφοράς Ε/Κ, δεδομένου ότι δύο (2) από τις κύριες συμμαχίες άρχισαν να λειτουργούν σχετικά πρόσφατα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Αλεξόπουλος Α.Β., (2014). Ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός: Η δομή και οι δραστηριότητες του ΙΜΟ. Στο: Σ. Λυκούδη, Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, επιμ. Δ. Βασιλάκη, 3η έκδοση, Ίδρυμα Ευγενίδου, 126-151.
- Αλεξόπουλος Α.Β., (2010). Προτάσεις για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες στο πλαίσιο της πράσινης ανάπτυξης, ΕΛΙΑΜΕΠ Φόρουμ. Διαβούλευση.
- Αλεξόπουλος Α.Β., (2003). Οι διεθνείς συμβάσεις, οι περιφερειακές συμβάσεις και οι διακρατικές συμφωνίες για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, ΕΛΝΑΒΙ, Νο.28-30.
- Alexopoulos A.B., Fournarakis N.G., Katarelou E., Sakkas K., and Avtzianni K., (2001). A critical analysis of the IMO's conventions and codes from the techno-economic & managerial perspectives. Proceedings of International Conference on: Technology and Environment, University of Piraeus, 1-19.
- Αλεξόπουλος Α.Β., (1997). Οι περιφερειακές συμβάσεις και διακρατικές συμφωνίες που διέπουν την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, Τιμητικός Τόμος για τον Καθηγητή Β. Μεταξά, Επιστημονική Επετηρίδα, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 3-24.
- Anderson C. B. and De La Rue C., (2011). The role of the P&I clubs in marine pollution incidents, 85 Tulane Law Review 1257.
- Anderson P., (1997). The mariner's role in collecting evidence, the Nautical Institute.
- Bennett H.N., (2006). The law of marine insurance, 2nd ed., Oxford University Press, New York.
- Bennett P., (2001). Mutual risk: P&I insurance clubs and maritime safety and environmental performance, Marine Policy, Vol.25, 1: 13–21.
- Bijwaard G.E. and Knapp S., (2009). Analysis of ship life cycles. The impact of economic cycles and ship inspections, Marine Policy, Vol.33, 2: 350-369.
- Billah M.M. (2014). The effects of insurance on maritime liability law. A legal and economic analysis, (Springer international publishing, 1st edition).
- Boisson P., (1994). Classification societies and safety at sea: Back to basics to prepare for the future, Marine Policy, Vol.18, 5: 363-377.
- Boviatsis M., Alexopoulos A.B., and Vlachos G.P., (2020). An economic perspective of P&I Clubs' evolution as the dominant source of insurance in the shipping market. International Conference on Sustainable Development of Shipping and Trade, Association of Maritime Economists (IAME), Hong-Kong.
- Boviatsis M., and Alexopoulos A.B., (2019). A proactive international regulation system based on technological innovations against emerging environmental threats. Proceedings of the 16th Conference on: Environmental Science and Technology (CEST).
- Branch A.E., and Robarts M., (2014). Elements of Shipping, 9th edition, Routledge.
- Churchill R.R., and Lowe A.V., (1999). Law of the Sea, Manchester University Press.
- Δεμερουτης Γ.Κ. και Μυλωνοπουλος Δ.Ν., (2010). Ναυτιλιακές Γνώσεις, Ίδρυμα Ευγενίδου.
- DOWNARD J, (1990). Managing ships, Fairplay.
- Georgakis A. and Alexopoulos A.B., (2017). The Role of marketing in the shipping industry in case of accidents. The case of tanker Gino. 5th IC-SIM Conference Proceedings: Strategic Innovative Marketing, (eds.) A. Kavoura, D.P. Sakas, and P. Tomaras, Springer publications, 299-305.
- Gorton L., Hillenius P., Ihre R., and Sandevärn A., (2004). Shipbroking and chartering practice, 6th Edition, LLP.
- Gulielmos A.M., Alexopoulos A.B. and Theotokas I.N., (1999). Organisational culture as a source of competitive advantage in the bulk shipping industry. Proceedings of 5th International Conference: Decision Sciences Institute, Vol. II, 1531-1535.
- Hazelwood S.J. and Semark D., (2010). P&I Clubs. Law and Practice, 4th edition, Informa Publishers.
- ICS, (2010). Ship operations and management, Witherby publications.
- Menegaki A. and Alexopoulos A.B., (2017). Evolution of logistics centers and value-added services offered in port areas and the importance of marketing. 5th IC-SIM Conference Proceedings: Strategic Innovative Marketing, (eds.) A. Kavoura, D.P. Sakas, and P. Tomaras, Springer publications, 291-299.
- Mukherjee P.K., and Brownrigg M., (2013). Farthing on international shipping, WMU Studies in Maritime Affairs 1, Springer.
- Σαμπράκος Ε.Α. και Γιαννόπουλος Ι.Γ., (2008). Οικονομική Εκμετάλλευση Πλοίου, Ίδρυμα Ευγενίδου.
- Silos J. M., Piniella F., Monedero J., and Walliser J., (2013). The role of the classification societies in the era of globalization: A case study, Maritime Policy & Management, Vol.40, 4: 384-400.