

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ



**ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΛΟΙΟΥ & ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

**«Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ PORT STATE CONTROL (PSC) ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:
ΟΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥΣ PSC»**

Διπλωματική Εργασία



Πολυκάρπου Χριστοφής

Επιβλέπων καθηγητής: κ. Χ. Ψαραύτης Καθηγητής Ε.Μ.Π

Μάιος 2008

ΑΘΗΝΑ

Περίληψη

Η μελέτη αυτή έχει σκοπό την διερεύνηση των κρατήσεων πλοίων (detentions) και παρατηρήσεων/ελλείψεων (deficiencies) που βρέθηκαν μετά από επιθεωρήσεις κράτους λιμένος (PSC) σε παγκόσμια κλίμακα με την βοήθεια βάσης δεδομένων.

Η μελέτη αναφέρει τις κυριότερες παρατηρήσεις και προβλήματα που εντοπίστηκαν στις επιθεωρήσεις αυτές με τη βοήθεια φωτογραφικού υλικού. Απαραίτητη προϋπόθεση και βάση για την διεκπεραίωση της εργασίας αυτής ήταν η δημιουργία λογισμικού στο οποίο έγινε η εισαγωγή των εκθέσεων των επιθεωρήσεων για ανάλυση και επεξεργασία. Η εργασία χωρίζεται σε έξι μέρη, των οποίων το περιεχόμενο συνοψίζεται παρακάτω:

Το πρώτο μέρος της μελέτης είναι κυρίως θεωρητικής φύσεως, καθώς δίνονται συνοπτικά στοιχεία που αφορούν στο νομικό πλαίσιο των διεθνών συμβάσεων, στις αρχές των λιμένων, στοιχεία για την επιθεώρηση των πλοίων από τους επιθεωρητές των Αρχών λιμένων καθώς και γενικές πληροφορίες για τις παρατηρήσεις (deficiencies) και τις διαδικασίες κράτησης (detention) πλοίων.

Στο δεύτερο μέρος γίνεται αναφορά στην βάση δεδομένων (PSC DATABASE) , που έγινε σε Microsoft Office ACCESS, τη δημιουργία του λογισμικού και την χρησιμότητα του. Αρχικά περιγράφονται συνοπτικά οι βάσεις δεδομένων και πιο συγκεκριμένα της ACCESS και έπειτα παρατίθενται οι πίνακες (tables) εισαγωγής της βάσης. Τέλος παρουσιάζονται οι φόρμες (forms), τα ερωτήματα (queries) και ο πίνακας ελέγχου.

Στο τρίτο μέρος παρουσιάζεται η πηγή πληροφοριών των επιθεωρημένων πλοίων, από που προέρχονται δηλαδή τα δεδομένα που εισαχθήκαν στη βάση, ποια είναι δηλ. η ταυτότητα των εκθέσεων, σε ευρύ πλαίσιο.

Στο τέταρτο μέρος δίνονται τα αποτελέσματα που εξήχθησαν από την βάση δεδομένων και γίνεται στατιστική ανάλυση με τη βοήθεια γραφημάτων, πρώτα σε ευρύ πλαίσιο με παράθεση όλων των παρατηρήσεων που βρέθηκαν (για όλους τους κωδικούς ενέργειας). Στη συνέχεια η μελέτη επικεντρώνεται στον εντοπισμό των παρατηρήσεων που οδηγούν σε κρατήσεις πλοίων.

Στο πέμπτο μέρος αναπτύσσονται τα συμπεράσματα των αποτελεσμάτων. Παρατίθενται οι κυριότερες και πιο σημαντικές , κατά την ανάλυση , παρατηρήσεις , με τη βοήθεια φωτογραφικού υλικού για τον καλύτερο προσδιορισμό και κατανόησή τους.

Στο έκτο μέρος παρουσιάζονται συγκεντρωμένα τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την εκπόνηση της μελέτης αυτής.

Η διερεύνηση βασίστηκε κυρίως στην, όσο το δυνατόν, ευρεία συλλογή διαθέσιμων εκθέσεων επιθεωρήσεων των Αρχών λιμένων. Είχε σκοπό την εύρεση των κυριότερων παρατηρήσεων που αναγράφονται στις εκθέσεις και την ανάλυσή τους.

Περιεχόμενα

Περίληψη	0
Περιεχόμενα.....	2
Κατάλογος Σχημάτων.....	4
Κατάλογος Πινάκων.....	4
Κατάλογος Εικόνων	5
1. ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ (PSC).....	8
1.1 Εισαγωγή.....	8
1.2 Γενικά.....	10
1.2.1 Διεθνείς συμβάσεις και νομοθεσία.....	10
1.2.2 Κανονισμός για την ασφάλεια	11
1.3 Κρατικός έλεγχος Λιμένων	12
1.3.1 Ιστορικό πλαίσιο	12
1.3.2 Το διεθνές πλαίσιο	13
1.3.3 Δικαιώματα των λιμενικών αρχών	13
1.3.4 Οι εγκαταστάσεις υποδοχής και τα σκάφη λιμένων	14
1.3.5 Λόγοι που καθιστούν απαραίτητη την επιθεώρηση PSC	15
1.3.6 Ο ρόλος του κράτους σημαίας	16
1.3.7 Ευθύνη κράτους σημαίας απέναντι στο κρατικό έλεγχο λιμένων	16
1.3.8 Γενικά για τα κράτη σημαίας.....	17
1.3.9 Οι συνθήκες αναλυτικότερα	17
1.3.10 Εναρμόνιση των κανόνων.....	18
1.3.11 Ο κώδικας ISM.....	18
1.4 Ανάπτυξη των Περιφερειακών Συμφωνιών Κρατικού Ελέγχου Λιμένων.....	19
1.4.1 Εμφάνιση των περιφερειακών συμφωνιών	19
1.4.2 Οι κανόνες που κυβερνούν τις δραστηριότητες του κρατικού ελέγχου λιμένων ..	19
1.4.3 Η ομοιομορφία του PSC	20
1.4.4 Περιφερειακές συμφωνίες κρατικού ελέγχου λιμένων ανά τον κόσμο	21
1.4.5 Αναγνωρισμένοι Νηογνώμονες	27
1.5 Γενικά Στοιχεία.....	28
1.5.1 Στοιχεία της επιθεώρησης.....	28
1.5.2 Διάρκεια μεταξύ επιθεωρήσεων	28
1.5.3 Διαδικασία-τύποι επιθεωρήσεων	28
1.6 Ο Ανώτερος Υπάλληλος Κρατικού Ελέγχου Λιμένων (PSCO)	30
1.6.1 Χαρακτηριστικά – Τεχνικές γνώσεις	30
1.7 Η επιλογή των σκαφών που θα επιθεωρηθούν	30
1.7.1 Γενικά	30
1.7.2 Η βοήθεια των βάσεων δεδομένων	31
1.8 Παρατηρήσεις και Κρατήσεις Σκαφών.....	33
1.8.1 Παρατηρήσεις-Ελλείψεις.....	33
1.8.1.1 Γενικά	33
1.8.1.2 Διορθωτικές ενέργειες εντός ενός καθορισμένου χρονικού διαστήματος ...	34
1.8.1.3 Οι διορθώσεις (επισκευές).....	34
1.8.1.3 Άδεια στο σκάφος να αποπλεύσει.....	35
1.8.1.3 Αναστολή των διαδικασιών πάνω σε ένα σκάφος.....	35
1.8.2 Διαδικασίες Κράτησης	35
1.8.2.1 Κριτήρια για την κράτηση ενός σκάφους.....	36

1.8.2.1	<i>Ευθύνες λιμενικών αρχών</i>	37
1.8.2.3	<i>Το δικαίωμα έφεσης ενάντια σε μια διαταγή κράτησης ή οποιοσδήποτε αδικαιολόγητες καθυστερήσεις</i>	37
1.8.2.4	<i>Η επίδραση των κρατήσεων</i>	38
1.9	Η Μαύρη λιστα	38
2.	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΛΟΓΙΣΜΙΚΟΥ ΓΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΕΛΕΓΧΟΥΣ PSC ΣΕ MICROSOFT OFFICE ACCESS	39
2.1	Τι είναι ACCESS	39
2.2	Η δημιουργία της PSC DATABASE	40
2.2.1	<i>Tables</i>	40
2.2.2	<i>Forms</i>	42
2.2.3	<i>Queries</i>	48
2.2.3	<i>Main Switchboard</i>	50
3.	ΠΗΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ PSC	52
3.1	Γενικά	52
3.2	Τα δεδομένα	52
4.	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ PSC DATABASE	57
4.1	Γενικά στατιστικά-detentions	57
4.2	Στατιστικά ανά κωδικό και περιοχή κωδικών	62
5.	ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ	71
5.1	Γενικά συμπεράσματα	71
5.1.1	<i>Οι κυριες κατηγορίες παρατηρήσεων</i>	71
5.1.2	<i>Ο κώδικας ISM</i>	72
5.2	Ανάλυση ανά κωδικό	74
5.3	Παρατηρήσεις που αναφέρονται συχνά	80
6.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ-CHECKLIST	83
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α' - Βασικά στοιχεία επιθεωρήσεων PSC	86
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β' - Πίνακες παρατηρήσεων (deficiencies)	96
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ' - Εκτενής ανάλυση των κυριοτέρων παρατηρήσεων	122
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ' - Checklist	160
	ΣΥΝΤΟΜΕΥΣΕΙΣ (Abbreviations)	163
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	164

Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 1: World GT per year	8
Σχήμα 2: Περιφερειακές συμφωνίες κρατικού ελέγχου λιμένων ανά τον κόσμο	21
Σχήμα 3: Paris MOU.....	22
Σχήμα 4 :Latin American Agreement	23
Σχήμα 5: Tokyo MOU.....	23
Σχήμα 6: Caribbean MOU.....	24
Σχήμα 7: Mediterranean MOU.....	24
Σχήμα 8: Indian Ocean MOU.....	25
Σχήμα 9: Abuja MOU.....	25
Σχήμα 10: Black Sea MOU.....	26
Σχήμα 11: USCG.....	26
Σχήμα 12 :PSC Inspections per MOU.....	53
Σχήμα 13 :PARIS MOU Inspections per Country.....	54
Σχήμα 14:TOKYO MOU Inspections per Country.....	54
Σχήμα 15 : PSC Inspections per Type of Vessel	55
Σχήμα 16: PSC Inspections by Ship's Age.....	56
Σχήμα 17: PSC Inspections by Ship's GT.....	56
Σχήμα 18 : Detentions(%)	57
Σχήμα 19: Detentions by Ship's Age.....	58
Σχήμα 20 : Detentions by Ship's GT.....	58
Σχήμα 21: Detentions per MOU	59
Σχήμα 22 : Detentions per Country.....	60
Σχήμα 23: Detentions per Inspection(Country)	61
Σχήμα 24: Detentions per Year.....	61
Σχήμα 25 : No of Deficiencies per Area	63
Σχήμα 26: PSC Deficiencies (ALL).....	65
Σχήμα 27 : No of Detained Deficiencies per Area	67
Σχήμα 27 : % Detained Deficiencies per Area	68
Σχήμα 24 : Detained Deficiencies ("30")	70

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1: Η λειτουργία των MOU.....	27
Πίνακας 2: Action codes.....	35
Πίνακας 3: Port State MOU's.....	42
Πίνακας 4: Classification Societies.....	42
Πίνακας 5: Vessel types	42
Πίνακας 6: Deficiency Areas	43
Πίνακας 7: Action to be taken codes	43
Πίνακας 8: 1560-Charts(example).....	44
Πίνακας 9: PSC inspections per MOU.....	54
Πίνακας 10: PSC inspections per Type of Vessel	55
Πίνακας 11 :Number of Deficiencies per Area	62
Πίνακας 12: Deficiencies per code of Deficiency(all).....	64
Πίνακας 13 :Detained Deficiencies ("30")	69
Πίνακας 14: Life Saving Appliances	80
Πίνακας 15: Fire Fighting Appliances.....	80
Πίνακας 16: ISM Related Deficiencies.....	81
Πίνακας 17: MARPOL Annex I.....	81
Πίνακας 18: Stability,Structure and related Equipment.....	81
Πίνακας 19: Load Lines	81

<i>Πίνακας 20 : Propulsion and Auxilliary Machinery</i>	81
<i>Πίνακας 21: Safety of Navigation</i>	82
<i>Πίνακας 22: Radio Communication</i>	82
<i>Πίνακας 23 :SOLAS related operational Defects</i>	82
<i>Πίνακας 24 :Certification and Watchkeeping</i>	82
<i>Πίνακας 25 :Ship’s Certification and Documents</i>	82
<i>Πίνακας B1 : Lifeboats (0610)</i>	96
<i>Πίνακας B2: Launching Arrangements for Survival Craft (0630)</i>	98
<i>Πίνακας B3: Lifeboat Inventory (0611)</i>	98
<i>Πίνακας B4 : Inflatable Liferrafts (0620)</i>	99
<i>Πίνακας B5: Lifebuoys (0650)</i>	100
<i>Πίνακας B6: Lifejackets (0660)</i>	100
<i>Πίνακας B7: Ventilation, Fire Dampers, Valves, Quick Closing Devices..(0745)</i>	101
<i>Πίνακας B8 : Fire Dumpers (0743)</i>	102
<i>Πίνακας B9 : Fire Fighting Equipment & Appliances (0730)</i>	103
<i>Πίνακας B10 : Fire Pumps (0740)</i>	104
<i>Πίνακας B11 : Emergency Fire Pump (0739)</i>	105
<i>Πίνακας B12: Fire Control Plan (0755)</i>	105
<i>Πίνακας B13 : Fixed Fire Extinguishing Equipment (0725)</i>	105
<i>Πίνακας B14: Personal Equipment (0735)</i>	106
<i>Πίνακας B15 : Ventilators, Air Pipes, Casings (1275)</i>	107
<i>Πίνακας B16: Covers(Hatchways, Portable, Tarpaulins, etc.) (1250)</i>	108
<i>Πίνακας B17: Doors (1270)</i>	109
<i>Πίνακας B18 :Steering Gear (0936)</i>	110
<i>Πίνακας B19: Bulkheads Corrosion (0985)</i>	110
<i>Πίνακας B20: Deck Corrosion (0988)</i>	111
<i>Πίνακας B21: Beams, Frames, Floors-Corrosion (0982)</i>	111
<i>Πίνακας B22: Gangway, Accomodation Ladder (0956)</i>	111
<i>Πίνακας B23: Emergency Lighting, Batteries & Switches (0945)</i>	111
<i>Πίνακας B24: Oil Filtering Equipment (1730)</i>	112
<i>Πίνακας B25: Oil Record Book (1710)</i>	113
<i>Πίνακας B26: SOPEP (1705)</i>	113
<i>Πίνακας B27 : Cleanliness of Engine Room (1420)</i>	114
<i>Πίνακας B28 : Auxiliary Engine (1430)</i>	115
<i>Πίνακας B29 : Magnetic Compass (1541)</i>	116
<i>Πίνακας B30 : Gyro Compass (1540)</i>	116
<i>Πίνακας B31 : Radar (1530)</i>	117
<i>Πίνακας B32: Charts (1550)</i>	117
<i>Πίνακας B33 : Nautical Publications (1570)</i>	117
<i>Πίνακας B34 : Lights, Shapes and Sound Signals (1550)</i>	118
<i>Πίνακας B35: Emergency Preparedness (2540)</i>	119
<i>Πίνακας B36: Fire Drills (2020)</i>	119
<i>Πίνακας B37: Abandon Ship Drills (2025)</i>	120
<i>Πίνακας B38: Certificate for Masters and Officers (0221)</i>	120
<i>Πίνακας B39: Certificate of Competency (0220)</i>	121
<i>Πίνακας B40 : Number of Crew/ Composition(0230)</i>	121

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1: Deficiencies per Area	43
Εικόνα 2: PSC report Form A	44
Εικόνα 3: PSC report Form B	45
Εικόνα 4: Vessel's Data input Form	46
Εικόνα 5: PSCI input Form	47
Εικόνα 6: Δημιουργία query PSC-1560.....	48
Εικόνα 7: Main Switchboard	49
Εικόνα 8: Switchboard :Inspections-audits menu.....	50
Εικόνα 9: Lifeboat's engine.....	74
Εικόνα 10: Lifeboat release mechanism defective.....	75
Εικόνα 11: Engine Room fan fire damper corroded and wasted.....	75
Εικόνα 12: Fire hose and fitting in bad condition.....	76
Εικόνα 13: Emergency fire pump.....	76
Εικόνα 14: Tank air pipes not satisfactory. Ball sealing plate and screws corroded.....	77
Εικόνα 15: Vent in bad condition.....	77
Εικόνα 16: Oil Water Saparator.....	78
Εικόνα 17: Engine room dirty.....	78
Εικόνα 18: Emergency Generator	79
Εικόνα 16: Navigation Lights	79
Εικόνα γ1: Lifeboat	122
Εικόνα γ2: Enclosed Lifeboat	122
Εικόνα γ3: Lifeboat's engine	123
Εικόνα γ4: Lifeboat's inventory.....	123
Εικόνα γ5: Release mechanism for lifeboat.....	124
Εικόνα γ6: Release mechanism inside a free-fall Lifeboat.....	124
Εικόνα γ7: Launching mechanism	125
Εικόνα γ8: Winch Brake	125
Εικόνα γ9: Inflatable Liferaft.....	126
Εικόνα γ10: Liferrafts Launching procedure	126
Εικόνα γ11: Hydrostatic release unit.....	127
Εικόνα γ12: Lifeboat weak link.....	127
Εικόνα γ13: Lifebuoy.....	128
Εικόνα γ14: Lifebuoy with lifeline.....	128
Εικόνα γ15: Lifejackets	129
Εικόνα γ16: Muster station and Lifejacket instructions	129
Εικόνα γ17: Fire-damper opening-closing lever	130
Εικόνα γ18: Manually operated fire-damper.....	130
Εικόνα γ19: Engine room fire damper deteriorated	131
Εικόνα γ20: Hold mushroom vents closing discs corroded, disc holed.....	131
Εικόνα γ21: Fire damper actuator unable to release flap.....	131
Εικόνα γ22: Quick closing valves	132
Εικόνα γ23: Quick closing controls	132
Εικόνα γ24: Portable fire extinguisher.....	133
Εικόνα γ25: Portable fire extinguisher with nozzle.....	133
Εικόνα γ26: Fixed fire extinguishing system control boxes.....	134
Εικόνα γ27: Fixed fire extinguishing system gas bottles.....	134
Εικόνα γ28: Fire hose and fitting in bad condition.....	135
Εικόνα γ29: Fire hoses	135
Εικόνα γ30: Fireman's outfit and equipment.....	136
Εικόνα γ31: Fireman's breathing device.....	136
Εικόνα γ32: Fire control plan.....	137

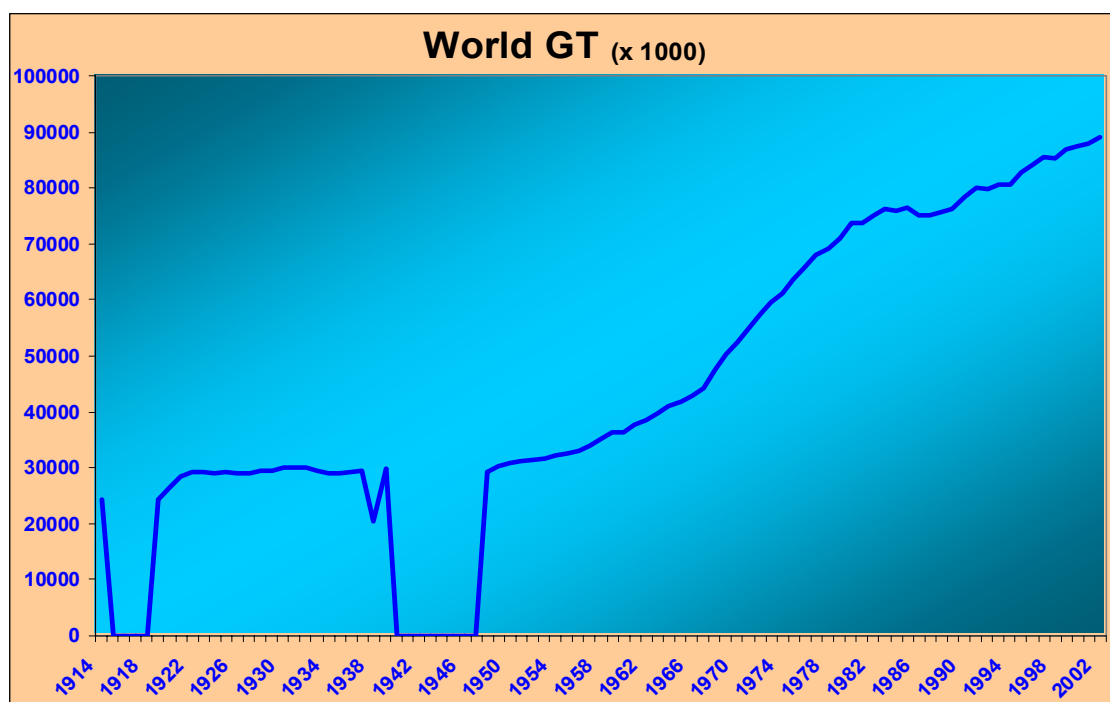
<i>Εικόνα γ33: Fire pumps.....</i>	<i>137</i>
<i>Εικόνα γ34: Vent in good condition.....</i>	<i>138</i>
<i>Εικόνα γ35: Wasted air pipe (1).....</i>	<i>138</i>
<i>Εικόνα γ36: Balltype ballast tank ventilators headed with wasted inner/out wall(1).....</i>	<i>139</i>
<i>Εικόνα γ37: Balltype ballast tank ventilators headed with wasted inner/out wall(2).</i>	<i>139</i>
<i>Εικόνα γ38: Gooseneck air pipe in good condition</i>	<i>140</i>
<i>Εικόνα γ39: Wasted gooseneck type air pipe.....</i>	<i>140</i>
<i>Εικόνα γ40: Cargo hold hatch cover unable to be closed and secured weathertight</i>	<i>141</i>
<i>Εικόνα γ41: Hatch cover securing cleats not secured.....</i>	<i>141</i>
<i>Εικόνα γ42: Hole in hatch coaming.....</i>	<i>142</i>
<i>Εικόνα γ43: Hatch coaming in bad condition.....</i>	<i>142</i>
<i>Εικόνα γ44: Hatch coaming in good condition.....</i>	<i>142</i>
<i>Εικόνα γ45: Fire door release mechanism out of order.....</i>	<i>143</i>
<i>Εικόνα γ46: Watertight door manual opening-closing mechanism</i>	<i>143</i>
<i>Εικόνα γ47: Steering gear room in good condition</i>	<i>144</i>
<i>Εικόνα γ48: Steering gear in bad condition</i>	<i>144</i>
<i>Εικόνα γ49: Bulkhead good condition.....</i>	<i>145</i>
<i>Εικόνα γ50: Bulkhead corroded and leaking.....</i>	<i>145</i>
<i>Εικόνα γ51: Hull crack.....</i>	<i>146</i>
<i>Εικόνα γ52: Hull corrosion</i>	<i>146</i>
<i>Εικόνα γ53: Damaged frame</i>	<i>146</i>
<i>Εικόνα γ54: Bad gangway</i>	<i>147</i>
<i>Εικόνα γ55: Good gangway.....</i>	<i>147</i>
<i>Εικόνα γ56: Lamp in bad condition</i>	<i>148</i>
<i>Εικόνα γ57: Battery in bad condition.....</i>	<i>148</i>
<i>Εικόνα γ58: Batteries in good condition</i>	<i>148</i>
<i>Εικόνα γ59: Oil water separator.....</i>	<i>149</i>
<i>Εικόνα γ60: Oil filter for O.W.S.....</i>	<i>149</i>
<i>Εικόνα γ61: Oil filtering equipment monitoring and control system</i>	<i>150</i>
<i>Εικόνα γ62: Oil record book.....</i>	<i>150</i>
<i>Εικόνα γ63: SOPEP equipment in good condition.....</i>	<i>151</i>
<i>Εικόνα γ64: SOPEP equipment in bad condition.....</i>	<i>151</i>
<i>Εικόνα γ65: Engine room dirty.....</i>	<i>152</i>
<i>Εικόνα γ66: Engine room bilges</i>	<i>152</i>
<i>Εικόνα γ67: Auxiliary engine.....</i>	<i>153</i>
<i>Εικόνα γ68: Auxiliary machinery.....</i>	<i>153</i>
<i>Εικόνα γ69: Magnetic compass in good condition.....</i>	<i>154</i>
<i>Εικόνα γ70: Magnetic compass in bad condition.....</i>	<i>154</i>
<i>Εικόνα γ71: Steering indicators.....</i>	<i>155</i>
<i>Εικόνα γ72: ARPA radar</i>	<i>155</i>
<i>Εικόνα γ73: Navigation lights operation diagram.....</i>	<i>156</i>
<i>Εικόνα γ74: Navigation lights.....</i>	<i>156</i>
<i>Εικόνα γ75: Charts.....</i>	<i>157</i>
<i>Εικόνα γ76: Nautical Publications.....</i>	<i>157</i>
<i>Εικόνα γ77: Fire drill.....</i>	<i>158</i>
<i>Εικόνα γ78: Lifeboat drill.....</i>	<i>158</i>
<i>Εικόνα γ79: Continuous Synopsis Report</i>	<i>159</i>
<i>Εικόνα γ78: International Oil Pollution Prevention Certificate.....</i>	<i>159</i>

1. ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ «ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ» (PORT STATE CONTROL)

1.1 Εισαγωγή

Η ναυτιλία, αποτελεί πιθανότατα την πιο εκτεταμένη και διεθνοποιημένη βιομηχανία, καθώς η φύση της επιτρέπει ή απαιτεί την ανάμειξη και συμμετοχή ενός ευρύτατου φάσματος νοοτροπίας, κουλτούρας και πρακτικών. Το μεγάλο της πλεονέκτημα σε σχέση με την υπόλοιπη βιομηχανία μεταφορών αποτελεί αναμφισβήτητα η υψηλή μεταφορική ικανότητα ανά διαδρομή και άρα το χαμηλό σχετικό κόστος που προσφέρει στο ναυλωτή. Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση, δυνάμει της γεωγραφίας της, αφού περισσότερο από το 90% του εξωτερικού της εμπορίου και το 43% του εσωτερικού της μεταφέρονται δια θαλάσσης. Επίσης περισσότεροι από ένα δισεκατομμύριο τόνοι φορτίου ετησίως φορτώνονται και ξεφορτώνονται στους λιμένες της ΕΕ. Το ένα τρίτο των θαλάσσιων επιχειρήσεων του παγκόσμιου στόλου είναι υπό τον έλεγχο υπηκόων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και περίπου 40% του εμπορίου της ΕΕ φέρεται στα σκάφη που ελέγχονται από τα ενδιαφέροντα της ΕΕ. Έτσι δεν πρέπει να προξενεί έκπληξη το γεγονός ότι ο διεθνής στόλος βρίσκεται σε μια συνεχή άνοδο, με σπάνιες περιόδους κάμψης, από το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου και μετά. Ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών - συμπεριλαμβανομένης της ναυπηγικής, λιμένες, αλιεία και σχετικές βιομηχανίες και υπηρεσίες - απασχολεί περίπου 2.5 εκατομμύρια ανθρώπους στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η Ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην οικονομική ανάπτυξη των χωρών μελών της, αυξάνοντας το εθνικό τους προϊόν, και ενισχύοντας τη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς. Επομένως η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η θωράκιση των θαλασσιών μεταφορών αποτελούν άμεσες προτεραιότητες για την διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση.



Σχήμα 1: World GT per year

Κάθε πλοίο πρέπει να ανήκει σε κάποιο κράτος σημαίας. Αυτό είναι γνωστό ως η εθνικότητα του πλοίου ή η σημαία του. Ειδικότερα το πλοίο είναι εγγεγραμμένο σε κάποιο λιμάνι του κράτους σημαίας γνωστό ως λιμάνι εγγραφής. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο κάθε κράτος που επιτρέπει την εγγραφή πλοίων κάτω από την σημαία του έχει το δικαίωμα να τα ελέγχει σε τεχνικά και λειτουργικά θέματα. Το κράτος της σημαίας πρέπει να λαμβάνει μέτρα για τα πλοία που πλέουν με την σημαία του για να εξασφαλίζει την ασφάλεια στην θάλασσα όσον αφορά την κατασκευή του πλοίου και τη διαχείριση του, την αξιοπλοΐα του, την ικανότητα του πληρώματος, τις συνθήκες εργασίας και την πρόληψη ατυχημάτων. Είναι καθήκον του κράτους σημαίας να λαμβάνει όλα εκείνα τα απαραίτητα μέτρα που θα διασφαλίσουν στα πλοία που πλέουν με την σημαία του τον εναρμονισμό με όλους τους διεθνείς κανονισμούς και νομοθεσίες αλλά και την ικανότητα να πλέουν σε όλες τις θάλασσες και σε όλα τα λιμάνια. Αυτό το πετυχαίνει με τις τακτικές επιθεωρήσεις που κάνουν εξουσιοδοτημένοι επιθεωρητές σε όλα τα πλοία. Οι επιθεωρήσεις αυτές λέγονται «Επιθεωρήσεις Σημαίας».

Το γεγονός ότι όλα τα κράτη σημαίας δεν ενεργούν υπεύθυνα όπως ορίζουν οι διεθνείς κανονισμοί - δεν ελέγχουν όλα τα πλοία τους ή κάνουν ελλιπείς ελέγχους - ανάγκασε πολλά κράτη να επιβάλλουν πρόσθετες επιθεωρήσεις στα πλοία που μπαίνουν στα λιμάνια τους πριν τα αφήσουν να αποπλεύσουν. Οι επιθεωρήσεις αυτές ονομάζονται **«Επιθεωρήσεις των Λιμενικών Αρχών» (Port State Control)** και ο αριθμός των κρατών που τις εφαρμόζουν συνεχώς αυξάνεται. Τα κράτη αυτά κυρίως βάση της γεωγραφικής τους θέσης σχημάτισαν Τοπικές Συμφωνίες (Regional Agreements) όπως το Paris MOU, το Tokyo MOU, το Black Sea MOU κ.α. οι οποίες ορίζουν τους ελέγχους που θα γίνονται στις επιθεωρήσεις και δίνουν τις κατάλληλες οδηγίες στους επιθεωρητές τους. Έχουν λίστες με όλα τα πιθανά ελαττώματα που μπορεί να συναντήσουν οι επιθεωρητές πάνω στο πλοίο και με τα μέτρα που πρέπει να πάρουν. Επίσης δημοσιεύουν τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων ώστε να γνωρίζουν όλα τα λιμάνια αλλά και οι πλοιοκτήτες, το ιστορικό του κάθε πλοίου. Όταν είναι αναγκαίο προχωρούν σε κρατήσεις των πλοίων που δεν συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς και συχνά προχωρούν ακόμα περισσότερο με το να εξορίσουν τα πλοία που επανειλημμένως έχουν κρατηθεί από όλα τα λιμάνια της Τοπικής Συμφωνίας.

1.2 Γενικά

1.2.1 Διεθνής συμβάσεις και νομοθεσία

Οι διεθνείς συμβάσεις είναι συνθήκες με πολλά συμβαλλόμενα μέρη, πολύπλευρες συμφωνίες με τις οποίες τα κράτη συμφωνούν να δεσμευθούν για κάποια ζητήματα. Μια συνθήκη είναι μια συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών για να γίνει κάτι, ή για να απόσχει από το να κάνει κάτι, και δεν είναι γενικά νόμιμα εκτελέσιμη, αν και αυτό αλλάζει. Μέχρι σήμερα, το διεθνές δίκαιο των συνθηκών κυβερνήθηκε από τους συνήθεις κανόνες του διεθνούς δικαίου. Εντούτοις, πολλές (αλλά όχι όλες) από τις πτυχές του νόμου για την συνθήκη έχουν κωδικοποιηθεί στη Συνθήκη της Βιέννης σχετικά με το νόμο των Συνθηκών το 1969, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ το 1980. Η ανάπτυξη των διεθνών θαλάσσιων συμβάσεων συμπεριλαμβάνεται στο πρόγραμμα εργασίας πολλών διεθνών οργανισμών, όπως ο IMO, ο ILO, το UN. Συνήθως μια σύμβαση προκύπτει από μια αναγνωρισμένη ανάγκη. Συχνά είναι κάτι που προκύπτει από μια πρόταση που υποβάλλεται, και μια προκύπτουσα σύσταση σε μια Επιτροπή ή μια υποεπιτροπή του IMO. Ως αποτέλεσμα αυτών των συζητήσεων, προετοιμάζονται τα σχέδια του κανονισμού και συγκαλείται μια διπλωματική διάσκεψη για να αναθεωρήσει, να συζητήσει, να τροποποιήσει και να υιοθετήσει τελικά την επακόλουθη συνθήκη.

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

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

Για να εφαρμόσουν τα κράτη τις διεθνείς συμβάσεις που έχουν επικυρώσει, πρέπει να ενσωματώσουν τις διατάξεις τους στην εθνική νομοθεσία, δεδομένου ότι οι συμβάσεις οι ίδιες δεν περιέχουν τις διατάξεις επιβολής. Ο τρόπος που θα γίνει αυτό εξαρτάται από το κρατικό σύνταγμα. Σε μερικές περιπτώσεις, μια σύμβαση γίνεται μέρος της εθνικής νομοθεσίας αυτόματα μέσω της πράξης της επικύρωσης ή της προσθήκης. Συχνότερα, το κρατικό σύνταγμα θα απαιτήσει ότι οι συνθήκες και οι συμβάσεις στις οποίες ο ανώτερος υπάλληλος επιθυμεί το κράτος για να γίνει συμβαλλόμενο μέρος θα απαιτήσουν την έγκριση από το νομοθετικό σώμα. Αυτό γίνεται στη περίπτωση που οι υποχρεώσεις της σύμβασης θα επιβάλουν κυρώσεις ή ελέγχους στο ευρύ κοινό.

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

Σε γενικές γραμμές, οι συμβάσεις είναι γενικής φύσης. Πρέπει να είναι για να καλυφθεί μια ευρεία ποικιλία των νομικών συστημάτων στις διαφορετικές χώρες σε όλο

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

Το ότι μια χώρα δεν υπέγραψε, δεν επικύρωσε ή δεν δέχτηκε μια σύμβαση δε σημαίνει ότι δεν έχει κανένα περαιτέρω ενδιαφέρον για εκείνη την σύμβαση. Προτού οι συμβάσεις να γίνουν κανόνας, πολλές χώρες δεσμεύονται από το διεθνές δίκαιο.

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

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

1.2.2 Κανονισμός για την ασφάλεια

Κανονισμός 19 του κεφαλαίου I της SOLAS 1974 των κρατών: "Κάθε σκάφος εβρισκόμενο σε έναν λιμένα ενός άλλου συμβαλλόμενου κράτους υποβάλλεται σε έλεγχο από τους ανώτερους υπαλλήλους που εγκρίνονται κατάλληλα από την κυβέρνηση εφ' όσον αυτός ο έλεγχος κατευθύνεται προς την επαλήθευση ότι τα πιστοποιητικά που εκδίδονται στο πλαίσιο του κανονισμού 12 ή του 13 ισχύουν." Ο κανονισμός υπογραμμίζει ότι αυτά τα πιστοποιητικά θα γίνουν αποδεκτά" εκτός αν υπάρχουν σαφείς λόγοι για να θεωρήσουν ότι η κατάσταση του σκάφους ή του εξοπλισμού του δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά με τις λεπτομέρειες οποιαδήποτε από τα πιστοποιητικά ". Σε αυτήν την περίπτωση "ο ανώτερος υπάλληλος που πραγματοποιεί τον έλεγχο θα λάβει τέτοια μέτρα ώστε να εξασφαλίσει ότι το σκάφος δεν θα πλεύσει έως ότου μπορεί να προχωρήσει στη θάλασσα χωρίς κίνδυνο στους επιβάτες ή το πλήρωμα". Το σκάφος μπορεί να τεθεί υπό κράτηση εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι για να θεωρήσουν ότι η κατάσταση του σκάφους και του εξοπλισμού του δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά με τις λεπτομέρειες εκείνου του πιστοποιητικού.

Εντούτοις, σε περίπτωση που τέτοια μέτρα λαμβάνονται, το κράτος σημαίας (και ο IMO) πρέπει να ειδοποιηθούν. Εν πάση περιπτώσει, οι λιμενικές αρχές πρέπει να καταβάλουν κάθε πιθανή προσπάθεια να αποφύγουν αδικαιολόγητη καθυστέρηση του σκάφους.

1.3 Κρατικός Έλεγχος Λιμένος(PSC)

1.3.1 Ιστορικό πλαίσιο

Σαν αποτέλεσμα του συνεδρίου για τον Τιτανικό στις 12 Νοεμβρίου 1914, η υλοποίηση διεθνών κανονισμών για την ασφάλεια στη θάλασσα άρχισε. Ορισμένες κυβερνήσεις με ναυτική βιομηχανία στις χώρες τους απαίτησαν ενιαίους κανονισμούς για ελάχιστα «standards» για τις κατασκευές πλοίων. Ανάμεσα σ' αυτούς τους κανονισμούς η βάση για κοινή αποδοχή των πιστοποιητικών και κανονισμών για την ασφάλεια στη θάλασσα και των έλεγχου των πλοίων θεσπίστηκε. Λόγω όμως του πολέμου οι συμφωνίες αυτές έπρεπε να αναβληθούν. Ήδη με την έγκριση της SOLAS '29 (Safety of Life at Sea, 1929) η δυνατότητα για υλοποίηση των επιθεωρήσεων ξένων πλοίων στα λιμάνια έγινε πραγματικότητα. Από τότε οι κανονισμοί για την επιθεώρηση πλοίων τροποποιήθηκε και αντιγράφηκε και σε άλλα διεθνής συνέδρια.

Στο SOLAS 74/78, Chapter I, „General Provisions“ εντός του Reg. 19 το Port State Control ορίζεται με αναφορά στο IMO Resolution A.787(19). Αυτός ο κανονισμός καθορίζει τη νομική βάση για τη δουλειά των PSCO's (Port State Control Officers). Το 1978 η πρώτη συμφωνία που ονομάστηκε “The Hague Memorandum of Understanding“ εκπονήθηκε από ένα αριθμό από ευρωπαϊκές αρχές ναυτιλίας. Το Μάρτιο του 1978 η καταστροφή του "Amoco Cadiz" στις Βρετανικές ακτές προκάλεσε καταστροφική οικολογική ρύπανση. Αυτό το γεγονός απαίτησε ισχυρότερες πολιτικές δραστηριότητες για την ασφάλεια στη θάλασσα. Ακολούθως στην Ευρώπη υπογράφηκε το "Paris Memorandum of Understanding on Port State Control" από τις Ευρωπαϊκές κυβερνήσεις με σκοπό να αρχίσουν ενοποιημένες προσπάθειες για παρακολούθηση των ακόλουθων:

- Standards for improving the safety of life at sea,
- Standards for preventing environmental pollution and
- Standards for improving living conditions onboard

Ο κρατικός έλεγχος λιμένων (PSC) είναι η επιθεώρηση των ξένων σκαφών στους εθνικούς λιμένες με σκοπό την επιβεβαίωση ότι η ασφάλεια, η κατασκευή, η διαχείριση και ο εξοπλισμός του σκάφους συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των διεθνών θαλάσσιων συμβάσεων και ότι το σκάφος είναι επανδρωμένο και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις εφαρμόσιμες εθνικές νομοθεσίες.

Εμφανίζεται όταν αποτύχουν οι πλοιοκτήτες, οι νηογνώμονες και οι υπηρεσίες κράτους σημαίας να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις των διεθνών θαλάσσιων συμβάσεων. Αν και γίνεται κατανοητό ότι η τελευταία ευθύνη για τις συμβάσεις αφήνεται στα κράτη σημαίας, οι λιμενικές αρχές έχουν το δικαίωμα να επιθεωρήσουν τα ξένα σκάφη στους λιμένες τους για να εξασφαλίσουν ότι οποιεσδήποτε ανεπάρκειες που βρίσκονται αποκαθίστανται προτού να τους επιτραπεί να αποπλεύσουν. Ο κρατικός έλεγχος λιμένων θεωρείται συμπληρωματικός στον έλεγχο κράτους σημαίας.

Τα τελευταία χρόνια, η σημασία του κρατικού ελέγχου λιμένων έχει αναγνωριστεί ευρέως και έχει υπάρξει σημαντική κινητοποίηση στις διάφορες περιοχές προς την καθιέρωση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης στην αποτελεσματική εφαρμογή των παροχών ελέγχου.

1.3.2 Το διεθνές πλαίσιο

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

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

1.3.3 Δικαιώματα των λιμενικών αρχών

Τα παράκτια κράτη ασκούν ορισμένα συγκεκριμένα δικαιώματα στα σκάφη μέσα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη των 200 ναυτικών μιλίων τους, ειδικά για την αλιεία και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Μέσα σε αυτήν την περιοχή, τα παράκτια κράτη έχουν τα κυρίαρχα δικαιώματα με σκοπό την εξερεύνηση και εκμετάλλευση, τη συντήρηση και τη διαχείριση των πόρων διαβίωσης και μη διαβίωσης της θάλασσας και του βυθού.

Όταν ένα σκάφος είναι μέσα στην αρμοδιότητα ενός άλλου κράτους, η αρμοδιότητα κράτους σημαίας είναι ταυτόχρονη με αυτήν των παράκτιων ή λιμενικών αρχών. Σύμφωνα με το σύνηθες διεθνές θαλάσσιο δίκαιο, καθώς επίσης και με τη Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το νόμο της θάλασσας, 1982 (UNCLOS), ένα κράτος έχει το δικαίωμα να ασκήσει κάποιο βαθμό ελέγχου σε πλοία ξένων σημαίων που βρίσκονται μέσα στην αρμοδιότητά του. Εντούτοις, κάτω από UNCLOS, τα παράκτια κράτη εξουσιοδοτούνται μόνο για να επέμβουν στη λειτουργία ενός σκάφους όπου έχει, ή είναι πιθανό να έχει, επίδραση στην προστασία και τη συντήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οποιαδήποτε τέτοια επέμβαση πρόκειται να διευθυνθεί με τον οφειλόμενο σεβασμό στα δικαιώματα και τα καθήκοντα άλλων κρατών.

Εκτός από την εδαφική αρμοδιότητα, ο διεθνής θαλάσσιος οργανισμός (IMO) και οι συμβάσεις διεθνούς οργανισμού εργασίας (ILO) παρέχουν στα κράτη τη δυνατότητα να διευθυνθούν οι επιθεωρήσεις PSC των ξένων σκαφών μέσα στους λιμένες τους. Η αρχική ευθύνη για το νόμο και την τάξη, την επί του σκάφους πειθαρχία, την κατάλληλη ναυσιπλοΐα και τη ναυτική τέχνη, την ασφάλεια των σκαφών και των προσώπων εν πλω και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης εναπόκειται στο κράτος σημαίας, όπου το σκάφος είναι καταχωρημένο. Η ευθύνη για ότι ένα σκάφος είναι εξοπλισμένο,

λειτουργημένο, διατηρημένο και επανδρωμένο σύμφωνα με τις διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις ανήκει επίσης στο κράτος σημαίας.

Παγκοσμίως αναγνωρίζεται ότι τα ξένα εμπορικά σκάφη υπόκεινται στην αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους όταν είναι στα εσωτερικά του ύδατα. Τα κράτη έχουν χρησιμοποιήσει δύο επιχειρήματα για να δικαιολογήσουν την άσκηση του PSC :

- 1) Το δικαίωμα self-protection για τους πολίτες του και το περιβάλλον ενάντια στους κινδύνους που παρουσιάζονται με τα κάτω του μετρίου σκάφη.
- 2) Διεθνής επιβολή των συμβάσεων που εξετάζουν την ασφάλεια εν πλω, με την παρεμπόδιση των αναξιόπλων σκαφών από την πλεύση τους στη θάλασσα.

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

Οι επιθεωρήσεις PSC διευθύνονται για να εξασφαλίσουν ότι τα ξένα σκάφη είναι πλοία που δεν θέτουν κίνδυνο ρύπανσης, παρέχουν ένα υγιές και ασφαλές εργασιακό περιβάλλον και συμμορφώνονται με τη σχετική διεθνή Συνθήκη. Στις περισσότερες συμβάσεις υπάρχει μια προειδοποίηση ότι η επιθεώρηση δεν πρέπει να καθυστερήσει αδικαιολόγητα το σκάφος. Επιπλέον, τα σκάφη που επιλέγονται για τις επιθεωρήσεις δεν πρέπει να επιλεγούν κατά τρόπο μεροληπτικό αλλά η επιλογή πρέπει να είναι ομοιόμορφη.

Οι λιμενικές αρχές εφαρμόζουν τις συμβάσεις που έχουν τεθεί σε ισχύ και που έχουν εφαρμοστεί, όχι μόνο στα σκάφη της χώρας τους αλλά και στα σκάφη που φέρουν τη σημαία κρατών που δεν έχουν επικυρώσει μια σύμβαση, αφού πλέον δεν θα υπάρχει ευνοϊκή αντιμετώπιση. Ένα κράτος μπορεί επίσης να θεσπίσει εσωτερικούς νόμους και να επιβάλει πρόσθετους εθνικούς κανόνες και κανονισμούς σχετικά με τα ξένα σκάφη που εισέρχονται στα ύδατά του. Οι Ηνωμένες Πολιτείες, παραδείγματος χάριν, έχουν θεσπίσει το νόμο ρύπανσης πετρελαίου, 1990 (OPA 90).

1.3.4 Οι εγκαταστάσεις υποδοχής και τα σκάφη λιμένων

Το παράκτια κράτη πρέπει να παράσχουν εγκαταστάσεις για τα σκάφη έτσι ώστε να απελευθερωθούν τα απόβλητα τους (πετρελαιοειδή απόβλητα, χημικά υπολείμματα, λύματα, απορρίμματα) στα λιμάνια τους και όχι στα θαλάσσια ύδατα. Όλοι οι συμμετέχοντες (MARPOL) πρέπει να εξασφαλίσουν την παροχή επαρκών εγκαταστάσεων για την υποδοχή των ελαιούχων υπολειμμάτων και μιγμάτων στα τερματικά φόρτωσης πετρελαίου, τους λιμένες επισκευής κλπ... Εντούτοις, πολλοί σταθμοί φόρτωσης πετρελαίου βρίσκονται στις αναπτυσσόμενες χώρες που συχνά δεν έχουν τα κεφάλαια για την κατασκευή τέτοιων εγκαταστάσεων. Οι οδηγίες του MARPOL δεν υποχρεώνουν τις κυβερνήσεις αυτών των χωρών να παρέχουν αυτές τις εγκαταστάσεις υποδοχής, ούτε διευκρινίζουν ότι πρέπει αυτές αν υπάρχουν να παρέχονται δωρεάν. Είναι ειρωνικό ότι πολλές χώρες που έχουν παραπονεθεί για τη θαλάσσια ρύπανση στα ύδατά τους είναι οι ίδιες οι χώρες που έχουν αποτύχει να

εξασφαλίσουν ότι οι κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής παρέχονται, όπου είναι απαραίτητο, στους λιμένες τους.

Υπάρχουν διάφορες οδηγίες για την παροχή επαρκών εγκαταστάσεων υποδοχής στους λιμένες που δημοσιεύονται από τον ΙΜΟ που επιδεικνύουν πώς οι εγκαταστάσεις υποδοχής για τις διάφορες ουσίες μπορούν να παρασχεθούν με λογικό κόστος. Η αποτυχία να παρασχεθούν τέτοιες εγκαταστάσεις σημαίνει ότι τα σκάφη θα πρέπει ή να προσπαθήσουν να κρατήσουν τα απόβλητα που παράγονται εν πλω για πάντα, ή να παρεκκλίνουν σε ένα λιμάνι όπου οι εγκαταστάσεις υποδοχής είναι διαθέσιμες, (προσθέτοντας στις λειτουργικές δαπάνες) ή παράνομα να απαλλαχθούν από αυτά στη μέση του ωκεανού και να διακινδυνεύσουν μερικές φορές τεράστιες ποινικές ρήτρες.

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

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

(α) Κατασκευή, εξοπλισμός και πλοϊμότητα των σκαφών.

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

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

1.3.5 Λόγοι που καθιστούν απαραίτητη την επιθεώρηση από το PSC

Ο κόσμος της ναυτιλίας είναι κάθε άλλο παρά ιδανικός και μερικά κράτη σημαίας είναι είτε ανίκανα είτε απρόθυμα να πραγματοποιήσουν τις διεθνείς ευθύνες τους. Εάν όλα τα κράτη σημαίας εκτελούσαν τα καθήκοντά τους ικανοποιητικά δεν θα υπήρχε καμία ανάγκη για το PSC. Δυστυχώς, αυτό δεν ισχύει, όπως αποδεικνύεται από τα πολλά θαλάσσια ατυχήματα σε όλο τον κόσμο. Υπάρχουν χιλιάδες γεγονότα που περιλαμβάνουν την απώλεια ζωής, την απώλεια ιδιοκτησίας και ζημίας στο περιβάλλον που έχουν εμφανιστεί τα τελευταία 40 χρόνια, μερικά από τα οποία είναι ευρέως γνωστά, και άλλα που είναι κατά ένα μεγάλο μέρος απαρατήρητα από τον Τύπο και το κοινό. Οι επιθεωρήσεις PSC των σκαφών ξένης σημαίας εξασφαλίζουν ότι το κράτος σημαίας διατηρεί τις υποχρεώσεις του όσον αφορά διάφορες συμβάσεις ΙΜΟ και ΙΛΟ. Με το συνδυασμό με άλλες χώρες για να διαμορφώσει τις περιφερειακές συμφωνίες PSC, η αποτελεσματικότητα αυτών των προγραμμάτων επιθεώρησης έχει αυξηθεί, ενώ το κόστος στις λιμενικές αρχές και η δυσχέρεια στον πλοιοκτήτη και οι δύο έχουν μειωθεί.

Στην πράξη, πολλά σκάφη δεν καλούν τακτικά τους επιθεωρητές στους λιμένες κράτους σημαίας και αυτό μπορεί να περιορίσει τη δυνατότητα του κράτους σημαίας να

αστυνομεύσει αποτελεσματικά και να επιβάλει τα πρότυπα των συμβάσεων στα σκάφη του. Αυτό ενθαρρύνει μερικά σκάφη να πλέουν σε μια κατάσταση κάτω του μετρίου, διακινδυνεύοντας έτσι την ασφάλεια άλλων σκαφών, τις ζωές των ναυτικών καθώς και την ασφάλεια του περιβάλλοντος.

1.3.6 Ο ρόλος του κράτους σημαίας

Τα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι το σκάφος ανταποκρίνεται στα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων και στους κανόνες των Νηογνομόνων παρέχονται γενικά από την παρουσία στο σκάφος των έγκυρων πιστοποιητικών. Για να εξασφαλίσει το κάθε κράτος ότι τα σκάφη του ανταποκρίνονται και στη συνέχεια διατηρούνται στα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων, πρέπει να έχει τις κατάλληλες διαδικασίες, που θα του εξασφαλίζουν ότι τα σκάφη επιθεωρούνται περιοδικά και παίρνουν νέα πιστοποιητικά. Αυτή η ευθύνη ισχύει ανεξάρτητα από εάν ένα κράτος σημαίας πραγματοποιεί τις έρευνες του χρησιμοποιώντας τους επιθεωρητές του ή επιτρέπει σε μια αναγνωρισμένη οργάνωση (RO) να πραγματοποιήσει τις έρευνες και να εκδώσει τα διεθνή πιστοποιητικά εξ ονόματός του. Τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων (IACS) ανταποκρίνονται στα κατώτατα επίπεδα που απαιτούνται από ένα RO. Σε πολλές περιπτώσεις επομένως, επιθεωρητές των Νηογνομόνων αναλαμβάνουν όλη την εργασία πιστοποίησης στο σκάφος.

1.3.7 Ευθύνη κράτους σημαίας απέναντι στο κρατικό έλεγχο λιμένων

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

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

Όσον αφορά τη ρύπανση από τα σκάφη, ο UNCLOS επιβάλλει τις υποχρεώσεις και στα κράτη σημαίας και στα παράκτια κράτη. Τα παράκτια κράτη μπορούν, στην άσκηση των κυρίαρχων δικαιωμάτων τους μέσα στα χωρικά ύδατά τους, να εκδώσουν τους νόμους και τους κανονισμούς για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα ξένα σκάφη. Τα κράτη που γίνονται συμβαλλόμενα μέρη σε μια σύμβαση δέχονται ορισμένες υποχρεώσεις, αλλά και αποκτούν ορισμένα δικαιώματα και προνόμια έναντι άλλων κρατών που είναι συμβαλλόμενα μέρη. Το κράτος σημαίας συμφωνεί να λάβει ορισμένα μέτρα ενάντια στα σκάφη που καταχωρούνται στην αρμοδιότητά του, αλλά και δέχεται ότι οι παράκτιες και λιμενικές αρχές μπορούν να λάβουν ορισμένα μέτρα ενάντια στα σκάφη του κράτους σημαίας όταν είναι κάτω από

(την ταυτόχρονη) αρμοδιότητά τους. Εντούτοις, αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη δέχονται ότι τα μέτρα που μπορούν να ληφθούν είναι περιορισμένα σε εκείνα που περιλαμβάνονται στη Συνθήκη.

1.3.8 Γενικά για τα κράτη σημαίας

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

1.3.9 Οι συνθήκες αναλυτικότερα

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

Υπάρχουν διάφορες διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις με τις παροχές PSC. Το δικαίωμα να επιθεωρηθούν τα σκάφη καθορίζεται στην ακολουθία των Συνθηκών:

- SOLAS Convention 74/78
- MARPOL Convention 73/78
- Load line Convention 1966
- STCW Convention 1995
- Collision Prevention Regulations 1972, (COLREG 72)
- International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969 (TONNAGE 1969)
- Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention)

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

Τα κράτη σημαίας υποχρεώνονται για να καθιερώσουν και να διατηρήσουν τον αποτελεσματικό έλεγχο των σκαφών που φέρουν τη σημαία τους. Αυτή η απαίτηση καθορίζεται στο άρθρο 94 UNCLOS και περιλαμβάνεται συγκεκριμένα στις Συνθήκες

που απαριθμούνται ανωτέρω. Οι επιθεωρητές κράτους σημαίας πρέπει να έχουν μια άριστη εκπαίδευση, καθώς επίσης και τα κατάλληλα προσόντα και την εμπειρία. Εντούτοις, αναγνωρίζεται ότι μερικές χώρες δεν μπορούν να έχουν τους ικανοποιητικούς αριθμούς τέτοιων ικανών ατόμων. Σε αυτές τις περιπτώσεις, τα κράτη μπορούν να εξουσιοδοτήσουν τις ευθύνες τους εν προκειμένω στις "αναγνωρισμένες οργανώσεις που ενεργούν εξ' ονόματος της διοίκησης". Ο IMO έχει δημοσιεύσει "τις οδηγίες που επιτρέπουν στις οργανώσεις για να ενεργήσουν εξ' ονόματος μιας διοίκησης" στο ψήφισμα A.739(18). Οι περισσότερες από αυτές τις εξουσιοδοτημένες οργανώσεις είναι Νηογνώμονες.

1.3.10 Εναρμόνιση των κανόνων

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

1.3.11 Ο κώδικας ISM

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

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



1.4 Ανάπτυξη των Περιφερειακών Συμφωνιών Κρατικού Ελέγχου Λιμένων

1.4.1 Εμφάνιση των περιφερειακών συμφωνιών

Μια ασυντόνιστη προσπάθεια επιθεωρήσεων PSC μέσα σε μια περιοχή μπορεί να οδηγήσει στην επανάληψη του φαινομένου να πλέουν στις θάλασσες πλοία που δεν τηρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές. Εάν οι επιθεωρητές του PSC δεν έχουν καμία προγενέστερη γνώση των προηγούμενων επιθεωρήσεων, δεν μπορούν να ακολουθήσουν στη διόρθωση των ανεπαρκειών ή των συνήθων παραβατών στόχων. Επίσης πλοία που δεν τηρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές θα επισκέπτονται λιμάνια όπου υπάρχουν λιγότερο αυστηρές επιθεωρήσεις των PSC. Αυτό μπορεί να παρακωλύσει την οικονομική κατάσταση των λιμένων που πραγματοποιούν τις κατάλληλες επιθεωρήσεις. Για να αποφευχθούν τα παραπάνω έχουν δημιουργηθεί διάφορες περιφερειακές συμφωνίες.

Οι σημαντικότερες λειτουργίες μέσα σε αυτές τις περιφερειακές συμφωνίες είναι ο σχηματισμός μιας γραμματείας και η καθιέρωση των κεντρικών βάσεων δεδομένων έτσι ώστε οι εθνικές λειτουργίες ελέγχου PSC να μπορούν να εκθέσουν τις πληροφορίες και όλα τα μέλη μπορούν να έχουν πρόσβαση στη βάση δεδομένων και να εξετάσουν την ιστορία των PSC ενός σκάφους. Αυτό επιτρέπει στα μέλη να ανταλλάξουν τις πληροφορίες τους για τα σκάφη, τα αρχεία τους και τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που πραγματοποιούνται. Αυτές οι πληροφορίες είναι σημαντικές δεδομένου ότι επιτρέπουν στους επόμενους λιμένες της κλήσης να στοχεύσουν μόνο τα σκάφη που δεν έχουν επιθεωρηθεί πρόσφατα. Γενικά, τα σκάφη που επιθεωρούνται μέσα στους προηγούμενους έξι μήνες δεν ξαναεπιθεωρούνται εκτός αν υπάρχουν σαφείς λόγοι. Ένας άλλος λόγος είναι να εξασφαλιστεί ότι τα προσδιορισμένα κάτω του μετρίου σκάφη ελέγχονται αποτελεσματικά, ειδικά αυτά που τους έχει επιτραπεί να πλεύσουν με ορισμένα δευτερεύοντα ελαττώματα με την προϋπόθεση ότι αυτά θα αποκατασταθούν στο επόμενο λιμάνι.

1.4.2 Οι κανόνες που κυβερνούν τις δραστηριότητες του κρατικού ελέγχου λιμένων

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

Οι διαδικασίες δεν είναι υποχρεωτικές και προσφέρουν μόνο την καθοδήγηση στις λιμενικές αρχές, αν και οι διαδικασίες αυτές έχουν αναπτυχθεί και έχουν συμφωνηθεί διεθνώς. Ενώ θα έπρεπε οι λιμενικές αρχές των τοπικών συμβάσεων να χρησιμοποιούν τις διαδικασίες αυτές όταν ασκούν τον κρατικό έλεγχο λιμένων, στην πράξη υπάρχουν αρκετές παραλλαγές με τον τρόπο που ερμηνεύονται. Για παράδειγμα εάν οι διαδικασίες των ελέγχων ερμηνεύονταν αυστηρά, μια γενική επιθεώρηση ή μια επιθεώρηση ρουτίνας θα περιοριζόταν στον έλεγχο των πιστοποιητικών του σκάφους, εκτός από κάποιες

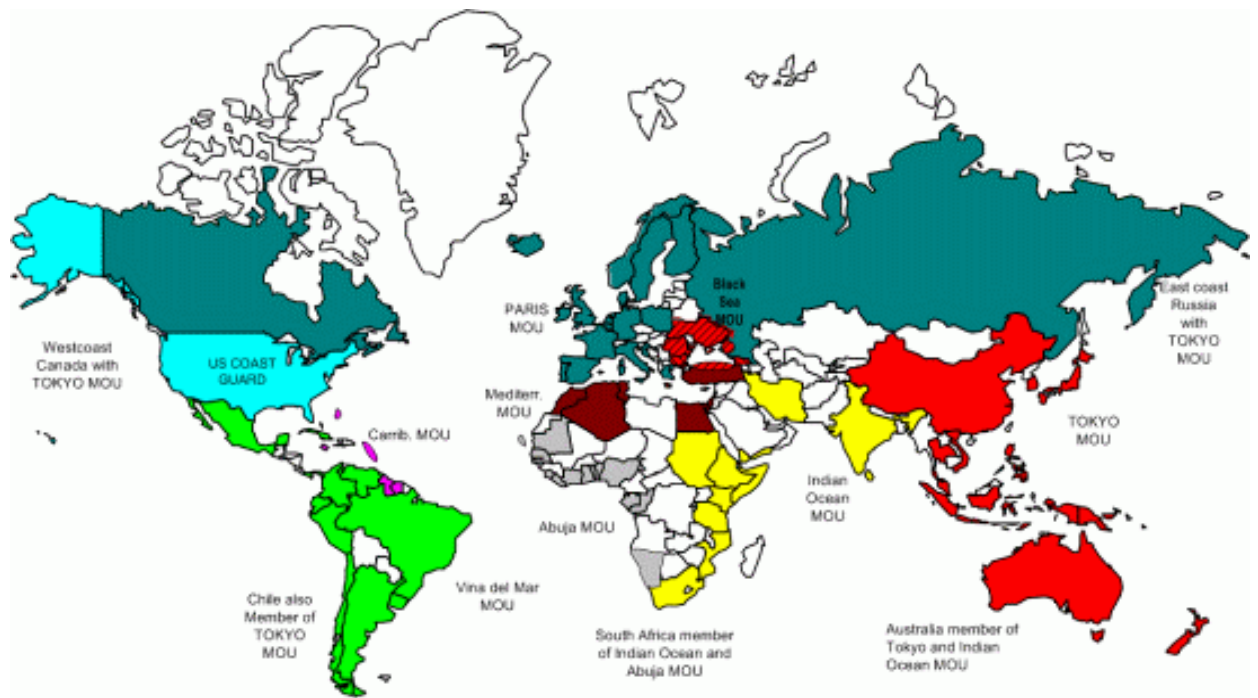
περιπτώσεις όπου η κατάσταση του σκάφους κρινόταν αμφίβολη. Συχνά όμως υποστηρίζεται ότι μόνο η παρουσία των πιστοποιητικών δεν μπορεί να αποτελέσει απόδειξη ότι το σκάφος βρίσκεται σε καλή κατάσταση και για αυτόν τον λόγο, μερικοί ανώτεροι υπάλληλοι κρατικού ελέγχου λιμένων (PSCO) προχωρούν σε πιο αυστηρές επιθεωρήσεις.

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

1.4.3 Η ομοιομορφία του PSC

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

Εντούτοις, ο τελευταίος στόχος θα είναι η ολοκλήρωση όλων των περιφερειακών MOU. Για να πραγματοποιηθεί αυτό θα πρέπει να υπάρξει ομοιομορφία στα συστήματα πληροφοριών, τις βάσεις δεδομένων και τα άλλα τεχνικά ζητήματα. Αν και η αποθήκευση στοιχείων και τα συστήματα ανταλλαγής έχουν εξελιχθεί γενικά μέσα σε κάθε περιοχή, τα μακροπρόθεσμα οφέλη από ένα τυποποιημένο σύστημα κωδικοποίησης έχουν πλέον αναγνωριστεί. Τα περισσότερα από τα συστήματα βάσεων δεδομένων που έχουν αναπτυχθεί χρησιμοποιούν τα σύνολα κωδικοποίησης του συγκροτήματος ηλεκτρονικών υπολογιστών πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού. Επίσης θα χρειαστούν αλλαγές στη στάση των πλοιοκτητών και των θαλάσσιων διοικητών, οι οποίοι στο παρελθόν έχουν τείνει να είναι μυστικοπαθείς. Το σύστημα αυτό θα παρέχει τις ευκαιρίες για charterers να επιλέγουν τα κατάλληλα σκάφη που έχουν διατηρηθεί καλά και έχουν ρυθμιστεί επιμελώς από τους ποιοτικούς χειριστές.



Σχήμα 2: Περιφερειακές συμφωνίες κρατικού ελέγχου λιμένων ανά τον κόσμο

1.4.4 Περιφερειακές συμφωνίες κρατικού ελέγχου λιμένων ανά τον κόσμο

Το 1978 το μνημόνιο της Χάγης (Hague-Memorandum) μεταξύ διάφορων θαλάσσιων αρχών στη δυτική Ευρώπη αναπτύχθηκε. Ασχολήθηκε κυρίως με την επιβολή των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας καταστρώματος, όπως απαιτείται από τη Συνθήκη αριθ. 147 ILO.. Εντούτοις, όταν το μνημόνιο ήταν έτοιμο να μπει σε εφαρμογή, το Μαρτίου του 1978, μια ογκώδης διαρροή πετρελαίου εμφανίστηκε από την ακτή της Βρετανίας (Γαλλία), ως αποτέλεσμα της προσάραξης του supertanker `Amoco Cadiz'. Αυτό το γεγονός προκάλεσε μια ισχυρή πολιτική και δημόσια κατακραυγή στην Ευρώπη για πολύ πιο αυστηρούς κανονισμούς όσον αφορά την ασφάλεια της ναυτιλίας. Στη συνέχεια, ένα νέο, αποτελεσματικό όργανο γνωστό ως Μνημόνιο Σύμβασης του Παρισιού (PARIS MOU) στο κρατικό έλεγχο λιμένων υιοθετήθηκε τον Ιανουάριο του 1982 και, αρχικά, υπογράφηκε από δεκατέσσερις ευρωπαϊκές χώρες. Μπήκε σε λειτουργία την 1η Ιουλίου 1982. Από εκείνη την ημερομηνία, το μνημόνιο του Παρισιού έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές για να προσαρμόσει τη νέα ασφάλεια και τις θαλάσσιες απαιτήσεις περιβάλλοντος που προέρχονται από το διεθνή θαλάσσιο οργανισμό (IMO) καθώς επίσης και άλλες σημαντικές εξελίξεις όπως οι διάφορες οδηγίες της ΕΕ που εξετάζουν τη θαλάσσια ασφάλεια. Από τότε, το μνημόνιο σύμβασης του Παρισιού έχει επεκταθεί και απαριθμεί 25 μέλη.

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

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

Το Δυτικό και Κεντρικό Αφρικανικό μνημόνιο σύμβασης (Abuja MOU) που έχει καθιερωθεί πρόσφατα έχοντας στη Νιγηρία την γραμματεία του, καθώς και το μνημόνιο σύμβασης της Μαύρης Θάλασσας (Black sea MOU) με γραμματεία που πρόκειται να εδραιωθεί στην Κωνσταντινούπολη της Τουρκίας, είναι δύο καινούριες συμβάσεις των οποίων τα κράτη μέλη παραμένουν να οριστικοποιηθούν. Ένα περαιτέρω πρωτόκολλο σύμβασης προγραμματίζεται να καλύψει την αραβική περιοχή του Περσικού Κόλπου.

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

Αναλυτικότερα οι υπάρχουσες συμφωνίες είναι :

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

Belgium, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Russian Federation, Slovenia, Spain, Sweden, United Kingdom,



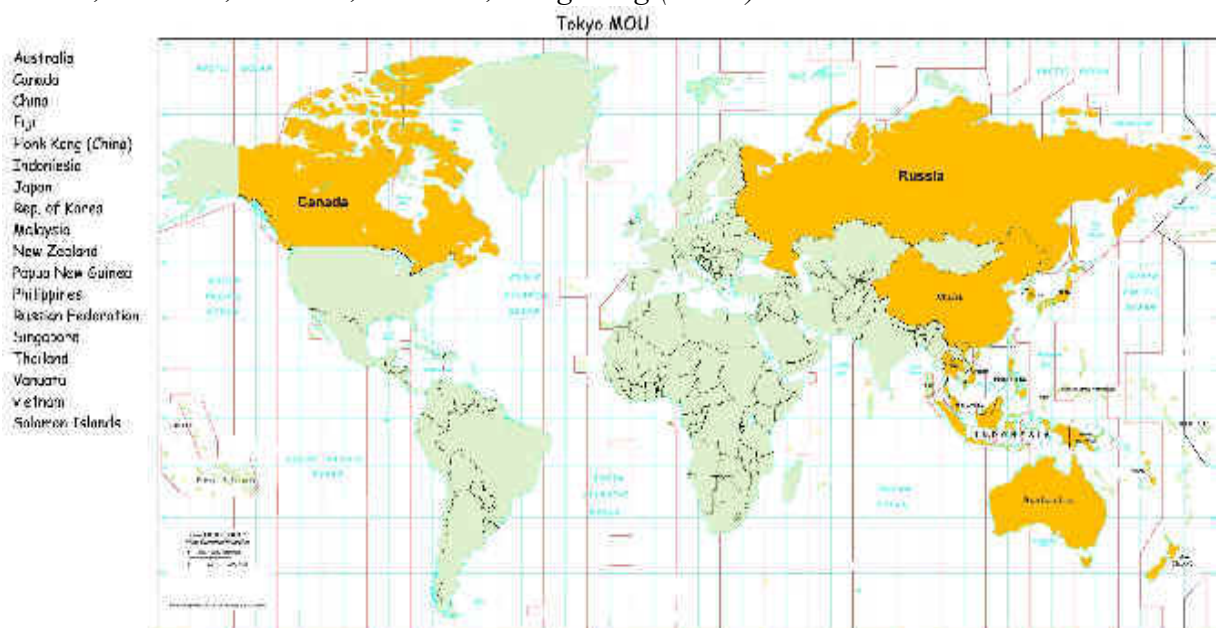
Σχήμα 3:PARIS MOU

- Acuerdo de Viña del Mar (Viña del Mar or Latin-America Agreement), signed in Viña del Mar (Chile) on 5 November 1992
Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Columbia, Cuba, Ecuador, Mexico, Panama, Peru, Uruguay, Venezuela, Honduras.



Σχήμα 4 : LATIN AMERICAN AGREEMENT

- Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region (Tokyo MOU), signed in Tokyo (Japan) on 2 December 1993
Australia, Canada, China, Fiji, Indonesia, Japan, Republic of Korea, Malaysia, New Zealand, Papua New Guinea, Philippines, Russian Federation, Singapore, Solomon Islands, Thailand, Vanuatu, Viet Nam, Hong Kong (China).



Σχήμα 5: TOKYO MOU

- Memorandum of Understanding on Port State Control in the Caribbean Region (Caribbean MOU), signed in Christchurch (Barbados) on 9 February 1996

Anguilla, Antigua & Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbados, Bermuda, British Virgin Islds, Cayman Islds, Cuba, Dominica, Dominican Republic, Grenada, Guyana Haiti, Jamaica, Montserrat, Netherlands Antilles, Saint Kitts & Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent & the Grenadines, Suriname, Trinidad & Tobago, Turks and Caicos Islds.



Σχήμα 6: CARIBBEAN MOU

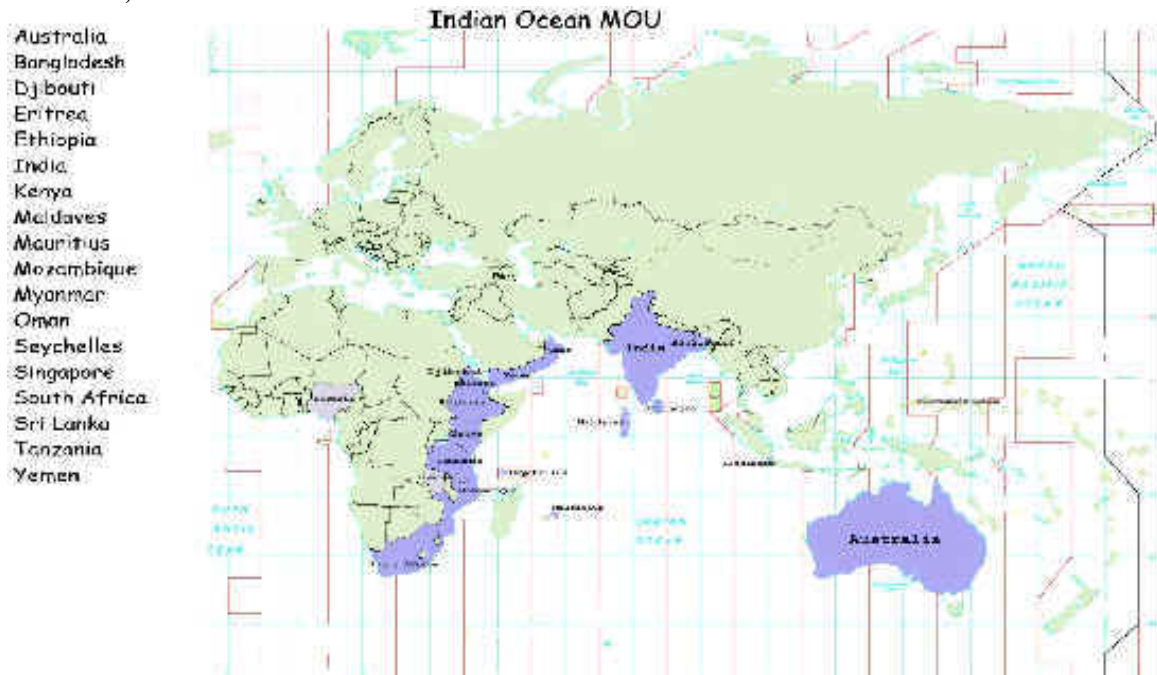
- Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region (Mediterranean MOU), signed in Valetta (Malta) on 11 July 1997

Algeria, Cyprus, Egypt, Israel, Jordan, Malta, Lebanon, Morocco, Tunisia, Turkey and the Palestinian Authority.



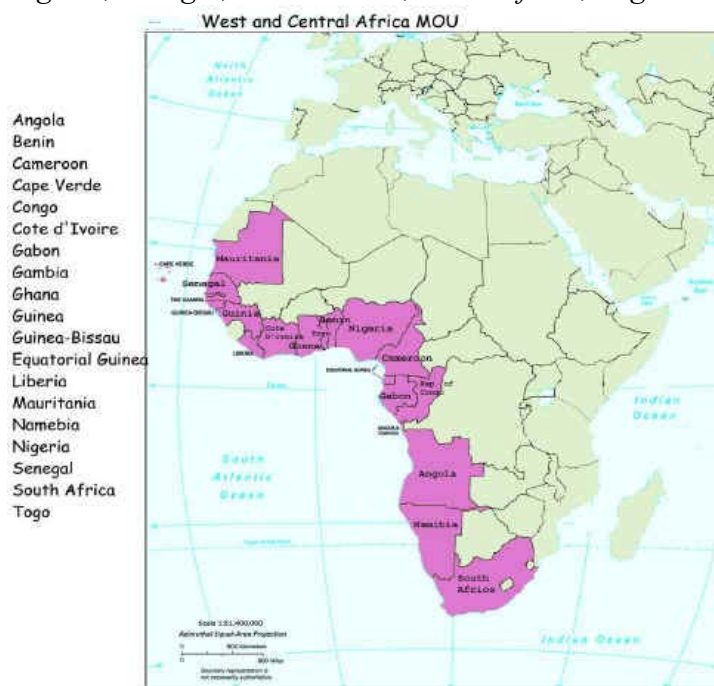
Σχήμα 7: MEDITERANNEAN MOU

- Indian Ocean Memorandum of Understanding on Port State Control (Indian Ocean MOU), signed in Pretoria (South Africa) on 05 June 1998
Australia, Bangladesh, Djibouti, Eritrea, Ethiopia, India, Iran, Kenya, Maldives, Mauritius, Mozambique, Myanmar, Oman, Seychelles, South Africa, Sri Lanka, Sudan, Tanzania, Yemen.



Σχήμα 8: INDIAN OCEAN MOU

- Memorandum of Understanding on Port State Control for the West and Central African Region (Abuja MOU), signed in Abuja (Nigeria) on 22 October 1999.
Benin, Cape Verde, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Mauritania, Namibia, Nigeria, Senegal, Sierra Leone, South Africa, Togo.



Σχήμα 9: ABUJA MOU

- Black Sea MOU
Bulgaria, Georgia, Romania, Russian Federation, Turkey, Ukraine



Σχήμα 10:BLACK SEA MOU

- USCG (USA Coast Guard).



Σχήμα 11:USCG

Πίνακας 1: Η λειτουργία των MOU

MOU	ADOPTED	OPERATION	MEMBERS
USCG		1970's	USA
AMSA	1929	1980's	Australia
Paris MOU	January 1982	July 1982	25
Black Sea MOU	September 1999	December 2002	6
Tokyo MOU	December 1993	April 1994	18
CIALA MOU	November 1992	1992	13
Mediterranean MOU	July 1997	1997	11
Indian Ocean MOU	August 1997	April 1999	19
Caribbean MOU	February 1996	1996	23
Abuja MOU	October 1999	1999	16

Μερικές οργανώσεις PSC δημοσιεύουν τις πληροφορίες για την εργασία, τους στόχους και τις εκστρατείες καθώς επίσης και τους τεθειμένους υπό κράτηση καταλόγους σκαφών τους και άλλα στατιστικά στοιχεία στο Διαδίκτυο:

- PARIS MOU: <http://www.parismou.org>
- Tokyo MOU: <http://tokyo-mou.org>
- USCG/PSC: <http://www.uscg.mil/hq/gm/pscweb/index.html>

1.4.5 Αναγνωρισμένοι Νηογνώμονες

Οι αναγνωρισμένοι από το Paris MOU Νηογνώμονες σύμφωνα με το άρθρο 4(1) της οδηγίας 94/57/EC του Συμβουλίου είναι :

1. American Bureau of Shipping (ABS)
2. Bureau Veritas (BV)
3. China Classification Society (CCS)
4. Det Norske Veritas (DNV)
5. Germanischer Lloyd (GL)
6. Korean Register of Shipping (KR)
7. Lloyd's Register of Shipping (LR)
8. Nippon Kaiji Kyokai (NK)
9. Registro Italiano Navale (RINA)
10. Russian Maritime Register of Shipping (RS)

Επίσης υπάρχουν δύο ακόμη αναγνωρισμένοι Νηογνώμονες σύμφωνα με το άρθρο 4(3) της οδηγίας 94/57/EC του Συμβουλίου :

- Hellenic Register of Shipping (HR)
(Η επίδραση αυτής της αναγνώρισης περιορίζεται μόνο στην Ελλάδα)
- Registro Internacional Naval, SA (RINAVE)
(Η επίδραση αυτής της αναγνώρισης περιορίζεται μόνο στην Πορτογαλία)

1.5 Γενικά στοιχεία

1.5.1 Στοιχεία της επιθεώρησης

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

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

1.5.2 Διάρκεια μεταξύ επιθεωρήσεων

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

1.5.3 Διαδικασία-τύποι επιθεωρήσεων

Ο PSCO αρχικά ανακοινώνει την επίσκεψη του στον καπετάνιο. Κατά την άνοδο του προς τη γέφυρα παίρνει μια αρχική γενική εντύπωση για την κατάσταση του πλοίου. Ελέγχει τα πιστοποιητικά του πλοίου και παίρνει μια εντύπωση για τις συνθήκες πάνω στο πλοίο. Είναι στη κρίση του πως θα πάρει αυτή την εντύπωση : κοιτάζοντας στο κατάστρωμα ,στο μηχανοστάσιο ,στη γέφυρα.

Υπάρχουν τρεις τύποι επιθεωρήσεων με βάση το σκοπό διεκπεραίωσης της επιθεώρησης:

Γενική Επιθεώρηση(General Inspection):

Ο PSCO επιβιβάζεται στο πλοίο χωρίς ανακοίνωση. Κατά την άνοδο του να βρει τον καπετάνιο παίρνει μια πρώτη εντύπωση για την κατάσταση του πλοίου. Παρουσιάζεται στον καπετάνιο και σε κάθε περίπτωση ελέγχει τα πιστοποιητικά και κάνει μια περιήγηση στο πλοίο για να πάρει μια εντύπωση για την κατάσταση συντήρησης του πλοίου.

Πιο λεπτομερής επιθεώρηση (“more detailed” inspection):

Αν ο PSCO υποπτευθεί μέσω της έρευνας του ότι το πλοίο δεν υπόκειται ουσιαστικά με τους διεθνές κανόνες πρέπει να αποφασίσει να κάνει μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση του πλοίου. Κάποιες αρχές PSC έχουν εκδώσει πίνακες ελέγχου «checklists» για τους PSCO με βάση το σκοπό της επιθεώρησης. Μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση εντούτοις δεν απαιτείται από καμία διεθνής συμφωνία

Το πεδίο μιας πιο λεπτομερούς επιθεώρησης θα περιλάβει έναν πλήρη γύρο γύρω από το σκάφος, τη λεπτομερή επιθεώρηση του εξοπλισμού και των ρυθμίσεων ασφάλειας καθώς επίσης και των ρυθμίσεων για την προστασία περιβάλλοντος, τη στέγαση πληρωμάτων και τη λειτουργική γνώση του πληρώματος.

Η απόφαση για μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση βρίσκεται μέσα στην επαγγελματική κρίση του PSCO και θα ληφθεί γενικά εάν

- οι ελλείψεις παρατηρούνται στην πιστοποίηση (πιστοποιητικά άκυρα ή απόντα)
- η γενική εντύπωση του όρου του σκάφους δίνει αφορμή για την υποψία ότι οι διεθνείς κανονισμοί τηρούνται.
- Οι εκθέσεις για τις ελλείψεις από τους τρίτους είναι γνωστές που απαιτούν τέτοια επιθεώρηση.

Οι συμφωνίες περιέχουν ακριβώς τα παραδείγματα για τους σαφείς λόγους για μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση. Ένας λεπτομερής καθορισμός για τέτοιο έδαφος δεν υπάρχει. Μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση δεν υποστηρίζει ότι είναι πλήρης. Το PSCO αποφασίζει για το πεδίο τέτοιας επιθεώρησης από την κρίση του.

ISM inspections

Σύμφωνα με τον IMO RES. A.882 (21) οι επιθεωρητές PSC μπορούν να ελέγξουν το σύστημα ISM εν πλω. Δεδομένου ότι δεν είναι γενικά κανένας ελεγκτής, μπορούν ακριβώς να ελέγξουν την τεκμηρίωση και να υποβάλουν τις ερωτήσεις προκειμένου να ανακαλυφθεί εάν το ISM λειτουργεί. Η παρουσία διάφορων τεχνικών ανεπαρκειών θα δώσει αφορμή για την υπόθεση ότι το ISM δεν λειτουργεί ικανοποιητικά.

Οι επιθεωρητές PSC μπορούν να απαριθμήσουν μια έλλειψη δηλώνοντας ότι το SMS λειτουργεί ανεπαρκώς και ότι οι ιδιοκτήτες πρέπει να εξετάσουν τον έλεγχο του συστήματος προκειμένου να βρεθούν οι πιθανές μη-συμμορφώσεις.

Οι κώδικες δράσης που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό του χρονικού πλαισίου για τη διόρθωση είναι ονόματα όπως «... μη συμμόρφωση που αποκαθίσταται...» αν και ο PSCO δεν έχει δικαίωμα για να καθορίσει τις μη-συμμορφώσεις.

ISPS inspections

Ο PSCOs έχει δικαίωμα να ελέγξει επίσης την συμμόρφωση στον κώδικα ISPS εν πλω. Ο IMO RES. MSC.159 (78) δίνει τις οδηγίες πώς ένας «ανώτερος υπάλληλος εξουσιοδοτημένος κατάλληλα» πρέπει να εξετάσει τους ελέγχους του συστήματος ασφαλείας. Οι Ηνωμένες Πολιτείες με την ακτοφυλακή κάνουν έναν πλήρη έλεγχο, ενώ άλλες χώρες έχουν αποφασίσει ότι το PSC περιορίζεται στην επιθεώρησή τους στον έλεγχο προσπέλασης και την επαλήθευση πιστοποιητικών. Το PSC θα ελέγξει γενικά με έλεγχο προσπέλασης στην είσοδο στο σκάφος, και την ισχύ του ISSC. Οι επιθεωρητές δεν έχουν δικαίωμα για να αναθεωρήσουν το εγχειρίδιο ασφαλείας. Εάν βρουν τους σαφείς λόγους που το σύστημα ασφαλείας δεν διατηρείται εν πλω σύμφωνα με τους κανονισμούς, θα καλέσουν την ασφάλεια λιμένων.

Εάν το σκάφος δεν συμμορφώνεται ουσιαστικά με τους κανονισμούς, η λιμενική αρχή (PSC) μπορεί να θέσει υπό κράτηση ή ακόμη να αποβάλει το σκάφος από το λιμένα, εάν θεωρείται υπάρχουσα απειλή στην ασφάλεια της χώρας..

Σύμφωνα με τις συμφωνίες του MOU κάποιοι τύποι πλοίων θα επιθεωρούνται μια φορά το χρόνο με «**εκτεταμένη επιθεώρηση**» (“**expanded inspection**”):

- κρουαζιερόπλοια
- Bulk carrier πάνω των 12 χρόνων,
- Oil tanker πάνω από 20000GT, Oil Product Carriers πάνω από 30000GT και 20 χρόνων,
- Gas- and Chemical tankers πάνω των 10 χρόνων.

1.6 Ο Ανώτερος Υπάλληλος Κρατικού Ελέγχου Λιμένος (PSCO)

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

1.6.1 Χαρακτηριστικά – Τεχνικές γνώσεις

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

1.7 Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΘΟΥΝ

1.7.1 Γενικά

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

Τα ποσοστά των σκαφών που επιθεωρούνται δεν είναι ίδια για όλες τις τοπικές συμφωνίες και έχουν ως σκοπό να εξασφαλίσουν ότι ένας σεβαστός αριθμός

διαφορετικών ξένων σκαφών επιθεωρείται κάθε έτος. Επειδή μερικά λιμάνια ή κράτη έχουν περισσότερους PSCO από άλλα, το ποσοστό επιθεώρησης ποικίλει συχνά από λιμάνι σε λιμάνι ακόμα και μέσα στο ίδιο MOU. Εντούτοις ένα ετήσιο ποσοστό επιθεώρησης τίθεται για ολόκληρη την περιοχή. Το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού, παραδείγματος χάριν, έχει ετήσιο ποσοστό επιθεώρησης 25%.

1.7.2 Η βοήθεια των βάσεων δεδομένων

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

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

SIRENAC

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

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

EQUASIS

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

Το Equasis στοχεύει στη συλλογή και τη διάδοση της ποιότητας και των σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών για τα παγκόσμια εμπορικά σκάφη που παρέχονται από τους κατόχους τέτοιων πληροφοριών.

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

APCIS

Το Asia Pacific Computerized Information System (APCIS) καθιερώνεται σε εκτέλεση της απόφασης της Επιτροπής του υπομνήματος συμφωνίας στον κρατικό έλεγχο λιμένων στην περιοχή της Ασίας (πρωτόκολλο σύμβασης του Τόκιο). Το σύστημα πληροφοριών του πρωτοκόλλου σύμβασης του Τόκιο εκπληρώνει τις ακόλουθες λειτουργίες όπως η συλλογή και κράτηση των πληροφοριών για τα σκάφη και τις επιθεωρήσεις, η λήψη της πλήρους ιστορίας του σκάφους, η προετοιμασία των εκθέσεων, στατιστική και άλλα.

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

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

1.8 Παρατηρήσεις και Κρατήσεις Σκαφών

1.8.1 Παρατηρήσεις-Ελλείψεις

1.8.1.1 Γενικά

Ο αριθμός και η φύση των παρατηρήσεων που βρίσκονται από τον PSCO καθορίζουν τα διορθωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν στο σκάφος και εάν το σκάφος πρόκειται ή όχι να τεθεί υπό κράτηση.

Είναι σημαντικό να καταλαβαίνει ο καπετάνιος πλήρως τι είναι οι παρατηρήσεις και ποια τα διορθωτικά μέτρα που το σκάφος πρέπει να λάβει. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό όταν οι παρατηρήσεις είναι επαρκείς για να οδηγήσουν σε μια διαταγή κράτησης του σκάφους. Επίσης πρέπει να γνωρίζει πότε έχει το δικαίωμα να κάνει έφεση ενάντια στη διαταγή. Οποιοσδήποτε παρανοήσεις θα μπορούσαν να καθυστερήσουν το σκάφος στο λιμάνι αδικαιολόγητα. Ο καπετάνιος πρέπει να ελέγξει αν οι λεπτομέρειες των παρατηρήσεων εισήχθησαν σωστά στα δικαιολογητικά της κράτησης και να ζητήσει διευκρινίσεις από τον PSCO, όπου αυτό είναι απαραίτητο. Όταν οι παρατηρήσεις αφορούν ένα νομικό στοιχείο, ο καπετάνιος πρέπει να καλέσει έναν επιθεωρητή του Νηογνώμονα που εξουσιοδοτείται για να εξετάζει τέτοια στοιχεία εξ ονόματος του κράτους σημαίας.

Οι ανώτεροι υπάλληλοι κρατικού ελέγχου λιμένων πρέπει να απαριθμήσουν τις παρατηρήσεις που βρίσκουν, μαζί με τις λεπτομέρειες του αντίστοιχου πιστοποιητικού συμβάσεων σε κάθε περίπτωση, συμπεριλαμβανομένου του ονόματος του εκδότη, και η ημερομηνία της τελευταίας έρευνας. Αυτοί οι κατάλογοι πρέπει να περιλάβουν :

- Όλες τις παρατηρήσεις συστημάτων υλικού και διαχείρισης που καταγράφονται στην έκθεση επιθεώρησης των λιμενικών αρχών, συμπεριλαμβανομένου του κωδικού αριθμού ή κράτησης, για κάθε ανεπάρκεια.
- Λεπτομέρειες των ενεργειών που λαμβάνονται
- Λεπτομέρειες οποιονδήποτε σημαντικών παρατηρήσεων. Μια ημερομηνία πρέπει να τεθεί κατά την οποία κάθε τέτοια παρατήρηση πρόκειται να ελεγχθεί.

Οι ακόλουθοι κωδικοί χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό της σοβαρότητας των παρατηρήσεων από τους επιθεωρητές PSC(action codes)

Πίνακας 2: Action codes

00	No action taken
10	Deficiency rectified
12	All deficiencies rectified
15	Rectify deficiency at next port
16	Rectify deficiency within 14 days
17	Master instructed to rectify deficiency before departure
18	Rectify non-conformity within 3 months
19	Rectify major non-conformity before departure
20	Ship delayed for rectification of deficiencies
25	Ship allowed to sail after delay
26	Competent Security Authority (CSA) informed

30	Ship Detained
35	Detention Raised
36	Ship allowed to sail after follow-up detention
40	Next port of call informed
47	Agreed Class condition
50	Flag State/ Consul informed
55	Flag State Consul informed
60	Region State informed
65	Prohibition to continue an operation
70	Classification Society informed
80	Temporary substitution of equipment
81	Temporary repair effected - permanent repair to do
82	Alternative equipment or method used
85	Investigation of contravention of discharge provision (MARPOL)
90	Letter of warning issued
95	Re-inspection connection with Code 90
96	Letter of warning withdrawn
99	Other (specify)

Μόνο μερικοί από τους κωδικούς βρίσκονται στις εκθέσεις(reports), άλλοι χρησιμοποιούνται κυρίως για την εισαγωγή στη βάση δεδομένων υπολογιστών PSC. Μερικές περιοχές χρησιμοποιούν μερικούς διαφορετικούς κώδικες δράσης εντούτοις οι κύριοι κώδικες χρησιμοποιούνται παγκοσμίως.

1.8.1.2 Διορθωτικές ενέργειες εντός ενός καθορισμένου χρονικού διαστήματος

Όταν ο PSCO εντοπίσει τις ελλείψεις-παρατηρήσεις που υπάρχουν στο σκάφος, έχει τρεις βασικές επιλογές διαθέσιμες όσον αφορά τον τρόπο αντιμετώπισης τους :

- Να απαιτήσει τη διόρθωση των παρατηρήσεων πριν το σκάφος αποπλεύσει από το λιμάνι. Μπορεί να αποφασίσει να επιστρέψει στο σκάφος για να ελεγχθεί εάν οι παρατηρήσεις έχουν αποκατασταθεί σωστά.
- Να επιτρέψει στο σκάφος να αποπλεύσει με την προϋπόθεση ότι οι ελλείψεις θα αποκατασταθούν στο επόμενο λιμάνι. Θα πρέπει να ενημερώσει το επόμενο λιμάνι για την απόφασή του αυτή.
- Να απαιτήσει να αποκατασταθούν οι ελλείψεις μέσα σε δεκατέσσερις ημέρες, ή στην περίπτωση μη συμμόρφωσης με τον ISM, μέσα σε τρεις μήνες. Ο PSCO είναι πιθανό να εκθέσει τις ανεπάρκειες ως σημαντικές και το σκάφος τότε θα πρέπει να αναμένει να είναι στόχος για επιθεώρηση στα επόμενα λιμάνια.

1.8.1.3 Οι διορθώσεις (επισκευές)

Εάν υπάρχουν "σαφείς λόγοι" για μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση και αυτό αποκαλύψει ανεπάρκειες που καθιστούν το σκάφος κάτω του μετρίου όσον αφορά τη γάστρα, τα μηχανήματα, τον εξοπλισμό, τη λειτουργική ασφάλεια, ή το πλήρωμα δεν είναι προσαρμοσμένο με το ασφαλές έγγραφο επάνδρωσης, κατόπιν το σκάφος μπορεί να τεθεί υπό κράτηση. Εντούτοις, δεδομένου ότι η αρμοδιότητα λιμενικών αρχών είναι

ταυτόχρονη με την αρμοδιότητα κράτους σημαίας, είναι σημαντικό να ειδοποιηθεί ο αντιπρόσωπος για το κράτος σημαίας και να ζητηθεί η συνεργασία του, ή αυτός για τον οριζόμενο Νηογνώμονα, στην έρευνα για να αρχίσουν οι διεργασίες για να διορθωθούν οι ατέλειες που σημειώθηκαν. Εάν το σκάφος κρίνεται για να είναι κάτω του μετρίου και θέτει κίνδυνο στην ασφάλεια του σκάφους, των επιβατών, του πληρώματος ή παρουσιάζει κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον, οι λιμενικές αρχές έχουν καθήκον αμέσως να εξασφαλίσουν ότι τα διορθωτικά μέτρα λαμβάνονται προτού να επιτραπεί για να αποπλεύσει το σκάφος, υπό τον όρο στο γεγονός εάν οι ατέλειες δεν μπορούν να θεραπευθούν σε εκείνο τον λιμένα, το σκάφος να μπορεί να του επιτραπεί να πλεύσει στον επόμενο κατάλληλο λιμένα με τις αρμόδιες εγκαταστάσεις για τις απαραίτητες επιδιορθώσεις, δεδομένου ότι θα ειδοποιηθούν το κράτος σημαίας και οι λιμενικές αρχές στο επόμενο λιμάνι.

1.8.1.4 Άδεια στο σκάφος να αποπλεύσει

Όταν μια παρατήρηση πρέπει να αποκατασταθεί αλλά οι κατάλληλες εγκαταστάσεις ή οι αποβάθρες επισκευής δεν είναι διαθέσιμες στο λιμάνι της επιθεώρησης, μπορεί να επιτραπεί στο σκάφος να πλεύσει στο κοντινότερο κατάλληλο λιμάνι επισκευής. Στην αξιολόγηση εάν είναι ή όχι ασφαλές να κάνει το ταξίδι αυτό ο PSCO θα εξετάσει :

- Το μήκος και τη φύση του προοριζόμενου ταξιδιού.
- Το μέγεθος και τον τύπο του σκάφους και του εξοπλισμού.
- Τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου.
- Εάν το πλήρωμα έχει ξεκουραστεί.
- Εάν η ανεπάρκεια θέτει ή όχι κίνδυνο στο σκάφος, στα πρόσωπα εν πλω ή στο περιβάλλον.

Είναι σημαντικό το σκάφος να φθάσει στο λιμάνι επισκευής που έχει οριστεί. Σε αντίθετη περίπτωση μπορεί να οδηγηθεί σε εξορία από τα λιμάνια της περιοχής.

1.8.1.5 Αναστολή των διαδικασιών πάνω σε ένα σκάφος

Εάν οι ελλείψεις που βρίσκονται καθιστούν τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης επισφαλείς ή απειλούν το θαλάσσιο περιβάλλον, ο PSCO πρέπει να τις αναστείλει. Οι ακόλουθες ελλείψεις μπορούν να οδηγήσουν σε μια αναστολή διαδικασιών :

- Ελλιπείς διαδικασίες μεταφοράς πετρελαίου κατά την πετρέλευση.
- Ελλιπείς ρυθμίσεις SOPEP.
- Ελλιπείς πληροφορίες για το φορτίο.
- Ένα μη συμβατό με της στάνταρ διαδικασίες σχέδιο φόρτωσης.

1.8.2 Διαδικασίες Κράτησης

Ένα σκάφος τίθεται υπό κράτηση όταν ο PSCO αποφασίσει ότι δεν είναι ασφαλές να βγει από το λιμάνι ή επειδή οι ελλείψεις είναι τόσο σοβαρές που πρέπει να αποκατασταθούν άμεσα. Η κράτηση είναι το μέτρο που λαμβάνουν οι λιμενικές αρχές όταν η κατάσταση του σκάφους ή του πληρώματός του δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά με τις εφαρμόσιμες συμβάσεις και αποτελεί κίνδυνο για το πλήρωμα του και το θαλάσσιο περιβάλλον. Όταν οι ελλείψεις δεν αποτελούν λογική απειλή για το περιβάλλον και δεν

έχουν σοβαρές επιπτώσεις στην ασφάλεια του σκάφους ή του πληρώματός του, τότε το σκάφος δεν πρέπει να τεθεί υπό κράτηση.

Μια διαταγή κράτησης μπορεί να δοθεί ακόμα κι αν οι ελλείψεις θα μπορούσαν να αποκατασταθούν πριν από το σχεδιασμένο απόπλου του σκάφους. Επίσης μπορεί να περιλαμβάνει την οδηγία ότι το σκάφος πρέπει να παραμείνει σε μια ιδιαίτερη θέση, ή να κινηθεί προς ένα αγκυροβόλιο ή ένα άλλο λιμάνι. Η διαταγή θα πρέπει να διευκρινίζει τις περιστάσεις που θα επέτρεπαν στο σκάφος να απελευθερωθεί από την κράτηση. Η απουσία έγκυρων ISM πιστοποιητικών επίσης μπορεί να οδηγήσει σε κράτηση. Εντούτοις, τα σκάφη που φέρουν τη σημαία κρατών που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη σε μια Συνθήκη ή σε κάποιο σχετικό όργανο δεν έχουν δικαίωμα να φέρουν τα πιστοποιητικά που προβλέπονται από αυτά. Επομένως η απουσία των απαιτούμενων εγγράφων και πιστοποιητικών δεν θα αποτελέσει από μόνη της λόγο για κράτηση των σκαφών αυτών, αλλά υπακούοντας στην οδηγία για τερματισμό της ευνοϊκής μεταχείρισης θα απαιτηθεί ουσιαστική συμμόρφωση τους πριν τους επιτραπεί ο απόπλους.

Για να πάρει ο PSCO μια απόφαση σχετικά με την κράτηση ενός σκάφους, ιδιαίτερα όταν αφορά τις δομικές παρά τις λειτουργικές ελλείψεις, πρέπει να εξετάσει την αξιοπλοΐα του σκάφους και όχι την ηλικία του και να λάβει υπόψη τη αναμενόμενη φθορά λόγω χρήσης. Εάν υπάρχουν αμφιβολίες για τα επιτρεπόμενα ποσοστά μείωσης πάχους σε κύρια δομικά μέλη, ο PSCO θα πρέπει να έρθει σε επαφή με το κράτος σημαίας ή τον Νηογνώμονα. Ζημία η οποία επισκευάστηκε αποτελεσματικά για το ταξίδι ως το επόμενο λιμάνι όπου θα γίνουν οι μόνιμες επισκευές δεν πρέπει να αποτελέσει λόγο για κράτηση. Προβλήματα όμως που αφορούν τις συνθήκες διαβίωσης του πληρώματος θα αντιμετωπιστούν πολύ σοβαρότερα.

1.8.2.1 Κριτήρια για την κράτηση ενός σκάφους

Το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού στην παράγραφο 9 του παραρτήματος 1 εκθέτει τις διαδικασίες για την κράτηση των σκαφών, η οποία θα γίνει εάν βρεθούν παρατηρήσεις-ελλείψεις κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης:

- Τα σκάφη που είναι επισφαλής να πλεύσουν στη θάλασσα θα τεθούν υπό κράτηση στην πρώτη επιθεώρηση ανεξάρτητα από το χρόνο που το σκάφος θα μείνει στο λιμάνι.
- Το σκάφος θα τεθεί υπό κράτηση εάν οι ανεπάρκειες (ελαττώματα) είναι αρκετά σοβαρές για να αξίζουν πάλι έλεγχο από έναν PSCO μετά το πέρας των εργασιών που θα επιβεβαιώσει ότι έχουν αποκατασταθεί πριν το σκάφος αποπλεύσει.

Η ανάγκη να επιστρέψει ο PSCO στο σκάφος ταξινομεί τη σοβαρότητα των παρατηρήσεων. Εντούτοις, δεν επιβάλλει μια τέτοια υποχρέωση για κάθε περίπτωση. Αυτό υπονοεί ότι η αρχή θα ελέγξει κατά προτίμηση με μια περαιτέρω επίσκεψη, εάν οι παρατηρήσεις έχουν αποκατασταθεί πριν από την αναχώρηση. Η απόφαση για το εάν οι ελλείψεις που βρίσκονται σε ένα σκάφος είναι αρκετά σοβαρές για να αξίζουν την κράτηση εξαρτάται από :

- Αν το σκάφος έχει τη σχετική, έγκυρη τεκμηρίωση
- Αν το σκάφος έχει το ελάχιστο πλήρωμα που απαιτείται στο έγγραφο επάνδρωσης.

Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, ο PSCO θα αξιολογήσει περαιτέρω εάν το σκάφος ή και το πλήρωμα είναι σε θέση να :

- πλοηγούν ακίνδυνα σε όλο το προσεχές ταξίδι
- ελέγχουν το φορτίο σε όλο το προσεχές ταξίδι
- έχουν τον έλεγχο του μηχανοστασίου ακίνδυνα σε όλο το προσεχές ταξίδι
- διατηρούν την κατάλληλη προώθηση και την οδήγηση σε όλο το προσεχές ταξίδι
- σβήνουν τη φωτιά αποτελεσματικά σε οποιοδήποτε μέρος του σκάφους, εάν είναι απαραίτητο, κατά τη διάρκεια του προσεχούς ταξιδιού
- εγκαταλείπουν το σκάφος γρήγορα και ακίνδυνα, εάν είναι απαραίτητο, κατά τη διάρκεια του προσεχούς ταξιδιού
- αποτρέπουν τη ρύπανση του περιβάλλοντος σε όλο το προσεχές ταξίδι
- διατηρούν επαρκή σταθερότητα (ευστάθεια) σε όλο το προσεχές ταξίδι
- διατηρούν επαρκή υδατοστεγή ακεραιότητα σε όλο το προσεχές ταξίδι
- επικοινωνούν στις καταστάσεις κινδύνου, εάν είναι απαραίτητο, κατά τη διάρκεια του προσεχούς ταξιδιού
- παρέχουν τις ασφαλείς και υγιείς συνθήκες εν πλω σε όλο το προσεχές ταξίδι.
- παρέχουν το μέγιστο των πληροφοριών σε περίπτωση ατυχήματος (όπως προβλέπεται από το όργανο καταγραφής στοιχείων ταξιδιών).

Εάν το αποτέλεσμα οποιοσδήποτε από αυτές τις αξιολογήσεις είναι αρνητικό, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παρατηρήσεις που βρίσκονται, το σκάφος θα έχει πιο λεπτομερή εξέταση για την κράτηση. Ένας συνδυασμός ανεπαρκειών λιγότερο σοβαρής φύσης μπορεί επίσης να επιτρέψει την κράτηση του σκάφους.

1.8.2.2 Ευθύνες λιμενικών αρχών

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

1.8.2.3. Το δικαίωμα έφεσης ενάντια σε μια διαταγή κράτησης ή οποιοσδήποτε αδικαιολόγητες καθυστερήσεις

Εάν ο καπετάνιος θεωρήσει ότι η διαταγή κράτησης ήταν άδικη θα πρέπει να ζητήσει διευκρινήσεις από τον PSCO προτού αυτός φύγει από το σκάφος. Εάν δεν μπορέσει να του δώσει τις κατάλληλες εξηγήσεις, τότε ο καπετάνιος μπορεί να κάνει μια άτυπη έκκληση στους ανώτερους υπαλλήλους μέσα στη διοίκηση κρατικού ελέγχου λιμένων. Εάν αποτύχει και αυτό, τότε το σκάφος έχει το επίσημο δικαίωμα της έφεσης. Η έκκληση πρέπει να γίνει στη θέτοντας υπό κράτηση αρχή λιμενικών αρχών το

συντομότερο δυνατόν και αμέσως να ενημερωθεί το κράτος σημαίας για την εξέλιξη αυτή. Ο PSCO πρέπει για να ενημερώσει τον καπετάνιο για το δικαίωμά του να ασκήσει έφεση. Οι διαδικασίες που θα ακολουθήσουν θα βασιστούν πάνω στις εθνικές νομοθεσίες της λιμενικής αρχής, και συνήθως απαιτούν την εξυπηρέτηση της έφεσης το συντομότερο δυνατό. Μια έφεση κανονικά δεν θα οδηγήσει άμεσα στην άρση της διαταγής κράτησης.

1.8.2.4 Η επίδραση των κρατήσεων

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

1.9 Η ΜΑΥΡΗ ΛΙΣΤΑ

Σε μια προσπάθεια υποβοήθησης των PSC στην επιλογή πλοίων για επιθεώρηση, τα MOU αξιολογώντας τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων των τελευταίων χρόνων, εκδίδουν ετήσια τις "Black, Grey, White Lists", οι οποίες παρουσιάζουν την απόδοση του κάθε κράτους σημαίας όσον αφορά στις κρατήσεις που επιβλήθηκαν στα πλοία τους από ξένα PSC. Οι λίστες παρουσιάζουν το πλήρες φάσμα μεταξύ των ποιοτικών σημαιών και των σημαιών με κακή απόδοση που θεωρούνται υψηλού ή πολύ υψηλού κίνδυνου. Οι λίστες αυτές λαμβάνονται υπόψη για το εάν ένα πλοίο κρίνεται υποψήφιο για επιθεώρηση. Είναι προφανές ότι αν ένα πλοίο φέρει σημαία που βρίσκεται σε μαύρη περιοχή, υπόκειται σε περισσότερες επιθεωρήσεις και άρα καθυστερήσεις από κάποιο άλλο. Γι' αυτό χώρες που βρίσκονται στη λευκή λίστα είναι πιο ελκυστικές όσο αφορά στις καθυστερήσεις των πλοίων τους.

2. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΛΟΓΙΣΜΙΚΟΥ ΓΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΕΛΕΓΧΟΥΣ PSC ΣΕ MICROSOFT OFFICE ACCESS

2.1 Τι είναι ACCESS

Μια βάση δεδομένων είναι μια ενσωματωμένη συλλογή των στοιχείων που μοιράζονται κάποιο κοινό χαρακτηριστικό. Οι βάσεις δεδομένων βοηθούν τις καταναλωτικές ομάδες, εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις και κυβερνητικές οργανώσεις στη διαχείριση των πληροφοριών. Είναι ακριβώς ένας τρόπος οργάνωσης των στοιχείων έτσι ώστε να είναι πιο χρήσιμα.

Η Microsoft Access, είναι ένα σύστημα διαχείρισης σχεσιακής βάσης δεδομένων από τη Microsoft που συνδυάζει τη συγγενική μηχανή βάσεων δεδομένων της Microsoft με τα εργαλεία γραφικών ενδιάμεσων με τον χρήστη και ανάπτυξης λογισμικού. Είναι μέλος του συστήματος του Microsoft Office του 2007.

Το συγκεκριμένο software χρησιμοποιείται από τις μικρές επιχειρήσεις, μέσα στα τμήματα μεγάλων εταιριών, και από τους χόμπι προγραμματιστές για να δημιουργήσει τα ειδικά προσαρμοσμένα υπολογιστικά συστήματα γραφείου για τη δημιουργία και το χειρισμό των στοιχείων. Η Access μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση δεδομένων για τις βασικές, βασισμένες στον Ιστό, εφαρμογές που φιλοξενούνται στις υπηρεσίες πληροφοριών Διαδικτύου της Microsoft και χρησιμοποίηση ενεργού ASP σελίδων κεντρικών υπολογιστών της Microsoft.

Το βασικό παράθυρο της Access περιέχει καρτέλες με τα συστατικά που αποτελούν μία βάση δεδομένων, δηλαδή "Πίνακες" (Tables), "Ερωτήματα" (Queries), "Φόρμες" (Forms), "Εκθέσεις" (Reports), "Σελίδες" (Pages) "Μακροεντολές" (Macros) και Κώδικα (Visual Basic). Από όλα αυτά, για τη δημιουργία μιας σχεσιακής βάσης δεδομένων τα πλέον απαραίτητα είναι οι "Πίνακες" και τα "Ερωτήματα". Οι "Πίνακες" συγκεντρώνουν τα δεδομένα, ενώ τα "Ερωτήματα" δίνουν τη δυνατότητα στο χρήστη να ανακτά πληροφορίες από αυτά, μέσω ερωτήσεων. Τα "Ερωτήματα" μπορούν να είναι είτε απλά, οι απαντήσεις δηλαδή να προκύπτουν από την εξέταση ενός πίνακα, είτε σύνθετα, οι απαντήσεις δηλαδή να προκύπτουν από το συνδυασμό περισσότερων του ενός πινάκων.

Η Access επιτρέπει τη σχετικά γρήγορη ανάκτηση δεδομένων επειδή όλοι οι πίνακες, οι ερωτήσεις, οι μορφές, και οι εκθέσεις βάσεων δεδομένων αποθηκεύονται στη βάση δεδομένων. Για την ανάπτυξη ερώτησης "query", η Access χρησιμοποιεί το πλέγμα σχεδίου ερώτησης "query design grid", ένα γραφικό ενδιάμεσο με τον χρήστη που επιτρέπει στους χρήστες να δημιουργήσει τις ερωτήσεις χωρίς γνώση της γλώσσας προγραμματισμού SQL. Στο πλέγμα σχεδίου ερώτησης, οι χρήστες βρίσκουν τους πίνακες πηγής της ερώτησης και επιλέγουν τους τομείς που θέλουν να επιστραφούν με επιλογή και σύρσιμο τους στο πλέγμα. Ενώσεις "joins" μπορεί να δημιουργηθούν με επιλογή και σύρσιμο τομέων των πινάκων στους τομείς άλλων πινάκων. Η πρόσβαση επιτρέπει στους χρήστες να δουν και να χειριστούν τον κώδικα SQL εάν επιδιώκεται.

2.2 Η δημιουργία της PSC DATABASE

2.2.1 Tables

Για τη δημιουργία της database έπρεπε να δημιουργηθούν τα απαραίτητα tables τα οποία θα αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της βάσης δεδομένων. Τα Tables που είναι ουσιαστικά πίνακες στοιχείων είναι η αρχή για την περαιτέρω ανάπτυξη των δεδομένων. Τα κυριότερα από τα tables αυτά είναι:

• **Πίνακας 3: PORT STATE MOU'S**

PORT STATE MOUs		
nS/N	MOU NAME	REGION
1	PARIS MOU	EUROPE AND NORTH ATLANTIC REGION
2	MEDITERRANEAN MOU	MEDITERRANEAN REGION
3	TOKYO MOU	ASIAN-PACIFIC REGION
4	CARIBBEAN MOU	CARRIBEAN REGION
5	VINA DEL MAR MOU	LATIN AMERICAN REGION
6	INDIAN OCEAN MOU	INDIAN OCEAN REGION
7	BLACK SEA MOU	BLACK SEA REGION
8	ABUJA MOU	WEST AND CENTRAL AFRICA REGION
9	USCG	UNITED STATES OF AMERICA
10	RIYADH MOU	ARAB STATES OF THE GULF

• **Πίνακας 4: CLASSIFICATION SOCIETIES**

CLASSIFICATION SOCIETIES		
ClassID	Abbreviation	Class Name-Full
1	B.V.	BUREAU VERITAS
2	A.B.S.	AMERICAN BUREAU OF SHIPPING
3	D.N.V.	DET NORSKE VERITAS
4	N.K.K.	NIPPON KAIJI KYOKAI
5	C.C.S.	CHINA CLASSIFICATION SOCIETY
6	L.R.	LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING
7	G.L.	GERMANISCHER LLOYD
8	R.I.N.A.	REGISTRO ITALIANO NAVALE
9	H.R.S.	HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

• **Πίνακας 5: VESSEL TYPES**

VESSEL TYPES		
Vessel s/n	Abbreviation	Vessel Type
1	BC	BULK CARRIER
2	CS	CONTAINER SHIP
3	GC	GENERAL CARGO
4	GC	MULTI PURPOSE CARGO SHIP
5	OT	OIL TANKER
6	DC	DRY CARGO
7	OTH	OTHER

• Πίνακας 6: DEFICIENCY AREAS

DEFICIENCY AREAS		
Deficiency AreaNo	DeficiencyArea	Code range
1	SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS	100
2	CREW TRAINING, CERTIFICATION & WATCHKEEPING	200
3	CREW ACCOMMODATION (ILO 147)	300
4	FOOD AND CATERING (ILO 147)	400
5	WORKING SPACES (ILO 147)	500
6	LIFE SAVING APPLIANCES	600
7	FIRE FIGHTING APPLIANCES/ SAFETY MEASURES	700
8	ACCIDENT PREVENTION (ILO 147)	800
9	SAFETY IN GENERAL (STABILITY, STRUCTURE & RELATED EQUIPMENT)	900
10	ALARM-SIGNALS	1000
11	CARRIAGE OF CARGO AND DANGEROUS GOODS	1100
12	LOAD LINES	1200
13	MOORING ARRANGEMENTS (ILO 147)	1300
14	PROPULSION & AUXILIARY MACHINERY	1400
15	SAFETY OF NAVIGATION	1500
16	RADIO COMMUNICATION	1600
17	MARPOL - ANNEX I	1700
18	OIL TANKERS, CHEMICAL TANKERS AND GAS CARRIERS	1800
19	MARPOL - ANNEX II	1900
20	SOLAS OPERATIONAL DEFICIENCIES	2000
21	MARPOL OPERATIONAL DEFICIENCIES	2100
22	MARINE POLLUTION - ANNEX III	2200
23	ISM RELATED DEFICIENCY	2500
24	ALL OTHER DEFICIENCIES	9800
25	MARINE POLLUTION-ANNEX V	2300
26	BULK CARRIERS - ADDITIONAL SAFETY MEASURES	2600
27	ISPS RELATED DEFICIENCIES	2700
28	ADDITIONAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY	2800
29	MARPOL - ANNEX VI	3000

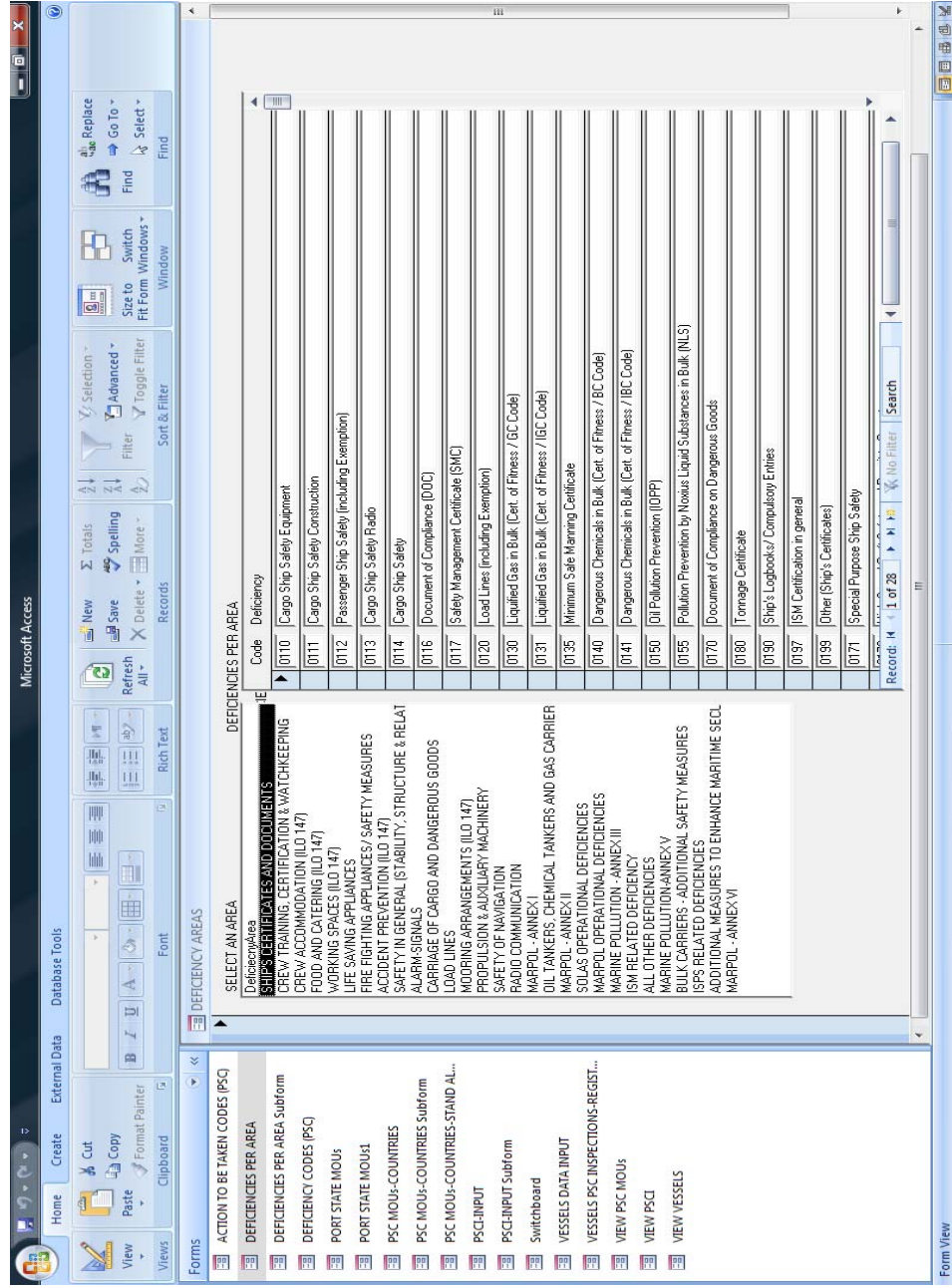
• **Πίνακας 7: ACTION TO BE TAKEN CODES**(όπως έχουν τεθεί στην εισαγωγή)

ACTION TO BE TAKEN CODES		
No	Action Code	Action To Be Taken
1	00	No action taken
2	10	Deficiency rectified
3	12	All deficiencies rectified
4	15	Rectify deficiency at next port
5	16	Rectify deficiency within 14 days
6	17	Master instructed to rectify deficiency before departure
7	18	Rectify non-conformity within 3 months
8	19	Rectify major non-conformity before departure
9	20	Ship delayed for rectification of deficiencies
10	25	Ship allowed to sail after delay
11	26	Competent Security Authority (CSA) informed
12	30	Ship Detained
13	35	Detention Raised
14	36	Ship allowed to sail after follow-up detention
15	40	Next port of call informed
16	47	Agreed Class condition
17	50	Flag State/ Consul informed
18	55	Flag State Consul informed
19	60	Region State informed
20	65	Prohibition to continue an operation
21	70	Classification Society informed
22	80	Temporary substitution of equipment
23	81	Temporary repair effected - permanent repair to do
24	82	Alternative equipment or method used
25	85	Investigation of contravention of discharge provision (MARPOL)
26	90	Letter of warning issued
27	95	Re-inspection connection with Code 90
28	96	Letter of warning withdrawn
29	99	Other (specify)

2.2.2 Forms

Μια από τις πιο χρήσιμες λειτουργίες της MICROSOFT ACCESS είναι η δημιουργία forms οι οποίες χρησιμοποιώντας μεν ήδη υπάρχοντα tables, προσθέτουν με εύκολο τρόπο στοιχεία στα tables, όπως έχει ορίσει ο δημιουργός της βάσης δεδομένων. Βέβαια για την δημιουργία αυτών των forms όπως και για κάθε form, απαραίτητη είναι η δημιουργία των αντίστοιχων tables αφού οι forms είναι ουσιαστικά μια «εικόνα» των διάφορων κατηγοριών των tables.


Ένα παράδειγμα αυτών των forms παρατίθεται παρακάτω για ένα από τα πιο σημαντικά tables της βάσης, αυτό των deficiency codes. Ανοίγοντας την “deficiencies per area form” γίνεται μια αντιπράθεση στοιχείων με τις deficiency areas στα δεξιά και αριστερά προστίθενται οι διάφορες deficiencies της κάθε περιοχής ταξινομημένες με τον κωδικό της κάθε μιας. Η εισαγωγή των deficiencies και των αντίστοιχων κωδικών τους έγινε σύμφωνα με το ν.1/08.2004 DEFICIENCY CODES “Guidelines to Inspectors of Cyprus” -Republic of Cyprus.



Εικόνα 1 : DEFICIENCIES PER AREA

Πρωταρχικός σκοπός της PSC DATABASE ήταν η εισαγωγή των στοιχείων από τα "PSC REPORTS" με τρόπο που να είναι προσιτός σε κάθε χρήστη της βάσης. Ένα δείγμα αυτών των reports προβάλλεται παρακάτω. Παρατηρούμε ότι μπορούμε να χωρίσουμε το κάθε report σε τρία μέρη:

- α) στοιχεία του πλοίου (VESSEL'S DATA INPUT FORM)
- β) στοιχεία της επιθεώρησης (PSCI INPUT FORM)
- γ) αποτελέσματα της επιθεώρησης (PSCI INPUT subform)



See-Berufsgenossenschaft
Reimerstwiete 2
20457 Hamburg
Phone: +49-(0)40-361 370
Fax: +49-(0)40-361 37204

708 1/4 36/00
Form A

copy to:
master, head office, PSCO
if ship is detained copy to:
flag state
recognized organisation, if applicable

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

1. GERMANY 2. name of ship: _____ 3. flag of ship: _____ Code: _____

4. type of ship: Bulk Carrier Code: 40 5. call sign: _____

6. IMO number: _____ 7. gross tonnage: 23237 8. deadweight (where applicable): _____

9. year built: 1981 10. date of final report: 21-06-02 11. place of inspection: Hamburg Code: 1472

12. class society: GL Code: 924

13. date of issue of detention order: 20-06-2000 **) 14. particulars of owner/operator (delete as appropriate)

14. _____

15. name and signature of master to certify that the information under 14 is correct: _____ **)

name: _____ signature: _____

16. relevant certificate(s)**)

a title	b issuing authority	code	c dates of issue and expiry	
0110 Safety Equipment	01 <u>GL</u>	<u>924</u>	<u>22-02-99</u>	<u>30-12-00</u>
0111 Safety Construction	02 <u>GL</u>	<u>924</u>	<u>29-05-97</u>	<u>31-08-01</u>
0112 Passenger Ship Safety	03 _____	_____	_____	_____
0113 Safety Radio Certif.	04 <u>GL</u>	<u>924</u>	<u>03-02-00</u>	<u>31-08-01</u>
0116 Document of Compliance (DOC)	05 <u>ABS</u>	<u>906</u>	<u>09-05-98</u>	<u>02-04-03</u>
0117 Safety Management Cert. (SMC)	06 <u>ABS</u>	<u>906</u>	<u>24-06-98</u>	<u>16-06-03</u>
0120 Load Line Certif.	07 <u>GL</u>	<u>924</u>	<u>29-05-97</u>	<u>27-02-02</u>
0130/31 Gas Carrier GC/IGC	08 _____	_____	_____	_____
0140/41 Dang. Chemical BC/IBC	09 _____	_____	_____	_____
0150 MARPOL Annex I	10 <u>GL</u>	<u>924</u>	<u>25-06-97</u>	<u>31-08-01</u>
0155 MARPOL Annex II	11 _____	_____	_____	_____
0170 Compl. Dangerous Goods	12 _____	_____	_____	_____
0199 Other Exemption Certif.	13 _____	_____	_____	_____
Minimum Safe Manning	14 <u>7 days stale</u>	<u>400</u>	<u>25-02-97</u>	<u>24-02-02</u>

d Information on last intermediate or annual survey**)

date	surveying authority	code	place
<u>07 02-02-00</u>	<u>GL</u>	<u>924</u>	<u>Sao Francisco do Sul (Brazil)</u>
<u>02 05-08-99</u>	<u>GL</u>	<u>924</u>	<u>Hamburg</u>
<u>01 25-11-97</u>	<u>GL</u>	<u>924</u>	<u>Eleusis (Greece)</u>
<u>10 09-06-99</u>	<u>GL</u>	<u>924</u>	<u>Blake</u>
<u>05 11-06-99</u>	<u>ABS</u>	<u>906</u>	<u>Pirous (Greece)</u>

17. expanded inspection _____

18. deficiencies _____

19. ship detained _____


20. do any detainable deficiencies meet the criteria for class responsibility _____

21. supporting documentation _____

district office _____ name: FRERT Heuckeroth

telephone: see above (duty authorized PSCO of reporting authority)

telefax _____ signature: _____



This report must be retained on board for a period of two years and must be available for consultation by Port State Control Officers at all times.
 *) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State mentioned in the heading has taken place. This inspection report cannot be constructed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.
 **) to be completed in the event of a detention.
 ***) Masters, shipowners and/or operators are advised that detailed information on a detention may be subject to publication.
 PSCBREP/PC-DOT

Εικόνα 2 : PSC report FORM A

44

Group deficiencies	Life saving appliances
Defective item 1)	Lifejackets - Light missing -
Convention reference 2)	
Action taken	Not detainable, Rectified
Additional comments	NO.1 LIGHT FOR LIFEJACKET NOT WORKING.
Group deficiencies	Fire Safety measures
Defective item 1)	Ventilation - Not as required -
Convention reference 2)	
Action taken	Not detainable, Rectified
Additional comments	VENTILATION CLOSING DEVICES NOT MARKED/IDENTIFIED.
Group deficiencies	Radiocommunications
Defective item 1)	Reserve source of energy - Not as required -
Convention reference 2)	S74-6/CIV/R13
Action taken	Ground for detention, Rectified
Additional comments	GMDSS EMERGENCY SOURCE OF POWER NOT WORKING PROPERLY (LOW VOLTAGE IN EMERGENCY CONDITION). TO BE VERIFIED BY AUTHORISED TECHNICIAN.
Group deficiencies	Life saving appliances
Defective item 1)	Launching arrangements for survival craft - Not properly maintained -
Convention reference 2)	S74-24/CIII/R12,R16,R20.11,R33
Action taken	Ground for detention, Rectified
Additional comments	LIFEBOATS FALLS TO BE RENEWED (PERIODIC EXPIRED ON 9/9/2003).
Group deficiencies	Fire Safety measures
Defective item 1)	Other (fire safety) - Other -
Convention reference 2)	NO REF.
Action taken	Ground for detention, Rectified
Additional comments	Convention reference: S74/CII-2/R13.3.4; No. 1 EEBD IN ACCOMODATION SPACES FOUND EMPTY.

Εικόνα 3 :PSC report FORM B

Για κάθε μέρος του report κατασκευάσαμε μια φόρμα (form) για εύκολη εισαγωγή των δεδομένων:

- VESSEL'S DATA INPUT FORM

Η form αυτή περιλαμβάνει στοιχεία όπως το όνομα και το τύπο του πλοίου, το IMO no του, το νηργώμονα, την χρονολογία ανέγερσής του κ.α. αλλά σε αυτήν περιλαμβάνονται subforms στις οποίες μπορούμε να εισάγουμε τα γενικά χαρακτηριστικά του πλοίου, την χωρητικότητα του κ.α.

The image displays two screenshots of a web-based form titled "MANAGED VESSELS GENERAL AND TECHNICAL DETAILS". The form is divided into two tabs: "GENERAL DATA" and "TECHNICAL DATA".

GENERAL DATA Tab:

- Fields: Name (text), IMO No (text), Type (dropdown), Year Of Build (text), Delivery Date (text), Owning Company (text), Managing Company (text).
- Buttons: "Close Form".

TECHNICAL DATA Tab:

- Fields: Dimensions (LOA, LBP, B, D, T), Weights (DWT, DSP, LS), Tonnages (International GRT, Panama GRT, Suez GRT), International NT, Panama NT, Suez NT.
- Buttons: "Place Of Build", "Builder", "Close Form".

Εικόνα 4 : VESSEL'S DATA INPUT FORM

- PSCI INPUT FORM

Η form αυτή μαζί με τη subform της είναι η σπουδαιότερη ίσως της βάσης γιατί από εδώ γίνεται η εισαγωγή των στοιχείων που αποτελεί και το σκοπό αυτής της εργασίας , την εύρεση , την εισαγωγή και την επεξεργασία των ελαττωμάτων που παρουσιάζει κάθε πλοίο που επιθεωρείται από τους PSCO'S.

Η αρχική form περιλαμβάνει τα στοιχεία της επθεώρησης όπως place, country, start date, PSC MOU, PSC-type και άλλα. Περιέχει ένα αριθμό subforms ίσο με τον αριθμό των deficiencies που βρέθηκαν, κάθε subform γίνεται ανάλυση του κάθε deficiency όπως το καταγράφει ο κάθε PSCO στο report. Σε αυτήν περιλαμβάνονται βασικά στοιχεία όπως το PSC code no, το action code και η περιγραφή του κάθε deficiency όπως την αναφέρει ο PSCO.

Port State Control Inspection General Information

Visit No: 369 Vessel: 78 LR24 Start Date: 5/6/2007 End Date: Last Survey:

Visit Purpose: PORT STATE CONTROL INSPECTION

Deficiencies Found

Performed By: Deficiencies Found: Yes No Detained: Yes No Delay: Audit?: Due Date: Date Closed:

Place: GHENT Date Released: Class Survey?: Action for Flag?: No No

Country: BELGIUM PSC: PARIS MOU PSC-Type: DETAILED

Notes:

Defective Item

Def. No: 1860 Defective Item: Continuous Synopsis Record (CSR) Nature of Defect: MISSING

Deficiency as reported by PSC: INCOMPLETE(RECORDS MISSING)

Visit No: 869 PSC Def. Code: 0160 Deficiency Area: SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS PSC Action Code: 17

Vessel Action Description (related to PSC Action Code):

Investigation by SQ Dept. / Corrective Actions:

Date Def. Rectified: ISM Related Section Resp. Dept.: NCR Raised Date NCR Closed: No

Notes:

No Of Deficiencies: 44 Def - Code30: 22

Buttons: Close Form, Undo Record, VIEW PSC MOU, Deficiency Code, Undo Record

Record: 1 of 44 Filtered Search

Εικόνα 5 : PSCI INPUT FORM

2.2.3 Queries

Μια άλλη πολύ σημαντικότητα λειτουργία της database είναι η δημιουργία queries, «ερωτημάτων» κατά κάποιο τρόπο, που ο χρήστης θέτει στη βάση μέσω κάποιων κριτηρίων έτσι ώστε να εξάγει από τη βάση τα στοιχεία που θέλει για κάθε query. Η δημιουργία των queries γίνεται με αρκετά εύκολο τρόπο φτάνει σε κάθε query να περιλαμβάνονται στοιχεία των οποίων τα deficiencies tables συνδέονται μεταξύ τους. Παρακάτω φαίνεται η δημιουργία για το query PSC-1560 το οποίο μας εξάγει από τη βάση τα deficiencies με code no 1560-charts. Το κριτήριο απ' ότι βλέπουμε στο PSC code no είναι το 170 που είναι η αντιστοιχία του 1560 στο αντιστοιχο table.

The screenshot displays the Microsoft Access interface for a query named 'PSC-1560'. The design grid is as follows:

Field	Table	Sort	Show	Criteria
Deficiency	DEFICIENCY CODES		<input checked="" type="checkbox"/>	
CodeNo	PSC DEFICIENCIES		<input type="checkbox"/>	170
PSCCode	PSC DEFICIENCIES		<input checked="" type="checkbox"/>	
Place	INSPECTIONS AND AU		<input checked="" type="checkbox"/>	
Country	INSPECTIONS AND AU		<input checked="" type="checkbox"/>	
Notes	PSC DEFICIENCIES		<input checked="" type="checkbox"/>	

The 'Field' property is set to 'VESSELS'. The 'Table' property is 'VESSELS'. The 'Sort' property is 'Ascending'. The 'Show' property is checked. The 'Criteria' row is empty. The 'Field' property is set to 'VESSELS'.

Εικόνα 6 : Δημιουργία query PSC-1560

Η εξαγωγή των στοιχείων από κάθε query γίνεται σε table το οποίο περιλαμβάνει στοιχειοθετημένα σε πίνακα όλα τα στοιχεία που ζητήσαμε στο query. Αυτός ο πίνακας μπορεί εξαχθεί από την access και να επεξεργαστεί με excel και word. Παρακάτω παρατίθεται ο πίνακας εξαγωγής για το deficiency με code no 1560-charts.

Πίνακας 8: 1560-Charts

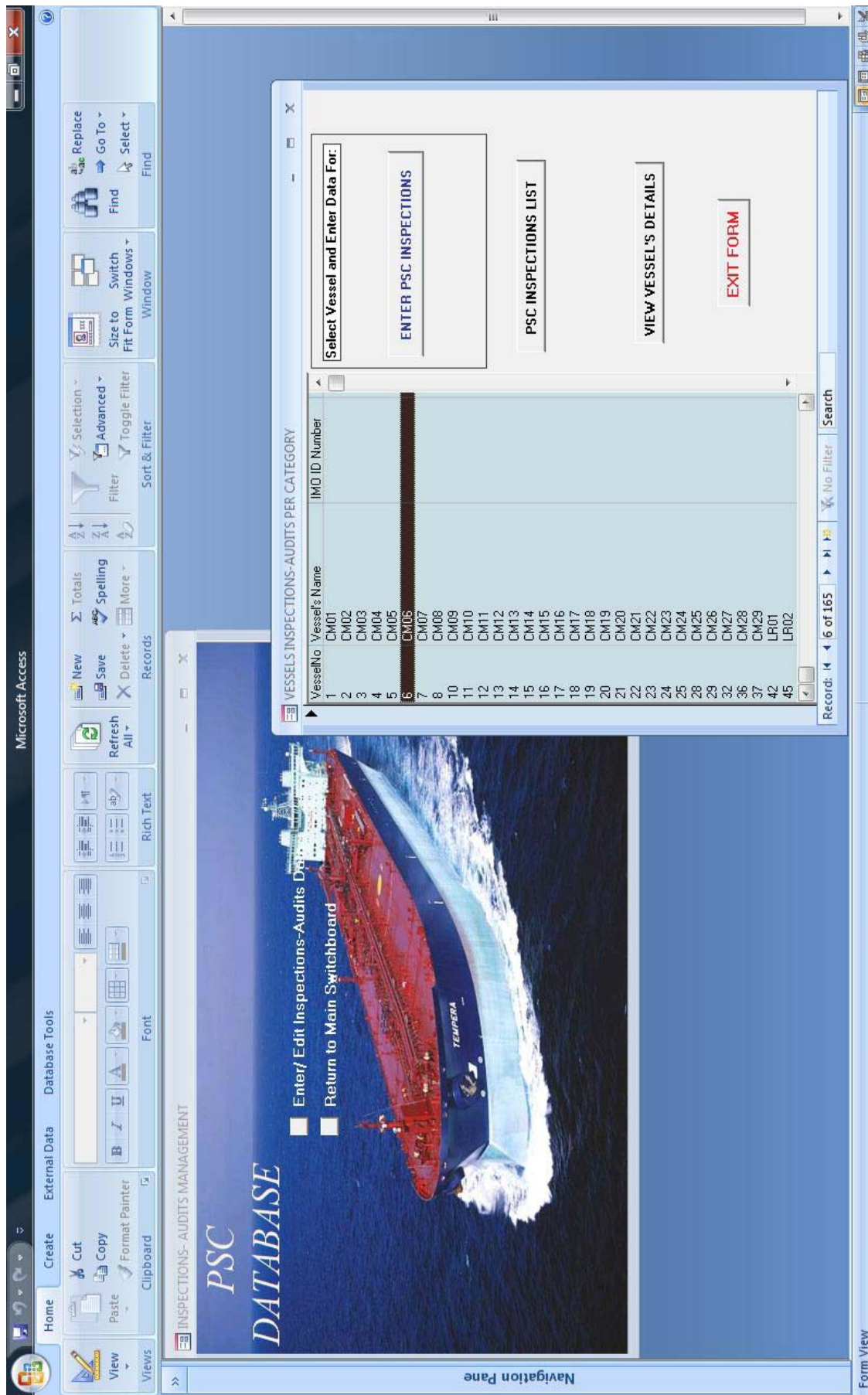
Vessel's Name	Deficiency	PSCDescription	PSC Action Code	Place	Country
CM18	Charts	NAUTICAL CHARTS (LOCAL CHARTS) TO NEXT PORT (BREVES) NOT AVAILABLE ONBOARD	17	BELEM	BRAZIL
CM23	Charts	CHARTS-BA. CHART NO. 3835 FOUND EXPIRED	17	SINGAPORE	SINGAPORE
CM01	Charts	LOCAL CHART TO BE ONBOARD	17	KJOPSVIK	NORWAY
CM04	Charts	CHART NO. 3378, NO.1255, NO.913 NOT UP-TO-DATE	17	QUJHUANGDAO	CHINA
CM07	Charts	VOYAGE CHARTS NOT UPDATED	17	GERALDTON	AUSTRALIA
CM10	Charts	LOCAL CHART TO BE CORRECTED	15	MANZANILLO	MEXICO
CM11	Charts	CHART OF KACOSHIMA PORT NOT PROVIDED OF WGS TYPE	17	KACOSHIMA	JAPAN
CM17	Charts	CHARTS NOT CORRECTED FOR NAVIGATIONAL WARNINGS	10	ANTWERP	BELGIUM
CM09	Charts	NINGBO CHARTS NOT CORRECTED IN TIME	17	NINGBO	CHINA
CM09	Charts	CHART NO. 535 IS NOT UPDATED. THE EDITION ON BOARD IS 1991. (NEW EDITION IS JUNE 2001)	15	PONTA DA MADEIRA	BRAZIL
CM11	Charts	BRITISH NAUTICAL CHARTS 1465, 1749 AND 3549 NOT UP TO DATED	17	SEPETIBA	BRAZIL
CM09	Charts	NINGBO CHART NOT CORRECTED	17	NINGBO	CHINA
CM19	Charts	CHARTS NOT UP TO DATE	17	ALICANTE	SPAIN
CM28	Charts	BA 1618 (NEMRUT BAY) NOT ON BOARD	17	ALIAGA / EGE CELIK	TURKEY
LR09	Charts	CHARTS MISSING: #1173 & 1174	17	BILBAO	SPAIN
LR27	Charts	IN APPROACHES TO LAS PALMAS CHART TRAFFIC OPERATION SCHEME NOT INCLUDED	30	LAS PALMAS	SPAIN
LR33	Charts	CHARTS NOT UP TO DATE LAST NOTICES TO MARINERS NO3/2007	17	ST. PETERSBERG	RUSSIAN FEDERATION
LR34	Charts	HARBOUR CHART(DANGJIN) NOT ON BOARD	17	DANGJIN	KOREA
HR1	Charts	CHART FOR GAETA PORT MISSING	30	GAETA	ITALY
HR4	Charts	CHART NO 140 AND NO 1418 MISSING	30	BARI	ITALY
HR7	Charts	CHART 3636 OLD EDITION/PASSAGE PLANNING FOR INTENDED VOYAGE TO BE PERFORMED AND ALL NECESSARY PUBS/CHARTS TO BE UPDATED	17	SETUBAL	PORTUGAL
HR8	Charts	NAUTICAL CHARTS NOT UP TO DATE	30	BRINDISI	ITALY
DNV13	Charts	NAUTICAL CHART NO 3561 IS OLD EDITION	17	IMBITUMA	ARGENTINA
DNV20	Charts	QUJHUANGDAO PORT CHART(3378) NOT SUPPLIED BEFORE ARRIVAL	17	QUJHUANGDAO	CHINA

2.2.4 Main Switchboard

Για την εύκολη χρησιμοποίηση της PSC DATABASE από κάθε χρήστη, με συνδυασμό των queries, των διάφορων forms και tables η access σου δίνει την δυνατότητα δημιουργίας ενός κεντρικού πίνακα ελέγχου(main switchboard) ο οποίος κάνει τις διάφορες λειτουργίες της βάσης εύκολα προσβάσιμες ανάλογα με το τι θα επιλέξει ο δημιουργός της βάσης.



Εικόνα 7 : Main Switchboard



Εικόνα 8: Switchboard :Inspections-audits menu

3. ΠΗΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΑΠΟ ΕΛΕΓΧΟΥΣ PSC

3.1 Γενικά

Σε αυτό το μέρος της εργασίας μας αναφέρονται οι πηγές των πληροφοριών που εισήχθησαν στη βάση έτσι ώστε να μπορεί να γίνει μια κριτική για την αξιοπιστία της βάσης, με γνώμονα τον πλουραλισμό της βάσης από πλευράς υλικού. Λέγοντας «πηγές πληροφοριών» εννοούμε την προέλευση των παρατηρήσεων από κάθε έκθεση, δηλ. όλα τα στοιχεία που εισήχθησαν στις δυο αρχικές φόρμες, την vessel data input form που περιέχει τα γενικά χαρακτηριστικά κάθε πλοίου και την PSCI input form που περιέχει τα βασικά στοιχεία κάθε επιθεώρησης. Από όλα τα στοιχεία που περιέχονται στις εκθέσεις εισήχθησαν μόνο μερικά βασικά στοιχεία για αποφυγή κάθε είδους δυσφήμισης των εταιριών που μας παρείχαν τις εκθέσεις των επιθεωρήσεων PSC των πλοίων τους γι αυτό το όνομα του πλοίου δεν σημειώνεται και αντί αυτού δίνεται κωδικός αριθμός. Αναλυτικότερα για κάθε form τα στοιχεία που εισήχθησαν όπου αυτό ήταν δυνατό(επειδή σε κάποιες εκθέσεις έλειπαν και αυτά) είναι τα ακόλουθα:

- ❖ Vessel data input form:
 - Code (instead of the name of ship)
 - Year of built,
 - Type of ship,
 - International GT
- ❖ PSCI-input form :
 - Date of inspection,
 - Place and country of inspection,
 - MOU
 - Type of inspection(σε μερικές περιπτώσεις)

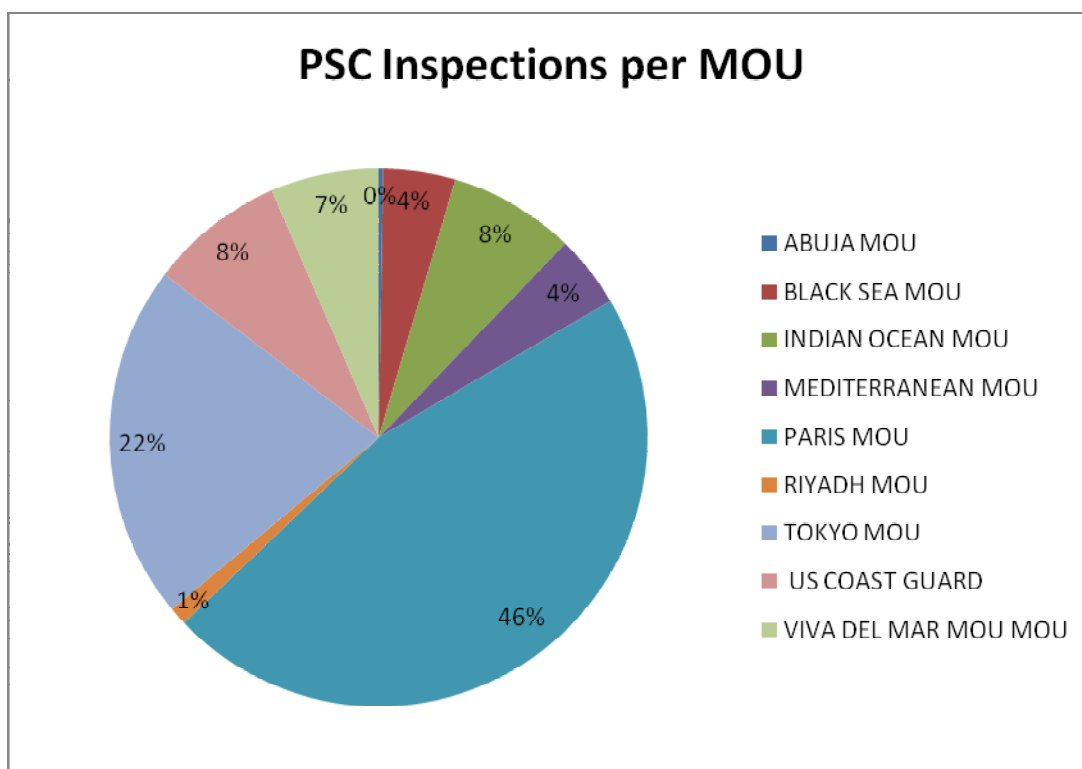
3.2 Τα δεδομένα

Για τον απόλυτο καθορισμό και έλεγχο της αξιοπιστίας της παρούσας βάσης δεδομένων θα γίνει παράθεση των βασικών στοιχείων που απαρτίζουν την βάση. Η PSC DATA BASE αποτελείται από τα στοιχεία που ακολουθούν:

Εισαχθήκαν στη βάση 369 εκθέσεις(reports) από 165 πλοία. Σημειώνεται ότι ένα πλοίο μπορεί να επιθεωρήθηκε 2 και 3 φορές έτσι εξηγείται ο μεγάλος αριθμός των επιθεωρήσεων σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων. Το δείγμα αποτελείται ,απ' ότι φαίνεται στον Πίνακα 9, κυρίως από επιθεωρήσεις του PARIS MOU(171 inspections), του TOKYO MOU(79 inspections) αλλά και από επιθεωρήσεις της United States Coast Guard(30 inspections). Το σχήμα 12 αποτυπώνει ακριβώς την κατανομή των εκθέσεων των επιθεωρήσεων στα διάφορα MOU's.

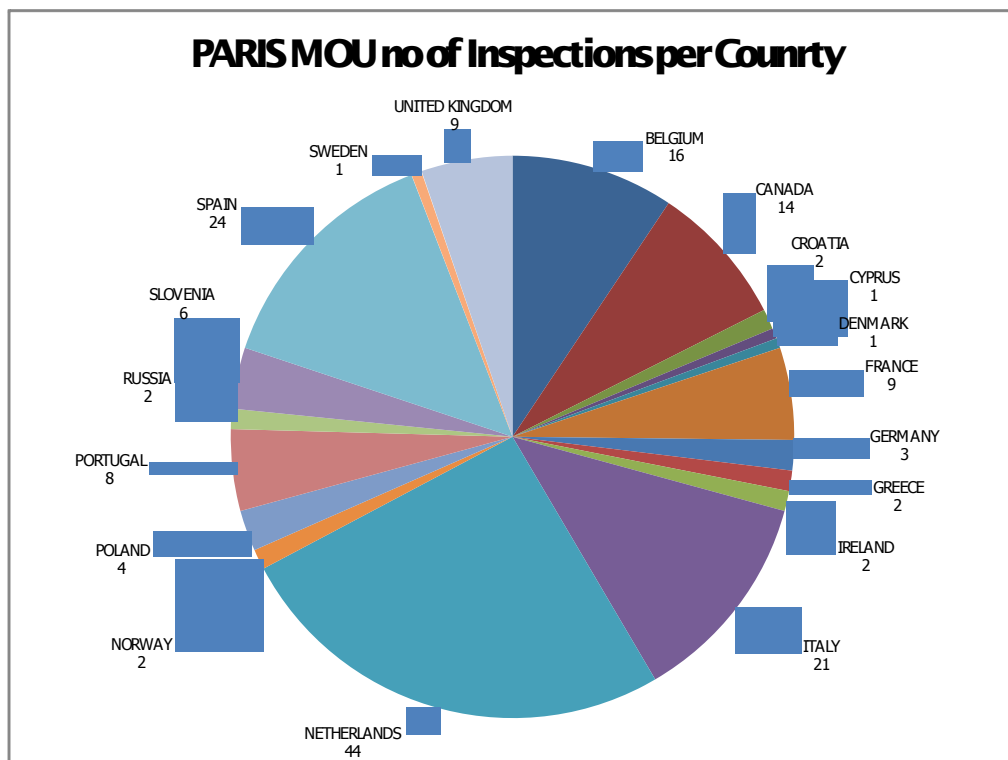
Πίνακας 9 : PSC Inspections per MOU

MOU	Αριθμός εκθέσεων
ABUJA MOU Inspection	1
BLACK SEA MOU Inspections	16
INDIAN SEA MOU Inspections	28
MEDITERRANEAN MOU Inspections	16
PARIS MOU Inspections	171
RIDAH MOU Inspections	4
TOKYO MOU Inspections	79
US COAST GUARD Inspections	30
Σύνολο	369

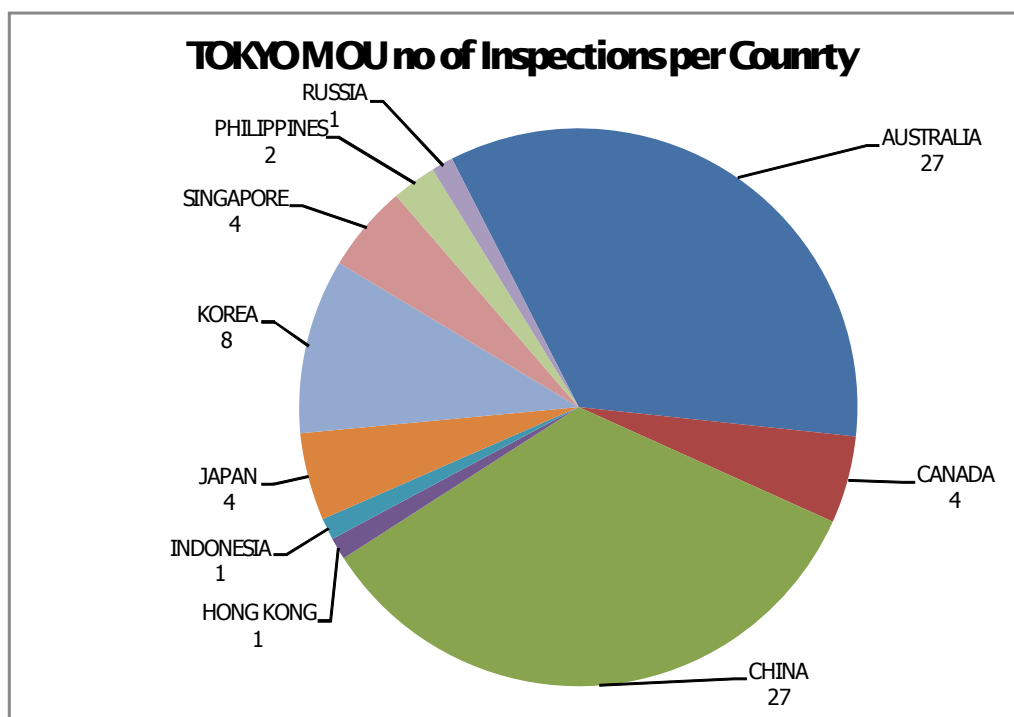


Σχήμα 12 :PSC Inspections per MOU

Το σχήματα 13 και 14 παρουσιάζουν την κατανομή στις διάφορες χώρες των δύο ΜΟΥ'S στα οποία έγινε η πλειοψηφία των επιθεωρήσεων : το PARIS ΜΟΥ(σχήμα 13) και TOKYO ΜΟΥ(σχήμα 14).



Σχήμα 13 :PARIS MOU Inspections per Country

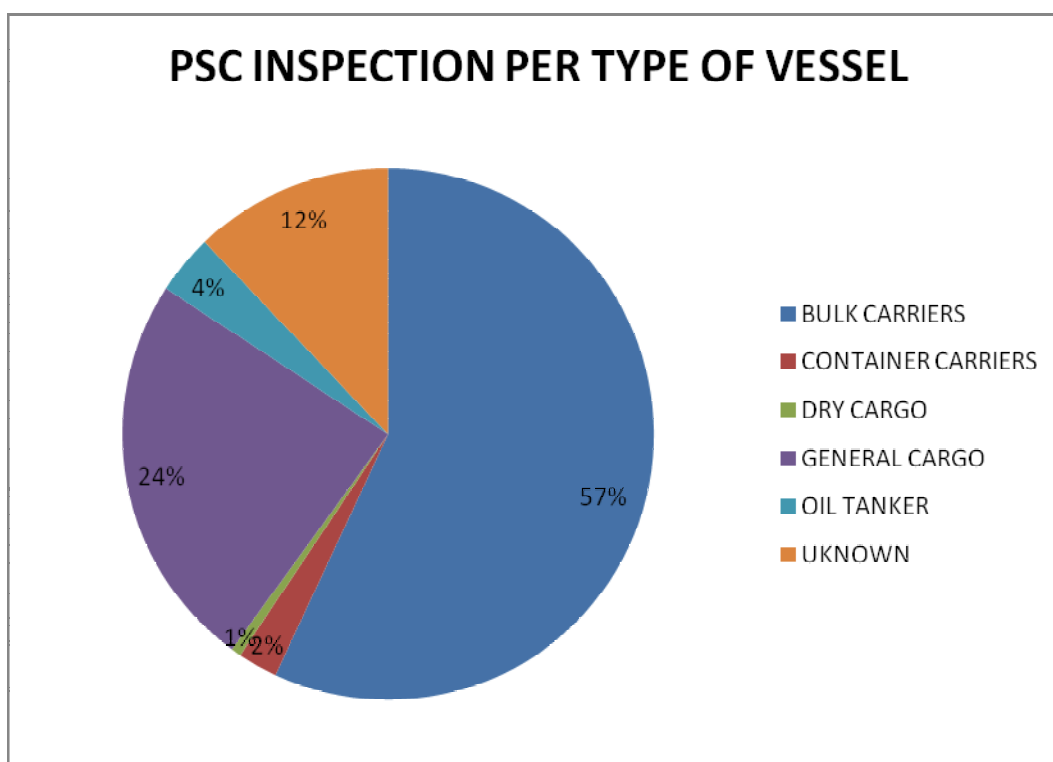


Σχήμα 14 :TOKYO MOU Inspections per Country

Η συντριπτική πλειοψηφία των εκθέσεων που εξετάστηκαν ήταν από Bulk Carriers, με ποσοστό 57%, και ακολουθούν τα πλοία γενικού φορτίου με ποσοστό 24% (Πίνακας 10). Αυτό έγινε για να επικεντρωθεί η έρευνα σε αυτούς τους τύπους πλοίων. Το σχήμα 13 καταδεικνύει την επί τις εκατό (%) αναλογία των επιθεωρήσεων ανά τύπο πλοίου.

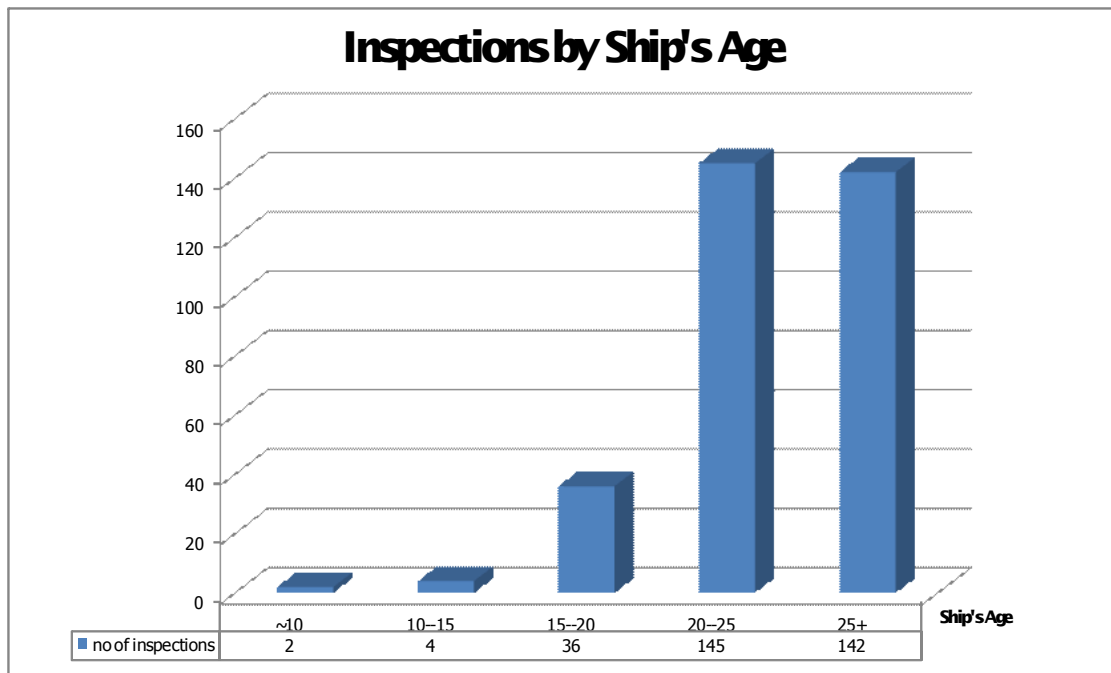
Πίνακας 10 : PSC Inspections per Type of Vessel

ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	Αριθμός Πλοίων
Bulk Carriers	94
Container Carriers	4
Dry Cargo	1
General Cargo	40
Oil Tanker	6
Unknown	20
Total no of Vessels	165



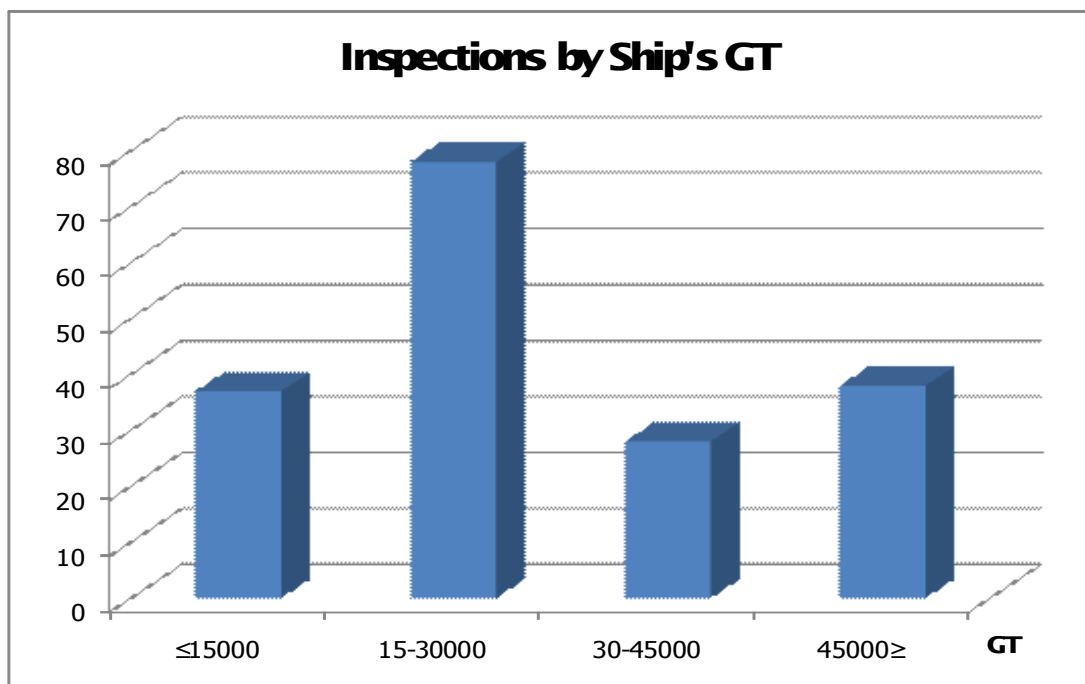
Σχήμα 15 : PSC Inspections per Type of Vessel

Στο σχήμα 16 φαίνεται ο αριθμός των επιθεωρήσεων των πλοίων αυτών ανά κατηγορία ηλικίας πλοίου. Τα πλοία χωρίστηκαν σε 5 κατηγορίες ηλικίας: 0-10 ετών, 10-15, 15-20, 20-25, και τέλος, πάνω από 25 ετών.



Σχήμα 16: PSC Inspections by Ship's Age

Το σχήμα 17 δείχνει τον αριθμό των επιθεωρήσεων των πλοίων ανά κατηγορία Gross Tonnage (GT) πλοίου. Τα πλοία χωρίστηκαν σε 4 κατηγορίες : (≤ 15000 , 15-30000, 30-45000, $45000 \geq$)



Σχήμα 17 : PSC Inspections by Ship's GT

Τέλος αναφέρουμε ότι όλες οι επιθεωρήσεις έγιναν στο χρονικό διάστημα από 24/4/2001 μέχρι 24/9/2007.

Αναλυτική περιγραφή των βασικών στοιχείων κάθε επιθεώρησης (όπου υπάρχουν), γίνεται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'**.

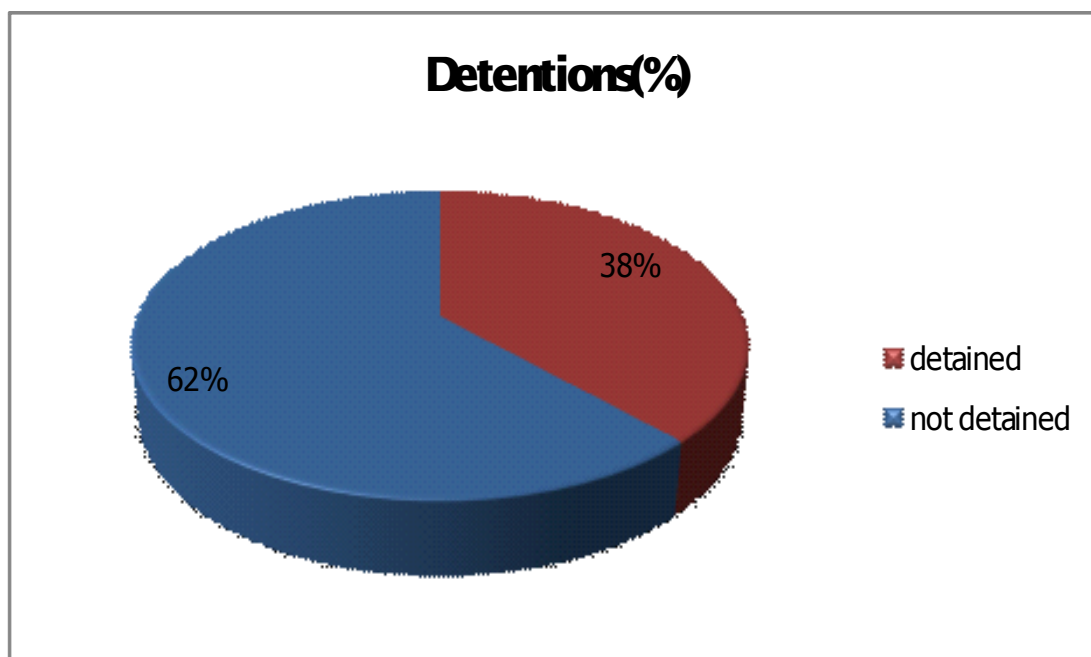
4.ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΘΕΝΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

4.1 Γενικά στατιστικά-Detentions

Με την εξαγωγή των αποτελεσμάτων από την βάση δεδομένων έγινε στατιστική ανάλυση σε όλα τα δυνατά επίπεδα με την βοήθεια γραφημάτων και στοιχείων που διευκολύνουν την περαιτέρω έρευνα και αξιολόγηση σε τεχνικό επίπεδο.

Κύριο μέλημα του κάθε επιθεωρητή PSCO είναι να διαπιστώσει διαμέσου της επιθεώρησης PSC αν το πλοίο είναι ασφαλές και πληρεί όλες τις προϋποθέσεις των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Αν εξακριβώσει ελλείψεις στο πλοίο που το καθιστούν δυνητικά επικίνδυνο, μπορεί να κρατήσει το πλοίο στο λιμάνι, να το θέσει σε “detention” δηλαδή, μέχρι αυτές να αποκατασταθούν. Είναι μεγάλη βεβαίως η σημασία του αν θα κρατηθεί ένα πλοίο στο λιμάνι γιατί αυτό σημαίνει απώλεια χρόνου για το πλοίο, καθυστέρηση στις παραδόσεις του φορτίου και οικονομικές απώλειες στον πλοιοκτήτη.

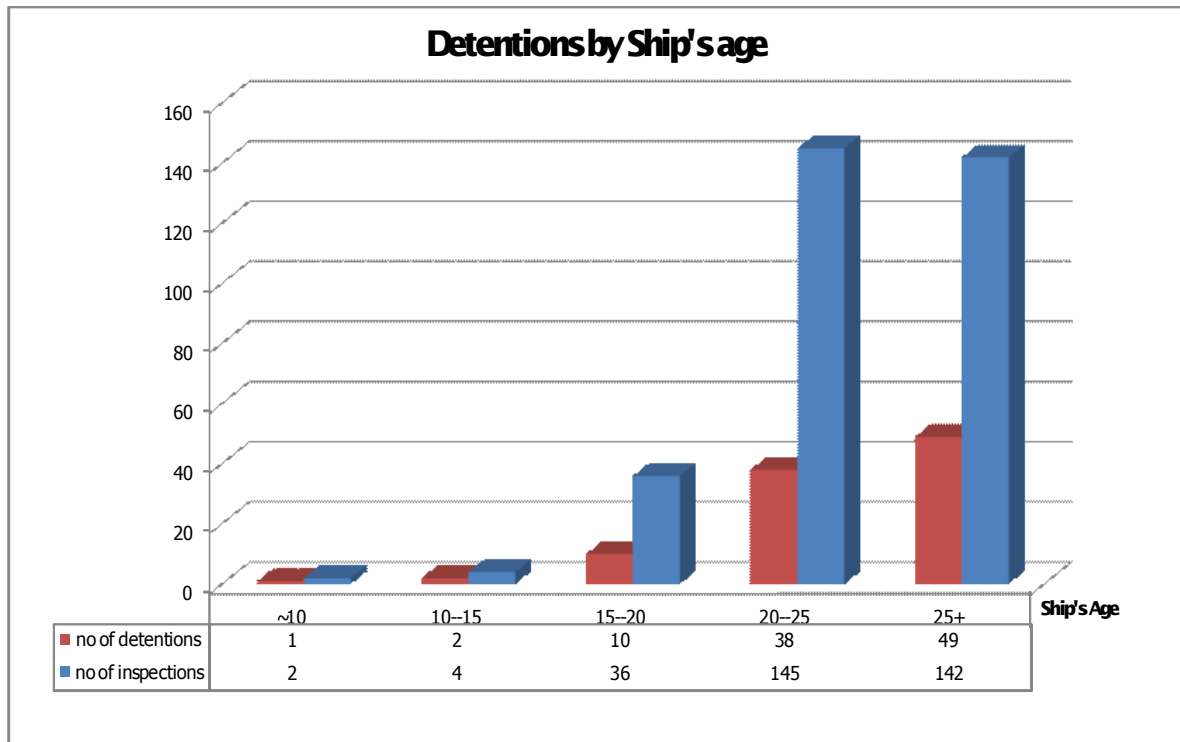
Από τις 369 επιθεωρήσεις που είναι το δείγμα, 140 εκθέσεις είναι από πλοία που κρατήθηκαν. Το Σχήμα 18 δείχνει την επί τις εκατό αναλογία των πλοίων που κατακρατήθηκαν επί του συνόλου των επιθεωρήσεων.



Σχήμα 18 : % Detentions

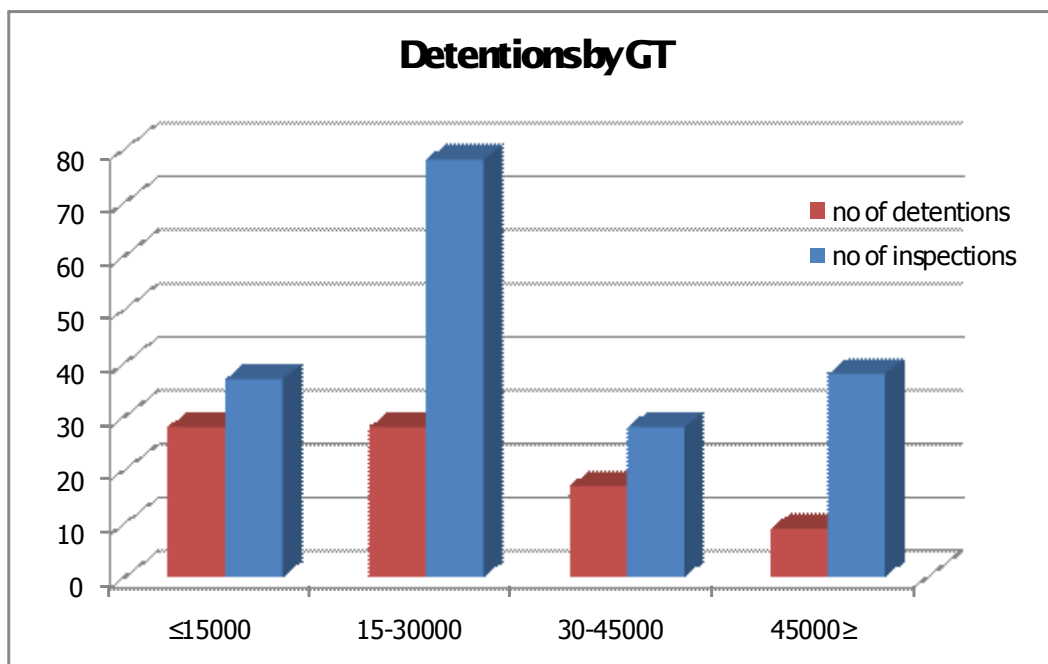
Αναφέρεται εδώ ότι όταν άρχισε η μελέτη αυτή, στο στάδιο ανεύρεσης των εκθέσεων των επιθεωρήσεων, έγινε προσπάθεια στην επικέντρωση της έρευνας στην συλλογή εκθέσεων κρατημένων (detained) πλοίων. Αυτό έγινε, επειδή ο απώτερος σκοπός όλης της μελέτης, ήταν ο εντοπισμός παρατηρήσεων που προκαλούν τις συχνότερες κρατήσεις πλοίων. Έτσι εξηγείται και το μεγάλο ποσοστό κρατήσεων του σχήματος 18.

Στο σχήμα 19 φαίνεται ο αριθμός των κατακρατήσεων σε σχέση με τις επιθεωρήσεις των πλοίων ανά κατηγορία ηλικίας πλοίου.



Σχήμα 19 : Detentions by Ship's Age

Το σχήμα 20 παρουσιάζει τον αριθμό των κατακρατήσεων σε σχέση με τις επιθεωρήσεις των πλοίων ανά κατηγορία Gross Tonnage (GT) πλοίου.

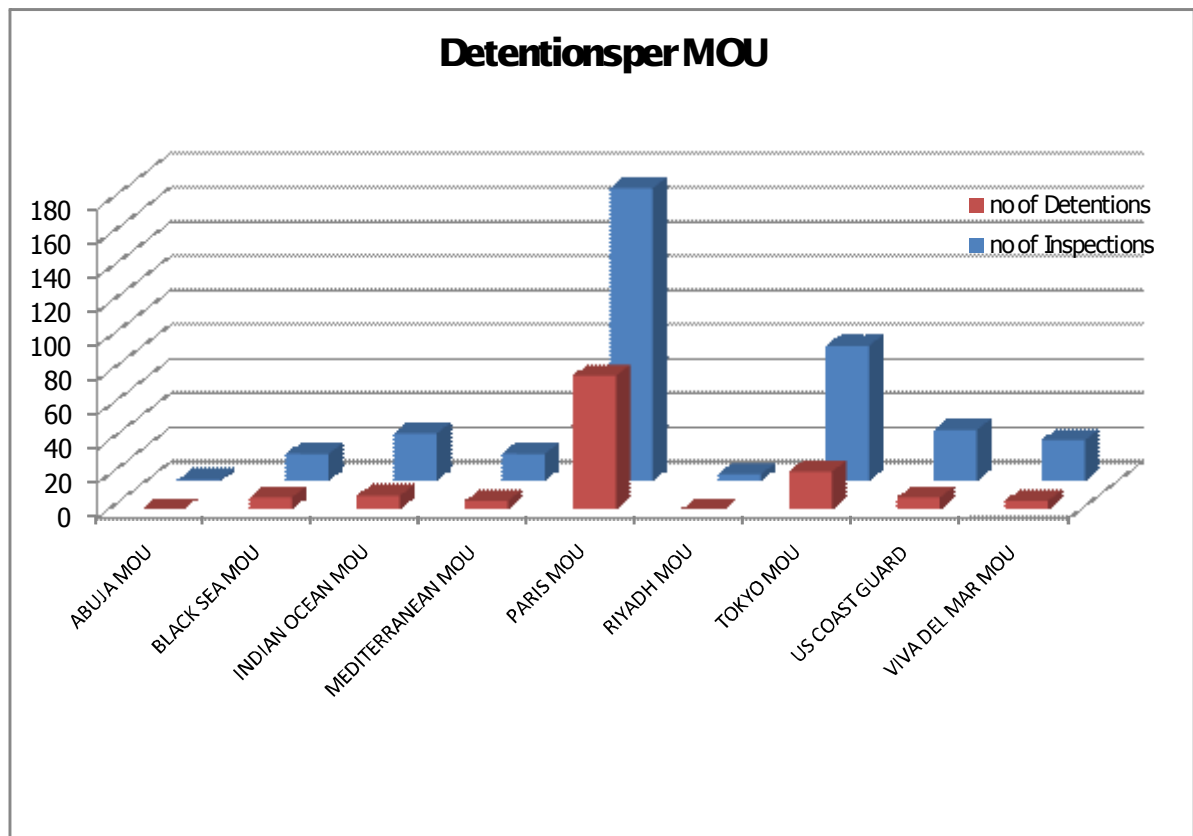


Σχήμα 20 : Detentions by Ship's GT

Όπως ήταν αναμενόμενο και όπως εμφανίζεται και στο σχήμα 19, τα πλοία μεγαλύτερης ηλικίας παρουσιάζουν, πρωτ' απ' όλα αυξημένο ποσοστό αριθμού επιθεωρήσεων που δέχονται. Αυτό σημαίνει δηλαδή ότι τα πλοία άνω των 20 χρόνων είναι, και πολύ λογικά, στόχος των επιθεωρητών. Το ποσοστό των πλοίων που κρατούνται αυξάνει σημαντικά για τα πλοία άνω των 25 χρόνων. Η επίδραση του χρόνου για τα πλοία μεγάλης ηλικίας συχνά αφήνει σε μεγάλο βαθμό τα σημάδια φθοράς να φανούν.

Όσον αφορά τώρα στο Gross Tonnage το οποίο αναφέρεται στον όγκο των κλειστών χώρων του πλοίου, καθαρά συμπεράσματα δεν μπορούν να εξαχθούν καθώς το δείγμα είναι αρκετά μικρό(στις περισσότερες εκθέσεις δεν αναγραφόταν το GT). Από το πιο πάνω σχήμα βλέπουμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων που επιθεωρήθηκαν και των οποίων οι εκθέσεις εισαχθήκαν στη βάση δεδομένων, έχουν GT που κυμαίνεται από 15000-30000 .Παρατηρείται επίσης ότι τα μικρά πλοία, με μικρό GT,έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό κρατήσεων.

Στη συνέχεια θα γίνει σύγκριση μεταξύ των διαφόρων MOU's με βάση τον αριθμό επιθεωρήσεων και κατ' επέκταση τον αριθμό των κρατήσεων των πλοίων του δείγματος με τη βοήθεια γραφημάτων (σχήμα 21).

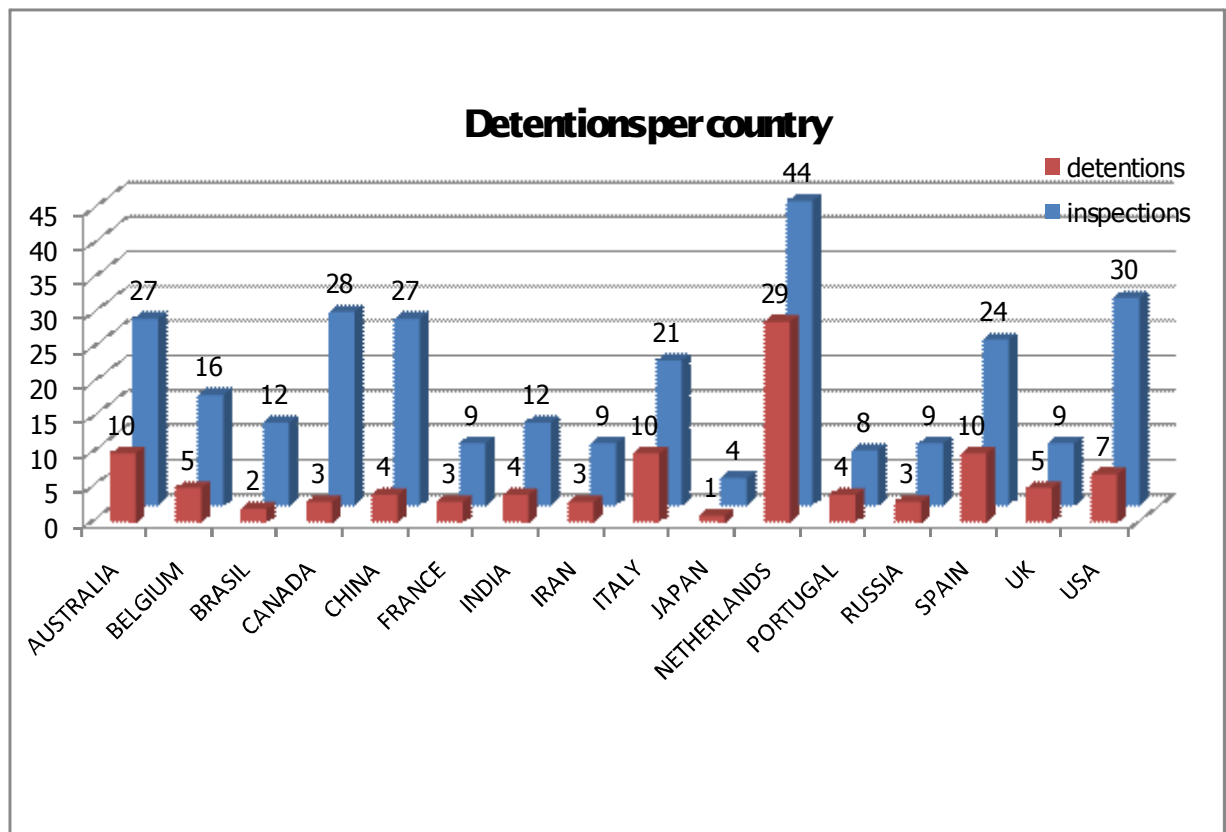


Σχήμα 21 : Detentions per MOU

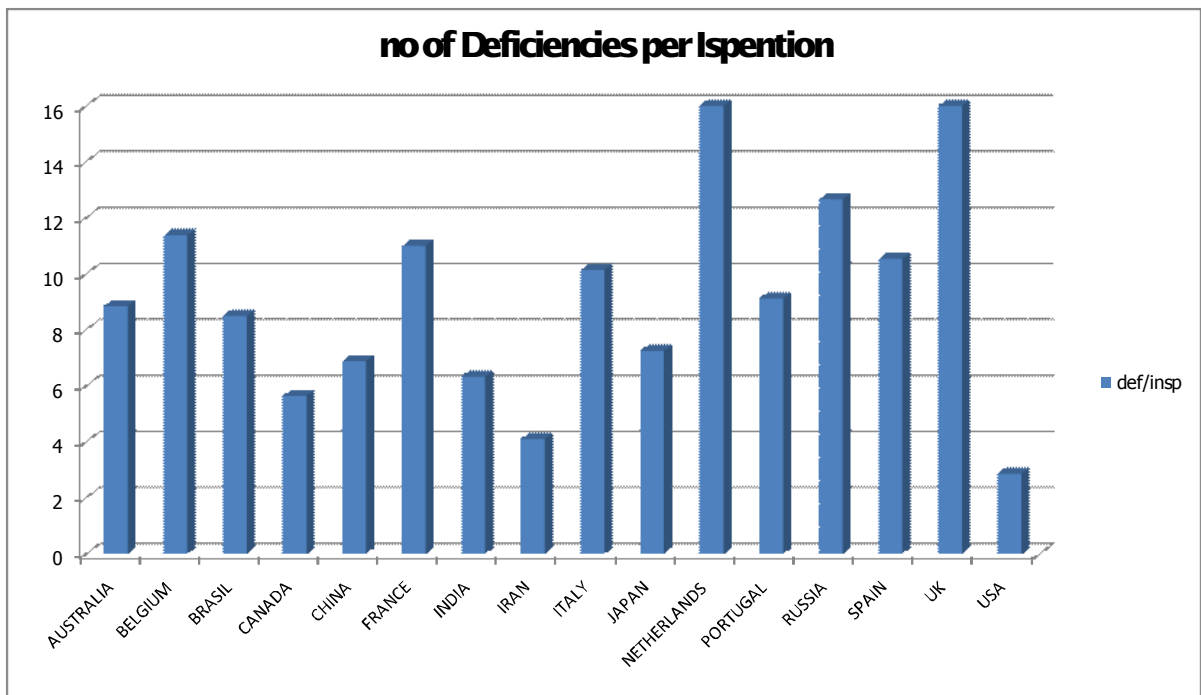
Το σχήμα 21 παρουσιάζει μια εικόνα της «αυστηρότητας» των διαφόρων MOU's αρχικά, και έπειτα πιο αναλυτικά (σχήμα 22), των χωρών που τα απαρτίζουν. Βέβαια, και πάλι, λόγω του μικρού σχετικά αριθμού των εκθέσεων ανά MOU και χώρα (σε σύγκριση με το μέγεθος του αριθμού των MOU's, των χωρών που τα αποτελούν και τελικά με το τεράστιο μέγεθος του παγκόσμιου στόλου), δεν μπορούν να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα από την σύγκριση αυτή.

Παρατηρείται ότι στο PARIS MOU, απ' όπου έχει ληφθεί και η πλειοψηφία των εκθέσεων (171 εκθέσεις από σύνολο 369) εμφανίζεται και το υψηλότερο ποσοστό κρατήσεων με 45,6%. Έπειτα ακολουθούν άλλα MOU'S με το BLACK SEA MOU, το TOKYO MOU και το USCG να έχουν τα υψηλότερα ποσοστά κρατήσεων.

Η σύγκριση εκθέσεων-επιθεωρήσεων θα γίνει πιο συγκεκριμένη με ανάλυση στις χώρες των οποίων οι αρχές PSC διεξήγαγαν τις περισσότερες επιθεωρήσεις (σχήμα 22). Στο επόμενο γράφημα (σχήμα 23) εμφανίζεται ο μέσος όρος του αριθμού των παρατηρήσεων ανά επιθεώρηση σε κάθε μια από αυτές τις χώρες ανεξαρτήτως των κωδικών ενέργειας των παρατηρήσεων (action codes).



Σχήμα 22 : Detentions per Country

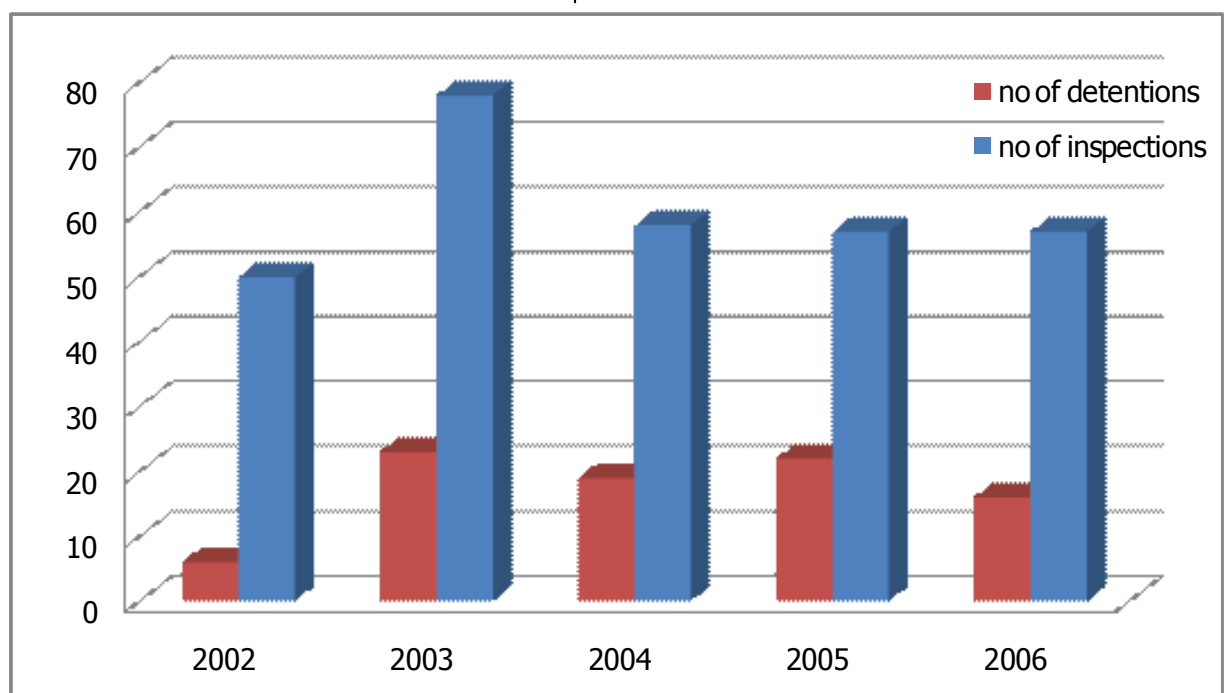


Σχήμα 23 : Detentions per Inspection(Country)

Σε κρατικό επίπεδο, την πρωτιά από πλευράς κρατήσεων, (σχήμα 22) κρατούν οι χώρες : Ολλανδία, Ιταλία, Αυστραλία, Ισπανία, Ηνωμένο Βασίλειο και Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Εδώ να αναφέρουμε ότι και από άλλες έρευνες (NK Annual report on PSC) αλλά και από το διεθνή ναυτιλιακό τύπο οι αυστηρότερες αρχές PSC βρίσκονται στην Αμερική, στην Αυστραλία αλλά και στις χώρες της Ανατολικής Ασίας την Ιαπωνία και την Κίνα.

Πιο κάτω είναι το γράφημα επιθεωρήσεων-κρατήσεων ανάλογα με το έτος που έγινε η επιθεώρηση(σχήμα 24).

Detentions per Year



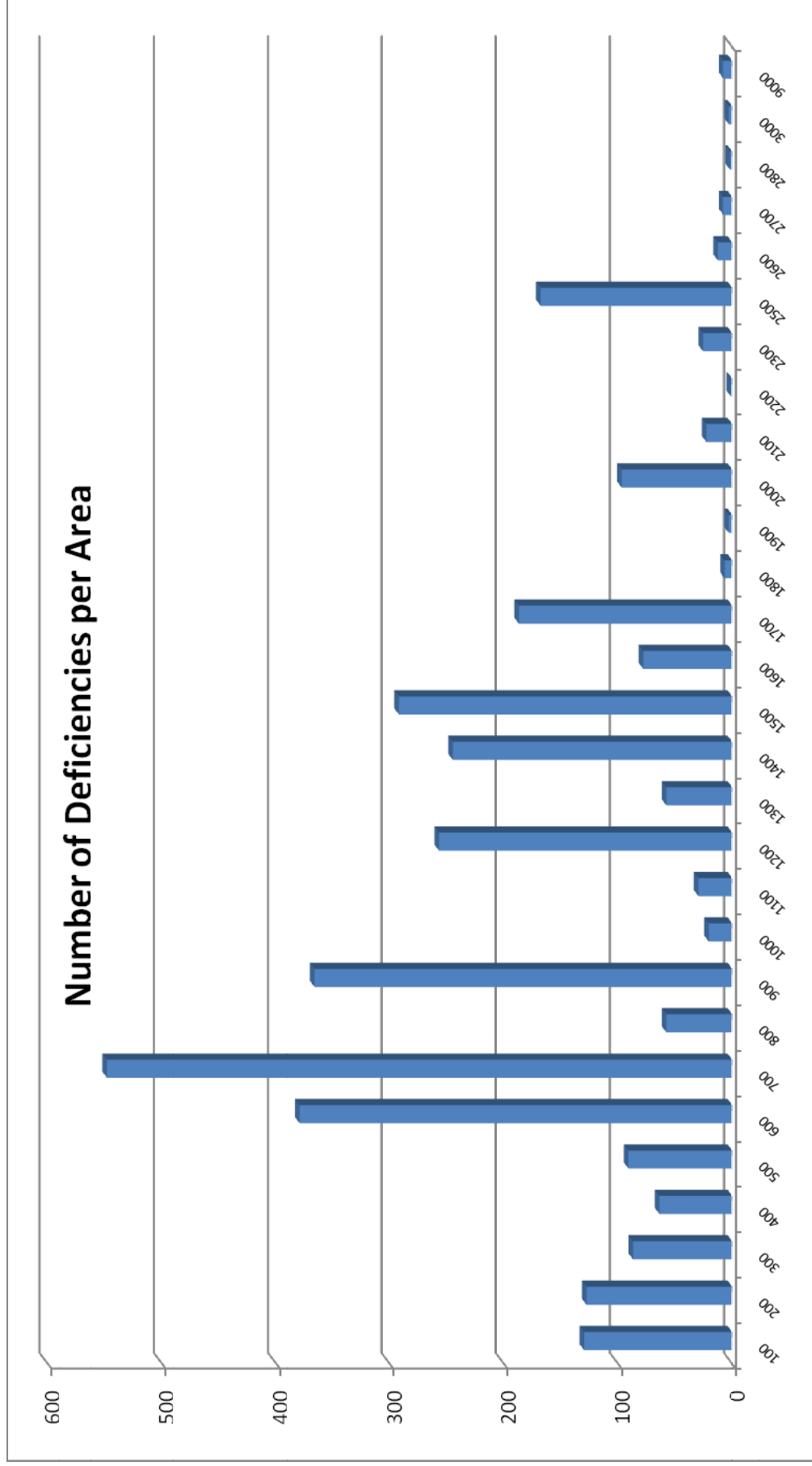
Σχήμα 24 : Detentions per Year

4.2 Στατιστικά ανά κωδικό και περιοχή κωδικών

Πρωταρχικός σκοπός της μελέτης είναι η εύρεση και ανάλυση των παρατηρήσεων που εμφανίζουν τα πλοία που υπόκεινται σε ελέγχους του PSC. Οι παρατηρήσεις κατανέμονται ανάλογα με τη φύση και τον τόπο εμφάνισής τους σε διάφορες κατηγορίες. Σε κάθε κατηγορία αντιστοιχεί μια 100δα κωδικών όπως φαίνεται στο πίνακα πιο κάτω. Ο πίνακας 11 και το σχήμα 25 παρουσιάζουν το σύνολο των deficiencies ανά κατηγορία.

Πίνακας 11 :NUMBER OF DEFICIENCIES PER AREA

DeficiencyArea	AREA codes	no	%
SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS	100-	130	3,85
CREW TRAINING, CERTIFICATION & WATCHKEEPING	200-	128	3,79
CREW ACCOMMODATION (ILO 147)	300-	87	2,58
FOOD AND CATERING (ILO 147)	400-	64	1,89
WORKING SPACES (ILO 147)	500-	91	2,69
LIFE SAVING APPLIANCES	600-	379	11,22
FIRE FIGHTING APPLIANCES/ SAFETY MEASURES	700-	548	16,22
ACCIDENT PREVENTION (ILO 147)	800-	58	1,72
SAFETY IN GENERAL (STABILITY, STRUCTURE & RELATED EQUIPMENT)	900-	366	10,83
ALARM-SIGNALS	1000-	21	0,62
CARRIAGE OF CARGO AND DANGEROUS GOODS	1100-	30	0,89
LOAD LINES	1200-	257	7,61
MOORING ARRANGEMENTS (ILO 147)	1300-	58	1,72
PROPULSION & AUXILIARY MACHINERY	1400-	245	7,25
SAFETY OF NAVIGATION	1500-	292	8,64
RADIO COMMUNICATION	1600-	78	2,31
MARPOL - ANNEX I	1700-	187	5,54
OIL TANKERS, CHEMICAL TANKERS AND GAS CARRIERS	1800-	7	0,21
MARPOL - ANNEX II	1900-	3	0,09
SOLAS OPERATIONAL DEFICIENCIES	2000-	97	2,87
MARPOL OPERATIONAL DEFICIENCIES	2100-	23	0,68
MARINE POLLUTION - ANNEX III	2200-	1	0,03
MARINE POLLUTION-ANNEX V	2300-	26	0,77
ISM RELATED DEFICIENCY	2500-	168	4,97
BULK CARRIERS - ADDITIONAL SAFETY MEASURES	2600-	13	0,38
ISPS RELATED DEFICIENCIES	2700-	8	0,24
ADDITIONAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY	2800-	2	0,06
MARPOL - ANNEX VI	3000-	3	0,09
ALL OTHER DEFICIENCIES	9000-	8	0,24
	ΣΥΝΟΛΟ	3378	100

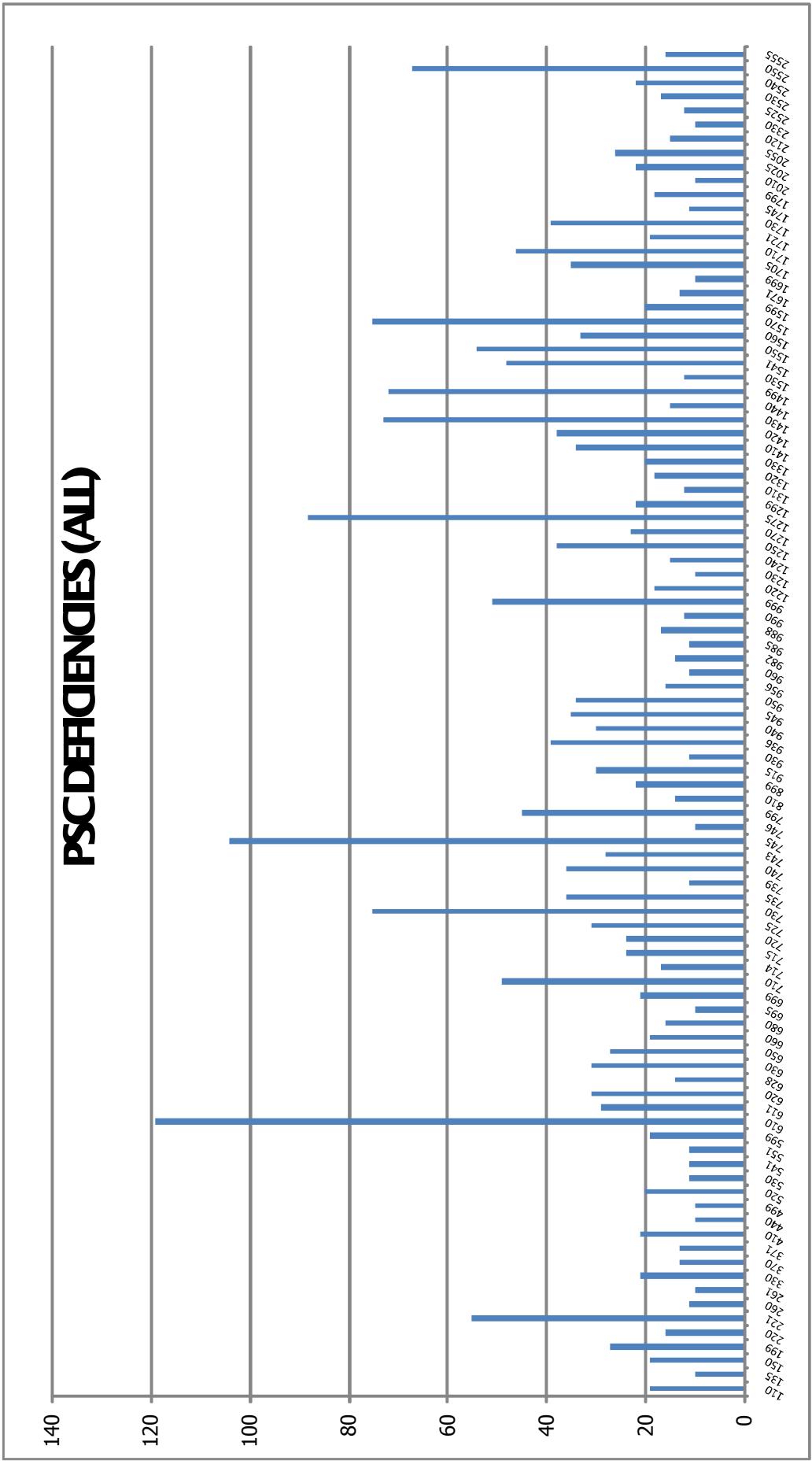


Σχήμα 25 : No of Deficiencies per Code Area

Στον πίνακα 12 παρουσιάζονται οι πιο σημαντικές παρατηρήσεις (deficiencies) κατανομημένες ανά κωδικό παρατήρησης (code of deficiency). Το σχήμα 26 που ακολουθεί εμφανίζει τον αριθμό όλων των παρατηρήσεων ανά κωδικό με πάνω από 10 παρατηρήσεις .

Πίνακας 12: DEFICIENCIES PER CODE OF DEFICIENCY(ALL)

Deficiency Code	Deficiency	No of Dif
0610	Lifeboats	119
0745	Ventilation, Fire-Dampers, Valves, Quick Closing Devices, Remote Control, etc.	113
1275	Ventilators, Air Pipes, Casings	88
0730	Fire Fighting Equipment & Appliances (General Equipment)	75
1570	Nautical Publications	75
1430	Auxiliary Engine	73
1499	Other (Propulsion and Auxiliary Machinery)	72
2550	Maintenance of the Ship and Equipment	67
221	Certificate for Masters and Officers	55
1550	Lights, Shapes and Sound Signals	54
999	Other (Safety in General,)	51
710	Fire Prevention	49
1541	Magnetic Compass	48
1710	Oil Record Book	46
799	Other (Fire Fighting Appliances)	45
936	Steering Gear	39
1730	Oil Filtering equipment	39
1250	Covers (Hatchways, Portable, Tarpaulins, etc.)	38
1420	Cleanliness of Engine Room	38
735	Personal Equipment	36
740	Fire Pumps	36
945	Emergency Lighting, Batteries & Switches	35
1705	Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP)	35
950	Electric Equipment in General	34
1410	Propulsion Main Engine	34
1560	Charts	33
620	Inflatable Liferafts	31
725	Fixed Fire Extinguishing Installation	31
630	Launching Arrangements for Survival Craft	31
915	Signs, Indicators (WT doors, fire detectors, fire dampers, ventilation)	30
940	Ballast, Fuel and Other Tanks	30
611	Lifeboat Inventory	29



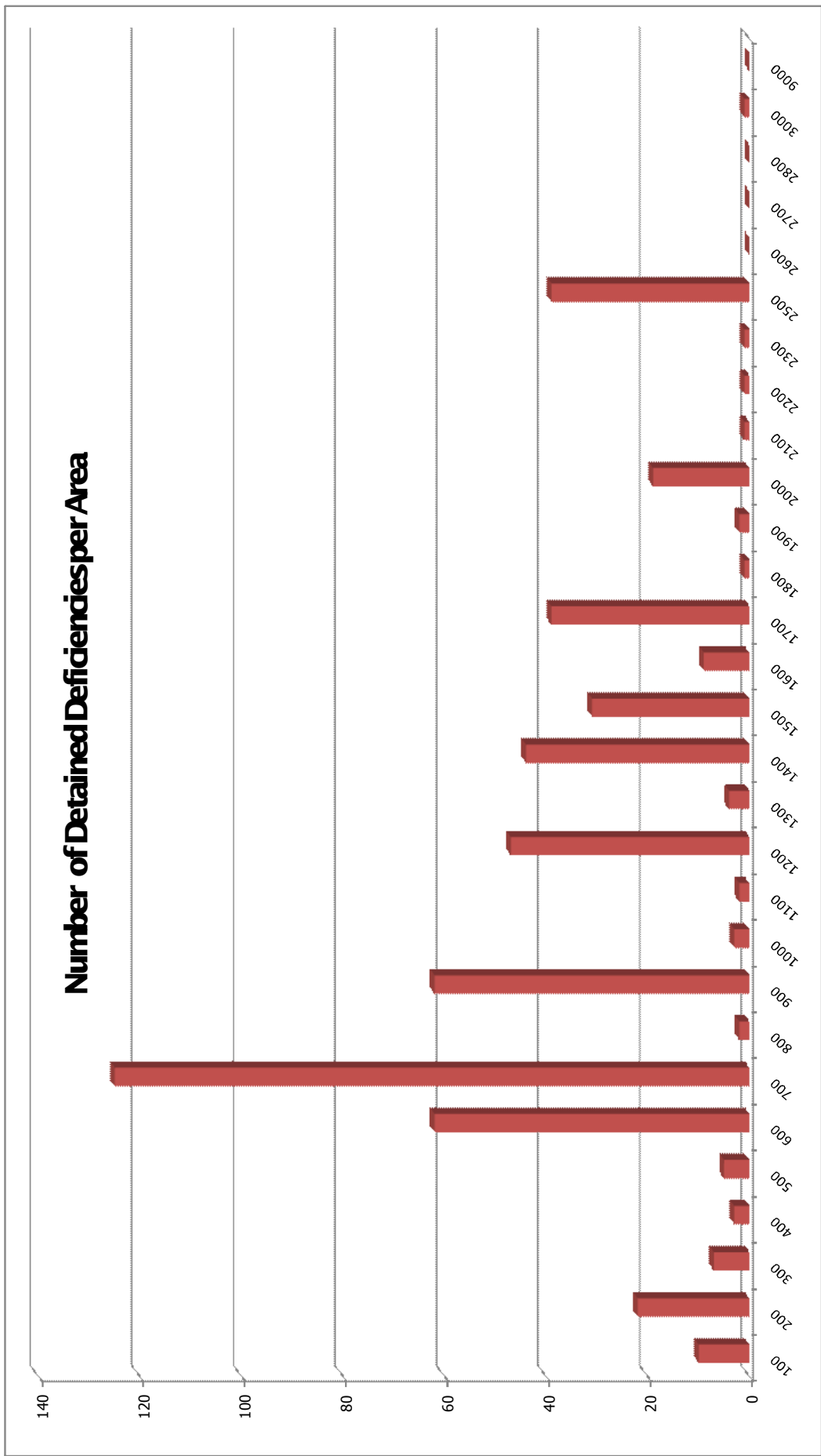
Σχήμα 26 : PSC Deficiencies (ALL)

Έχει αναφερθεί ξανά και στην εισαγωγή ότι ο κωδικός ενέργειας που καταχωρεί ο επιθεωρητής στην έκθεση(report) για να αναφέρει ότι η σοβαρότητα μιας παρατήρησης είναι τέτοια που κρίνει ότι το πλοίο δεν πρέπει να αποπλεύσει και οδηγεί στην κράτηση του ,είναι το 30.Εξίσου σημαντικός είναι και το κωδικός ενέργειας 17 ο οποίος επιβάλλει την αποκατάσταση των παρατηρήσεων πριν το απόπλου του πλοίου.(Αναλυτικά οι κωδικοί ενέργειας στην εισαγωγή-Πίνακας 2).

Στον Πίνακα 13 και τα σχήματα 27 και 28 φαίνεται η κατανομή των παρατηρήσεων που οδηγούν σε κράτηση (detained deficiencies) ανά κατηγορία κωδικών παρατηρήσεων.

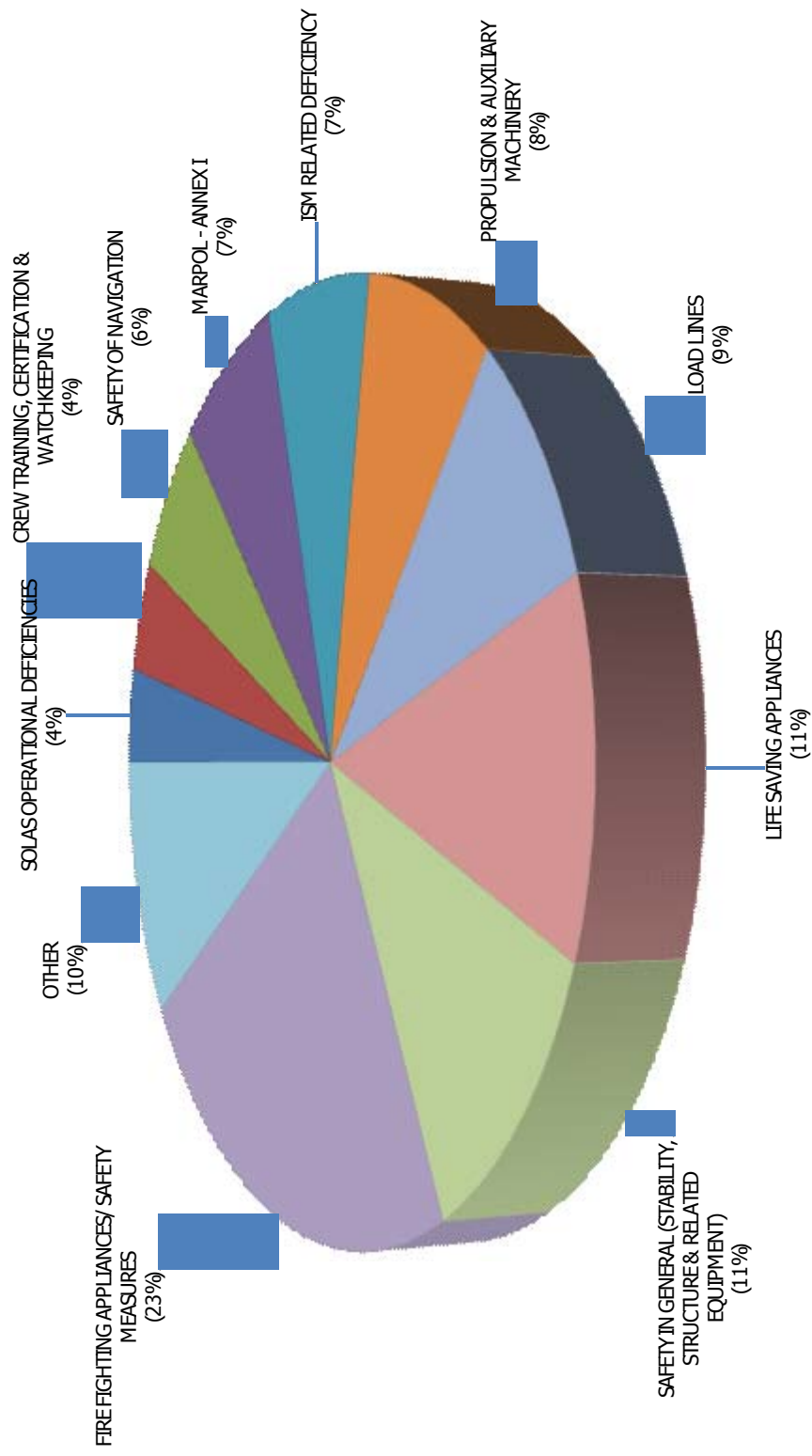
Πίνακας 13 :NUMBER OF DETAINED DEFICIENCIES PER AREA

DeficiencyArea	AREA codes	no	%
SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS	100-	10	1.85
CREW TRAINING, CERTIFICATION & WATCHKEEPING	200-	22	4.06
CREW ACCOMMODATION (ILO 147)	300-	7	1.29
FOOD AND CATERING (ILO 147)	400-	3	0.55
WORKING SPACES (ILO 147)	500-	5	0.92
LIFE SAVING APPLIANCES	600-	62	11.44
FIRE FIGHTING APPLIANCES/ SAFETY MEASURES	700-	125	23.06
ACCIDENT PREVENTION (ILO 147)	800-	2	0.37
SAFETY IN GENERAL (STABILITY, STRUCTURE & RELATED EQUIPMENT)	900-	62	11.44
ALARM-SIGNALS	1000-	3	0.55
CARRIAGE OF CARGO AND DANGEROUS GOODS	1100-	2	0.37
LOAD LINES	1200-	47	8.67
MOORING ARRANGEMENTS (ILO 147)	1300-	4	0.74
PROPULSION & AUXILIARY MACHINERY	1400-	44	8.12
SAFETY OF NAVIGATION	1500-	31	5.72
RADIO COMMUNICATION	1600-	9	1.66
MARPOL - ANNEX I	1700-	39	7.20
OIL TANKERS, CHEMICAL TANKERS AND GAS CARRIERS	1800-	1	0.18
MARPOL - ANNEX II	1900-	2	0.37
SOLAS OPERATIONAL DEFICIENCIES	2000-	19	3.51
MARPOL OPERATIONAL DEFICIENCIES	2100-	1	0.18
MARINE POLLUTION - ANNEX III	2200-	1	0.18
MARINE POLLUTION-ANNEX V	2300-	1	0.18
ISM RELATED DEFICIENCY	2500-	39	7.20
BULK CARRIERS - ADDITIONAL SAFETY MEASURES	2600-	0	0.00
ISPS RELATED DEFICIENCIES	2700-	0	0.00
ADDITIONAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY	2800-	0	0.00
MARPOL - ANNEX VI	3000-	1	0.18
ALL OTHER DEFICIENCIES	9000-	0	0.00
	ΣΥΝΟΛΟ	542	100.00



Σχήμα 27 : No of Detained Deficiencies per Code Area

Detained Deficiencies per Code Area

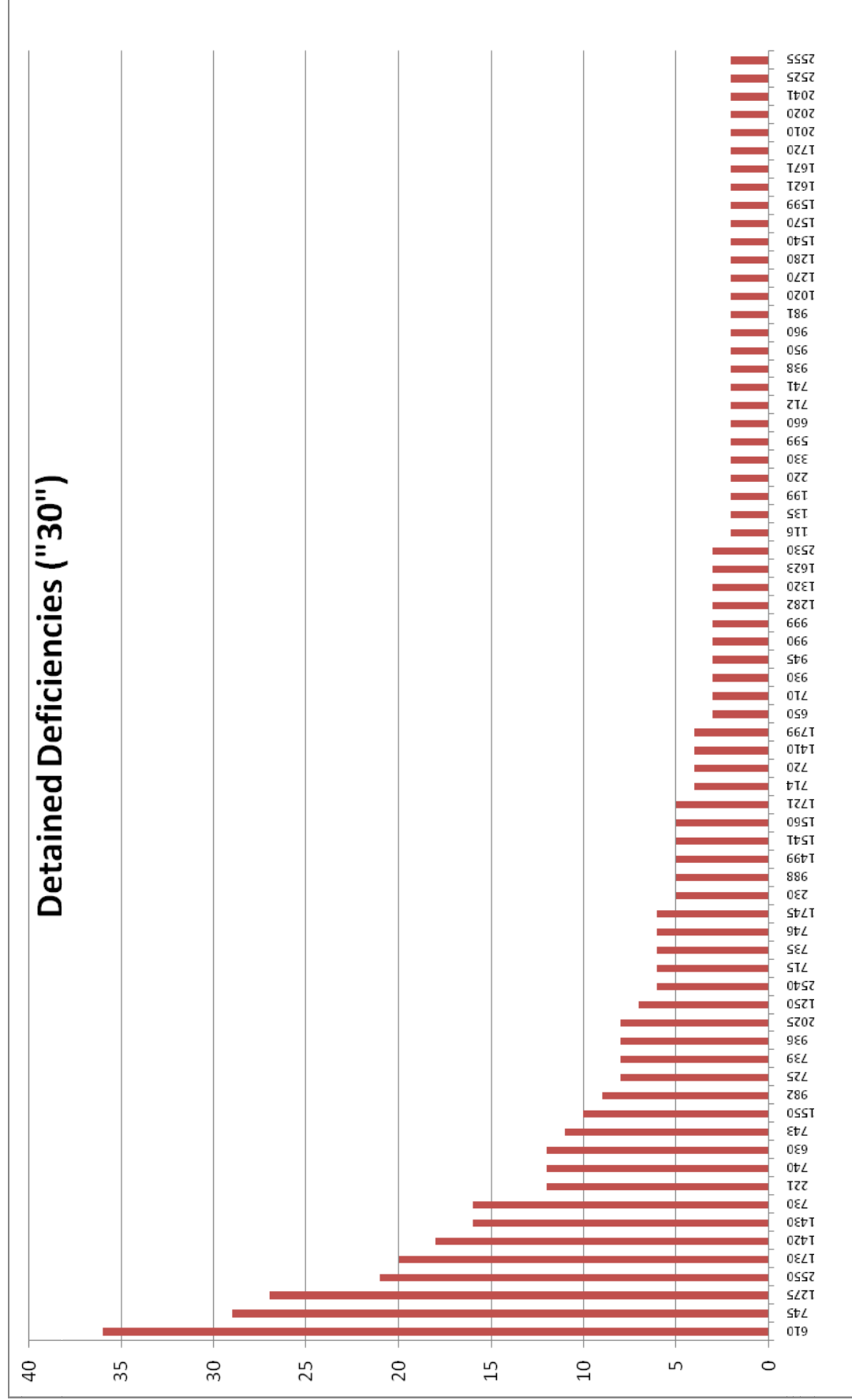


Επίμα 28 : Detained Deficiencies per Code Area(%)

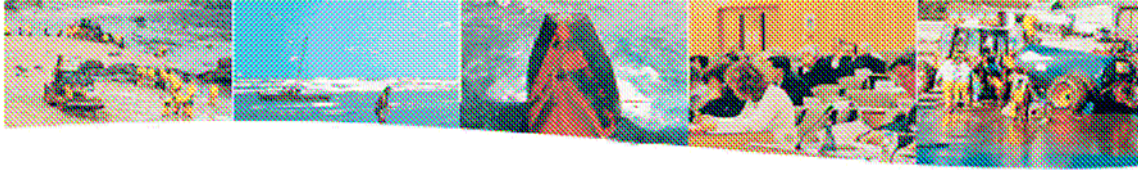
Τα αποτελέσματα που ακολουθούν στον Πίνακα 14 και το σχήμα 29 εμφανίζουν τα σημαντικότερα detained deficiencies (κωδικό ενέργειας 30). Με αστερίσκο (*) εμφανίζονται οι παρατηρήσεις που θα αναλυθούν εκτενώς στο κεφάλαιο 5.

Πίνακας 14 :DETAINED DEFICIENCIES ("30")

PSCCodeNo	PSC deficiency	No of def
610	Lifeboats (*)	36
745	Ventilation, Fire-Dampers, Valves, Quick Closing Devices, Remote Control, etc.(*)	29
1275	Ventilators, Air Pipes, Casings(*)	27
2550	Maintenance of the Ship and Equipment (ISM)	21
1730	Oil Filtering equipment(*)	20
1420	Cleanliness of Engine Room(*)	18
1430	Auxiliary Engine(*)	16
730	Fire Fighting Equipment & Appliances (General Equipment)(*)	16
221	Certificate for Masters and Officers(*)	12
740	Fire Pumps(*)	12
630	Launching Arrangements for Survival Craft(*)	12
743	Fire-dampers(*)	11
1550	Lights, Shapes and Sound Signals(*)	10
982	Beams, Frames, Floors-Corrosion	9
725	Fixed Fire Extinguishing Installation	8
739	Emergency Fire Pump	8
936	Steering Gear	8
2025	Masters responsibility and authority	8
1250	Covers (Hatchways, Portable, Tarpaulins, etc.)	7
715	Fire Detection	6
735	Personal Equipment	6
746	Jacketed Piping System for High Pressure Fuel Lines	6
1745	15 PPM Alarm Arrangements	6
2540	Emergency Preparedness	6
230	Number of Crew/ Composition (According to Minimum Safe Manning Document)	5
988	Deck-Corrosion	5
1541	Magnetic Compass	5
1560	Charts	5
1721	Retention of Oil on Board	5
0714	Doors within vertical zone	4
0720	Readily availability of Fire Fighting Equipment	4
1410	Propulsion Main Engine	4
1799	Other (MARPOL - ANNEX I)	4



Σχήμα 29 : Detained Deficiencies ("30")



5.ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Κατόπιν των ανωτέρω είναι πλέον προφανές η συνεισφορά του PSC στην προστασία του πλοίου, των ανθρώπων που φέρει και του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στο κεφάλαιο αυτό αναλύονται τα αποτελέσματα του κεφαλαίου 4.

5.1 Γενικά συμπεράσματα

5.1.1 Οι κύριες κατηγορίες παρατηρήσεων

Από τα αποτελέσματα της έρευνας προκύπτουν ξεκάθαρα συμπεράσματα σε γενικό επίπεδο για τον όγκο των παρατηρήσεων ,είτε αυτές οδηγούν σε κρατήσεις η όχι. Δεδομένου ότι οι επιθεωρητές PSC επικεντρώνονται, όπως είναι λογικό, στα πιο βαρυσήμαντα ως προς την ασφάλεια μέρη του πλοίου, με την βοήθεια των σχημάτων και κυρίως του σχήματος 28, συμπεραίνεται ότι οι κατηγορίες(περιοχές) παρατηρήσεων με την μεγαλύτερη βαρύτητα και εξέχουσα σημασία είναι οι εξής:

➤ **LIFE SAVING APPLIANCES**

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται τα μέσα διάσωσης του πλοίου και είναι προφανές γιατί οι επιθεωρητές επιμένουν στην άριστη κατάσταση των μέσων διάσωσης. Η προστασία της ανθρώπινης ζωής και η εξασφάλιση των μέσων διάσωσης της, είναι ότι πιο σημαντικό, γι αυτό και η κατηγορία αυτή έχει την μεγαλύτερη βαρύτητα από πλευράς επιθεωρήσεων. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται όλα τα μέσα διάσωσης με επίκεντρο τις σωστικές λέμβους(0610).

➤ **FIRE FIGHTING APPLIANCES/ SAFETY MEASURES**

Κάθε χρόνο ζωές χάνονται και ζημιές εκατομμυρίων δολαρίων προκαλούνται από φωτιές στα πλοία. Η κατηγορία αυτή περιέχει όλες τις παρατηρήσεις που έχουν σχέση με τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση της φωτιάς όπως fire pumps, fire dampers και ventilation όπως και το fixed fire extinguishing installation αλλά και πολλά άλλα που θα αναλυθούν παρακάτω. Από την ανάλυση των εκθέσεων φαίνεται ότι οι περισσότερες παρατηρήσεις της κατηγορίας αυτής εμφανίζονται σε σημεία του εξαερισμού και των πυροφρακτών (fire dampers-0745)...

➤ **SAFETY IN GENERAL (STABILITY, STRUCTURE & RELATED EQUIPMENT)**

Οι παρατηρήσεις-ελλείψεις που περιλαμβάνει αυτή η κατηγορία αφορούν την κατασκευή και τον εξοπλισμό του πλοίου, και έχουν άμεση σχέση με την ασφάλεια του πλοίου. Ένα από αυτά, η διάβρωση, σε όλες τις μορφές της είναι καταστροφική για κάθε πλοίο γι αυτό και οι επιθεωρητές δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα αυτό σε κάθε τους έλεγχο. Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων, κάθε ζημιά στη γάστρα και το κατάστρωμα, ζημιές σε ενισχυτικά ,ο φωτισμός έκτακτης ανάγκης αλλά και το σύστημα πηδαλιουχίας του πλοίου στο οποίο απ' ότι φαίνεται συγκεντρώνονται αρκετές παρατηρήσεις των επιθεωρητών.

➤ **LOADLINES**

Ιστορικά, η έννοια της γραμμής φορτίων (load lines) εξελίχθηκε κατά την δεκαετία του 1870 στη Μεγάλη Βρετανία για να προστατεύσει τα εμπορικά σκάφη να υπερφορτώνονται. Έτσι και η κατηγορία αυτή περιέχει τις παρατηρήσεις που αφορούν τις γραμμές φόρτωσης, την αποφυγή υπερφόρτωσης του πλοίου. Από τα αποτελέσματα αποδεικνύεται ότι ο εξαερισμός, οι σωλήνες αέρα αλλά και τα καλύμματα των κοιτών φορτίου(1275),(1250) εμφανίζουν πάρα πολλές ελλείψεις.

➤ **PROPULSION & AUXILIARY MECHINARY**

Η καλή κατάσταση και συντήρηση των μηχανημάτων πρόωσης αλλά και των περιφερειακών εξαρτημάτων τους μειώνει τις πιθανότητες ατυχημάτων και εξασφαλίζει την ασφάλεια του προσωπικού. Από τις επιθεωρήσεις πολλά πλοία δεν τηρούν τις προϋποθέσεις καθαριότητας του μηχανοστασίου(1420) αλλά και εμφανίζονται με προβλήματα στις βοηθητικές μηχανές(1430)

➤ **MARPOL-ANNEX I**

Οι διεθνείς απαιτήσεις για την πρόληψη της ρύπανσης πετρελαίου από τα σκάφη περιλαμβάνονται στο παράρτημα I της MARPOL. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τα στοιχεία του πλοίου εκείνα που είναι υπεύθυνα για την ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο. Το ενδιαφέρον σε αυτή τη κατηγορία επικεντρώνεται στον εξοπλισμό φιλτραρίσματος του πετρελαίου (Oil Filtering equipment-1730) και πιο συγκεκριμένα στον διαχωριστή πετρελαίου-νερού (Oil Water Separator) ο οποίος βρίσκεται συχνά σε μη αποδεκτή κατάσταση.

➤ **ISM RELATED DEFICIENCIES**

Η παραδοχή στην καθοριστική σημασία και το ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει η συμμόρφωση στις διατάξεις του ISM , και από πλοιοκτήτες, και από επιθεωρητές τα τελευταία χρόνια, είναι πλέον γεγονός. Ο ISM αποτελεί το κλειδί για την εδραίωση ασφαλούς ναυτιλίας καθώς στις διατάξεις του απαιτεί την ανάπτυξη, εφαρμογή και τήρηση συστημάτων διαχείρισης θεμάτων ασφαλείας από όλες τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, γι αυτό και θα αναλυθεί εκτενέστερα στη συνέχεια.

5.1.2 Ο κώδικας ISM

Στο παρελθόν, οποτεδήποτε συνέβαινε ένα ατύχημα το φταίξιμο έπεφτε πάντοτε στο πλοίο και οι προσπάθειες επικεντρώνονταν στη βελτίωση του σχεδιασμού των πλοίων, των συστημάτων του κλπ. ώστε να κάνουν το πλοίο ασφαλέστερο. Αυτός ήταν ο στόχος των εκάστοτε συμβάσεων MARPOL 73/78, SOLAS '74, LOADLINE '66 και των τροποποιήσεών τους. Παρόλ' αυτά, μετά την πανωλεθρία του *The Herald of Free Enterprise* και ακόμα πιο πρόσφατα του *Estonia*, η έμφαση μεταφέρθηκε από το πλοίο στους ανθρώπους που το επανδρώνουν και το διαχειρίζονται, και ο Κώδικας ISM είναι μια αντανάκλαση αυτής της έμφασης. Ο Κώδικας ISM αναπτύχθηκε από τον IMO ως μια απάντηση στις πιέσεις που δεχόταν από την κοινωνία σαν αποτέλεσμα της απώλειας ανθρώπινων ζωών και της μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ατυχήματα όπως αυτό του *Exxon Valdez*, του *Braer*, του *Sea Empress*, του *The Herald of Free Enterprise*, του *Estonia* κλπ. Ο σκοπός του Κώδικα είναι η παροχή ενός παγκόσμιου προτύπου για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για την αποφυγή της ρύπανσης. Αντικειμενικοί στόχοι του είναι να επιτύχει ασφάλεια στη θάλασσα, αποφυγή ανθρώπινης βλάβης ή απώλειας ζωής και αποφυγή ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον και σε ξένη ιδιοκτησία).

Ο Κώδικας ISM εισάγει τις ακόλουθες απαιτήσεις σε μια ναυτιλιακή εταιρεία: ένα Σύστημα Ασφαλούς Διοίκησης (SMS), την ύπαρξη πολιτικής της εταιρείας για θέματα ασφάλειας και μόλυνσης, ένα καθορισμένο πρόσωπο υπεύθυνο για θέματα ασφάλειας και εμπόδισης της μόλυνσης, τη δημιουργία σχεδίων εκτάκτου ανάγκης, συντήρηση των πλοίων, την εκπαίδευση του πληρώματος, και τέλος έλεγχο ότι το σύστημα δουλεύει σωστά.

Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία θα πρέπει να αναπτύξει, υλοποιήσει και συντηρήσει ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης των πλοίων της. Αυτό είναι ένα δομημένο και τεκμηριωμένο σύστημα που δίνει τη δυνατότητα στο προσωπικό της εταιρείας να υλοποιήσει την πολιτική ασφάλεια των πλοίων της και προστασίας του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα το Σύστημα Ασφαλούς Διοίκησης (SMS) πρέπει να τηρεί:

- Πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.
- οδηγίες και διαδικασίες για να εξασφαλίσει την ασφαλή λειτουργία των σκαφών και την προστασία του περιβάλλοντος σύμφωνα με τη νομοθεσία σχετικού διεθνούς και κράτους σημαίας.
- καθορισμένα επίπεδα αρχής και γραμμές επικοινωνίας μεταξύ, και μεταξύ, ακτής και προσωπικού καταστρώματος.
- διαδικασίες για τα ατυχήματα και τις μη-συμμορφώσεις με τις διατάξεις αυτού του κώδικα.
- διαδικασίες προετοιμασίας και αντιμετώπισης των επειγουσών καταστάσεων.
- διαδικασίες για εσωτερικούς ελέγχους και διοικητικές αναθεωρήσεις.

Η κυβέρνηση κάθε χώρας ή ένας οργανισμός που έχει καθορίσει η κυβέρνηση μιας χώρας είναι υπεύθυνη για να επαληθεύει την συμμόρφωση της εταιρείας με τις απαιτήσεις του Κώδικα. Με έναν συστηματικό έλεγχο κάθε πέντε το πολύ χρόνια σε κάθε ναυτιλιακή εταιρεία και τύπο πλοίου κάθε ναυτιλιακής εταιρείας, η κάθε κυβέρνηση απονέμει διπλώματα συμμόρφωσης και ασφαλούς διαχείρισης σε όσους περάσουν με επιτυχία τους ελέγχους. Πλοία που δεν διαθέτουν αυτά τα διπλώματα δεν επιτρέπεται να αποπλεύσουν. Η εγκατάσταση ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων (SMS) έχει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα για μια εταιρεία:

- ✓ "μια βελτίωση στην συνείδηση ασφάλειας και στις ικανότητες διοίκησης του προσωπικού για ασφάλεια,
- ✓ η δημιουργία μια κουλτούρας ασφάλειας που καλλιεργεί μια συνεχόμενη βελτίωση σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος,
- ✓ μεγαλύτερη εμπιστοσύνη από τη μεριά των πελατών,
- ✓ " βελτιωμένο ηθικό της εταιρείας "

Τα αποτελέσματα της εφαρμογής του κώδικα ,είναι ήδη φανερά. Είναι βέβαια πολύ νωρίς να αποτιμηθεί η επίδραση του ISM στην ασφάλεια των πλοίων τα οποία εφαρμόζουν όσα ο κώδικας προϋποθέτει. Κάτι τέτοιο θα χρειαστεί χρόνια να εξακριβωθεί και μάλιστα η ανάλυση που θα το κάνει θα είναι αρκετά σύνθετη. Παρόλα αυτά και μόνο το γεγονός πως ο ISM επιβάλλει ότι όλες οι διαδικασίες που συσχετίζονται με την λειτουργία του πλοίου θα είναι τουλάχιστον καθορισμένες, θα παρακολουθούνται και θα ελέγχονται, σημαίνει ότι ο κίνδυνος να προκύψει μία πολύ δύσκολη κατάσταση απομακρύνεται σημαντικά. Αυτό που μας απομένει είναι η δέουσα προσοχή από όλα τα ενεργώς εμπλεκόμενα μέρη με κοινή κατεύθυνση την προστασία των πλοίων από τυχούσες ζημιές αλλά κυρίως την διαφύλαξη της ανθρώπινης ζωής και του θαλάσσιου περιβάλλοντος

5.2 Ανάλυση ανά κωδικό

Προχωρώντας σε μια πιο τεχνική προσέγγιση του θέματος στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται και αναλύονται οι πιο σημαντικές παρατηρήσεις που βρέθηκαν στις εκθέσεις επιθεωρήσεων. Η σειρά που καθορίζει την σπουδαιότητα των παρατηρήσεων προκύπτει μέσω του αριθμού των παρατηρήσεων που εμφανίζει κάθε κωδικός και πιο συγκεκριμένα ο αριθμός των παρατηρήσεων που οδήγησαν σε κράτηση (detained deficiencies). Οι πίνακες των πιο σημαντικών παρατηρήσεων ανά κωδικό παρατήρησης, όπως προέκυψαν από τη βάση δεδομένων βρίσκονται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β'**. Είναι ταξινομημένοι και με κριτήριο την κατηγορία παρατηρήσεων στην οποία ανήκουν και είναι σε αντιστοιχία με το **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ'** στο γίνεται ανάλυση με τη βοήθεια φωτογραφικού υλικού. Οι πίνακες περιέχουν μόνο τις παρατηρήσεις με κωδικό ενέργειας 30 και 17 οι οποίες είναι και οι πιο σημαντικές.

Παρακάτω αναλύονται οι 10 πιο σημαντικές παρατηρήσεις που σημειώνονται στις επιθεωρήσεις. Ο καθορισμός της σπουδαιότητας των παρατηρήσεων έγινε βεβαίως με βάση τα αποτελέσματα κυρίως του Πίνακα 14(Κεφ. 4) ο οποίος περιλαμβάνει τις παρατηρήσεις που οδήγησαν σε κρατήσεις. Είναι αδύνατο βεβαίως να παρουσιαστούν όλες τις παρατηρήσεις, έγινε όμως προσπάθεια να περιληφθούν οι πιο κοινές και πιο σημαντικές που παρουσιάζουν τα πλοία που εξετάστηκαν. Εκτενής αναφορά με τις υπόλοιπες εξίσου σημαντικές παρατηρήσεις (συμπεριλαμβανομένων και των 10 που αναφέρονται εδώ) γίνεται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ'**.

Lifeboats -Launching Arrangements for Survival Craft

Η σημασία των ναυαγοσωστικών λέμβων (lifeboats) είναι βεβαίως πολύ καθοριστική καθώς τα μικρά αυτά σκάφη παρέχουν τα μέσα εκκένωσης έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση καταστροφής του πλοίου. Η καλή συντήρηση είναι επομένως απαραίτητη για την διατήρηση των μέσων αυτών σε ετοιμότητα. Ο μεγάλος αριθμός παρατηρήσεων που εντοπίστηκαν είναι απλά απόδειξη της μεγάλης σημασίας που έχει η διατήρηση των μέσων αυτών σε εξαιρετική κατάσταση. Ένα μεγάλο ποσοστό των προβλημάτων(25%) που παρουσιάζουν οι lifeboats, σύμφωνα με τον Πίνακα B1- Lifeboats, οφείλονται στην **μηχανή τους**.



Εικόνα 9:Lifeboat's engine

Οι διατάξεις εξαπόλυσης των σωστικών σκαφών (Launching Arrangements for Survival Craft) είναι τα μέσα για την άμεση και σωστή κατέλκυση των lifeboats αλλά και των liferafts στο νερό .Η διατήρηση των διατάξεων αυτών σε καλή κατάσταση και απόλυτη εναρμόνιση με τα μέσα διάσωσης πρέπει να αποτελεί κανόνα. Ο Πίνακας B2- Launching Arrangements for Survival Craft αλλά και ο Πίνακας B1- Lifeboats(καθώς κάποτε δεν γίνεται διαχωρισμός των κωδικών) επιβεβαιώνουν ότι πολλές κρατήσεις οφείλονται σε διάφορα προβλήματα στις διατάξεις αυτές.



Εικόνα 10: Lifeboat release mechanism defective

Ventilation, Fire-Dampers, Valves, Quick Closing Devices, Remote Control, etc

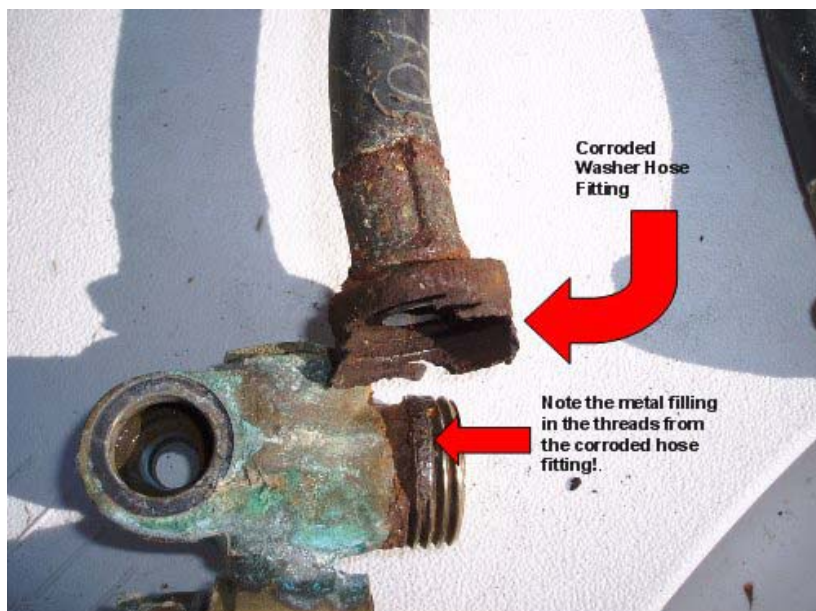
Η εκδήλωση πυρκαγιάς πάντα αποτελούσε τη μεγαλύτερη απειλή στα πλωτά μέσα. Η διατήρηση των μέσων καταστολής σε καλή κατάσταση είναι πολύ σημαντική. Από τους Πίνακες B3 και B8(Παράρτημα Β) παρατηρείται η πλειοψηφία των ελαττωμάτων να προέρχεται από ελλείψεις και προβλήματα στα **Fire Dampers**.



Εικόνα 11: Engine Room fan fire damper corroded and wasted

Fire Fighting Equipment & Appliances (General Equipment)

Δικαιολογημένη είναι η ύπαρξη πολλών παρατηρήσεων σε αυτή την κατηγορία αφού τα αντικείμενα που προβάλλονται στον Πίνακα B13 είναι άμεσα συνδεδεμένα με την καταστολή πυρκαγιάς. Οι ελλείψεις και η κακή κατάσταση του πυροσβεστικού δικτύου και συγκεκριμένα των **fire hoses** είναι συχνό φαινόμενο στα πλοία που επιθεωρήθηκαν.



Εικόνα 12: Fire hose and fitting in bad condition

Fire Pumps-Emergency Fire Pump

Ιδιαίτερα μεγάλο αριθμό ελαττωμάτων φαίνεται ότι παρουσιάζουν οι αντλίες πυρκαγιάς (**fire pumps**) και πιο συγκεκριμένα η αντλία πυρκαγιάς έκτακτης ανάγκης (**emergency fire pump**) (Πίνακες B10 και B11). Ανεπαρκής πίεση λειτουργίας αλλά και πιο συχνά η αδυναμία εκκίνησης τους αποτελούν τα σοβαρότερα προβλήματα των αντλιών.



Εικόνα 13: Emergency fire pump

Ventilators, Air Pipes, Casings

Απ' ότι φαίνεται στον Πίνακα 14(Κεφ. 4) οι παρατηρήσεις που βρίσκονται και αφορούν εξαερισμό, σωλήνες αέρα αλλά και το πλαίσιο των κοιτών φορτίου είναι αρκετές (27 detentions).Οι κυριότερες από αυτές αφορούν **σωλήνες αέρα**(βλ. Πίνακα Β7) οι οποίες συχνά βρίσκονται διαβρωμένες αλλά και τους **αεραγωγούς** με ελλείψεις και σε κακή κατάσταση.



Εικόνα 14:

Tank air pipes not satisfactory. Ball sealing plate and holding down screws corroded



Εικόνα 15: Vent in bad condition

Oil Filtering equipment

Η προστασία του περιβάλλοντος και πιο συγκεκριμένα της θάλασσας από τις καταστροφές που προκλήθηκαν στο παρελθόν από διαρροές πετρελαίου ανάγκασαν την διεθνή κοινότητα και τον IMO να προβούν σε μέτρα κατά της θαλάσσιας ρύπανσης. Η διατήρηση του εξοπλισμού φιλτραρίσματος του πετρελαίου (oil filtering equipment) σε ικανοποιητική κατάσταση είναι αναγκαία. Τα περισσότερα ελαττώματα στον εξοπλισμό αυτό εμφανίζονται στον **διαχωριστή πετρελαίου-λαδιού** (Oil-Water separator-Πίνακας B16).



Εικόνα 16 : Oil water separator

Engine Room Cleanliness

Οι επιθεωρητές επιμένουν στην **καθαριότητα του μηχανοστασίου**, χωρίς κατάλοιπα λαδιών και άλλων ακαθαρσιών που μπορούν να προκαλέσουν αναφλέξεις λόγω των ψηλών θερμοκρασιών που επικρατούν στους χώρους αυτούς. (Πίνακας B27)



Εικόνα 17 : Engine room dirty

Auxiliary Engine and machinery

Συχνά εμφανίζεται το φαινόμενο της μη ετοιμότητας των **εφεδρικών μηχανημάτων**, (π.χ. γεννήτρια έκτακτης ανάγκης) αλλά και της ανεπίτρεπτης κατάστασης διαφόρων μηχανημάτων (διαρροές, λάδια) που οδηγεί σε κράτηση του πλοίου.(Πίνακας Β28)



Εικόνα 18 : Emergency Generator

Crew training, Certification & Watch keeping

Από την έρευνα φάνηκε ότι και μια άλλη κατηγορία που απασχολεί τους επιθεωρητές των PSC είναι τα **πιστοποιητικά του προσωπικού**. Πιο συγκεκριμένα στον Πίνακα Β38 φαίνεται ότι υπήρχαν κρατήσεις πλοίων που οφείλονταν στην έλλειψη πιστοποιητικών ικανότητας και εκπαίδευσης των αξιωματικών του πλοίου.

Lights, Shapes and Sound Signals

Πολύ συχνό είναι το φαινόμενο εμφάνισης ελλείψεων στα **φώτα πορείας**. Ο Πίνακας Β32 εμφανίζει τα πιο πιθανά αίτια κρατήσεων σε αυτά..



Εικόνα 19 : Navigation Lights

5.3 Παρατηρήσεις που αναφέρονται συχνά

Στο στάδιο αυτό της μελέτης αναφέρονται οι συχνότερες και σοβαρότερες παρατηρήσεις ανά κατηγορία. Η επιλογή των παρατηρήσεων έγινε με βάση την συχνότητα εμφάνισης των παρατηρήσεων όπως προέκυψε από τα αποτελέσματα της έρευνας στο κεφάλαιο 4. Εκτενής παρουσίαση των αποτελεσμάτων γίνεται στο Παράρτημα Β'. Σημειώνεται εδώ ότι οι Πίνακες του Παραρτήματος Β περιέχουν τις παρατηρήσεις όπως κατεγράφησαν από τους επιθεωρητές στις εκθέσεις τους.

Πίνακας 14 :Life Saving Appliances

Lifeboats	Inoperable lifeboat engine Wasted/holed shell Inoperable on-load release gear
Lifeboat inventory	Damaged/wasted inventories Inoperable bilge pump
Rescue boats	Inoperable rescue boat engine Damaged/wasted inventories
Fire Pump	Inoperable or low pressure emergency fire pumps Wastage or leakage of Fire main
Inflatable Liferrafts	Defective secured Damaged/wasted cradle
Launching Arrangements for Survival Craft	Wasted/holed davit Winch brake not working
Operational readiness of lifesaving appliances	Insufficient operation and drill

Πίνακας 15 :Fire Fighting Appliances

Prevention(Fire protection)	Damage/Missing of self-closing device for proof door Locked self closing valves for glass gauge for oil tanks(Open condition)
Fixed fire extinguishing system	Inoperable fixed fire extinguishing system in paint locker Missing instructions CO2 Alarm not operational
Fire Fighting Equipment	Defective hose/nozzle Leakage from fire hydrant
Fire Pump	Inoperable or low pressure emergency fire pumps Wastage or leakage of Fire main
Fire-Dampers, Valves, Quick Closing Devices, Remote Control etc.	Seized closing fire damper, door self-closer, emergency shut-off valves on FO tanks, Isolating valves of Fire main
Jacketed piping system	Improper modification of drain line, leakage alarm system defective
Other(Fire safety)	Defective fire protection for emergency escape trunk

Πίνακας 16 :ISM Related Deficiencies

Resources and personnel	Insufficient SMS by crew Not familiar with operation of fixed fire
-------------------------	---

	extinguishing system
Emergency preparedness	Failure of abandon ship drill or fire drill Insufficient training
Masters responsibility and authority	Procedure of entry into enclosed spaces not followed
Maintenance of Ship and Equipment	No adequate function of SMS by crew No maintenance reports onboard No plan for ship's maintenance

Πίνακας 17 :MARPOL-Annex I

Retention of oil on board	Fitted illegal by-pass line Bilge water retained on board
Oil filtering equipment(O.W.S.)	Inoperable separator Wasted and holed separator casing Wasted discharging line
Oil discharge monitoring and control system	Inoperable oil discharge monitoring and control system
15ppm alarm arrangement	Failure of alarm Inoperable automatic stoppage device
Other (MARPOL Annex I)	Inoperable incinerator Leakage from deck machineries

Πίνακας 18 :Stability, Structure and Related Equipment

Damage to hull due to weather or ship operation	Damaged ballast tank during cargo holding
Beams, Frames, Floors(Corrosion)	Heavy wastage in cargo hold and ballast tank
Emergency Lighting, Batteries & Switches	Deficient battery/emergency generator Inoperable emergency lighting Low battery level
Deck (corrosion)	Corroded and holed upper deck plates Heavy wastage/crack on hatch cover and bulwarks
Other(Stability/structure)	Temporary repaired sea-suction pipe, etc by patch

Πίνακας 19 :Load Lines

Cargo and other hatchway	Defective hatch cover cleats
Hatch covers	Wasted/holed hatch cover plated
Doors	Insufficient weather tight
Ventilators, Air pipes, Casing	Wasted/holed ventilator, air pipe Damaged float of air pipe head Damaged closing device

Πίνακας 20 :Propulsion and Auxiliary Machinery

Boilers	Inoperable safety valves
Propulsion main engine	Leakage of F.O. and L.O.
Cleanliness of engine room	Excessive oil in engine room
Auxiliary engine	Leakage of oil. Dirty blocks
Other(Machinery)	Leakage of exhaust gas Defective switch of control panel Leakage of sea water pipe, f.w. and cooling pipe

Πίνακας 21 :Safety of Navigation

Radar	Inoperative radar
Lights, shape, sound-signals	Miss-fitting of navigation lights Wasted/corroded stand

Charts	Navigation lights not updated/correct Navigation charts for intended voyage not available
Nautical Publications	Nautical Publications(tide table, list of lights, list of radio signals ,etc.)not updated/correct Nautical publications incomplete/missing

Πίνακας 22 :Radio Communications

MF/HF Radio Installation	Not operable
EPIRB	Inoperable EPIRB
Reserve source of energy	Defective battery of GDMSS Poor knowledge and maintenance Low voltage

Πίνακας 23 :SOLAS Related Operational Defects

Fire drills	Not familiar with the drill
Abandon ship drills	Not familiar with the drill

Πίνακας 24 :Certification and Watchkeeping

Certification of Master & Officers	Invalid certificate on board Valid certificates expired
Number of Crew/ Composition (According to Minimum Safe Manning Document)	Manning not in accordance with min safe manning document

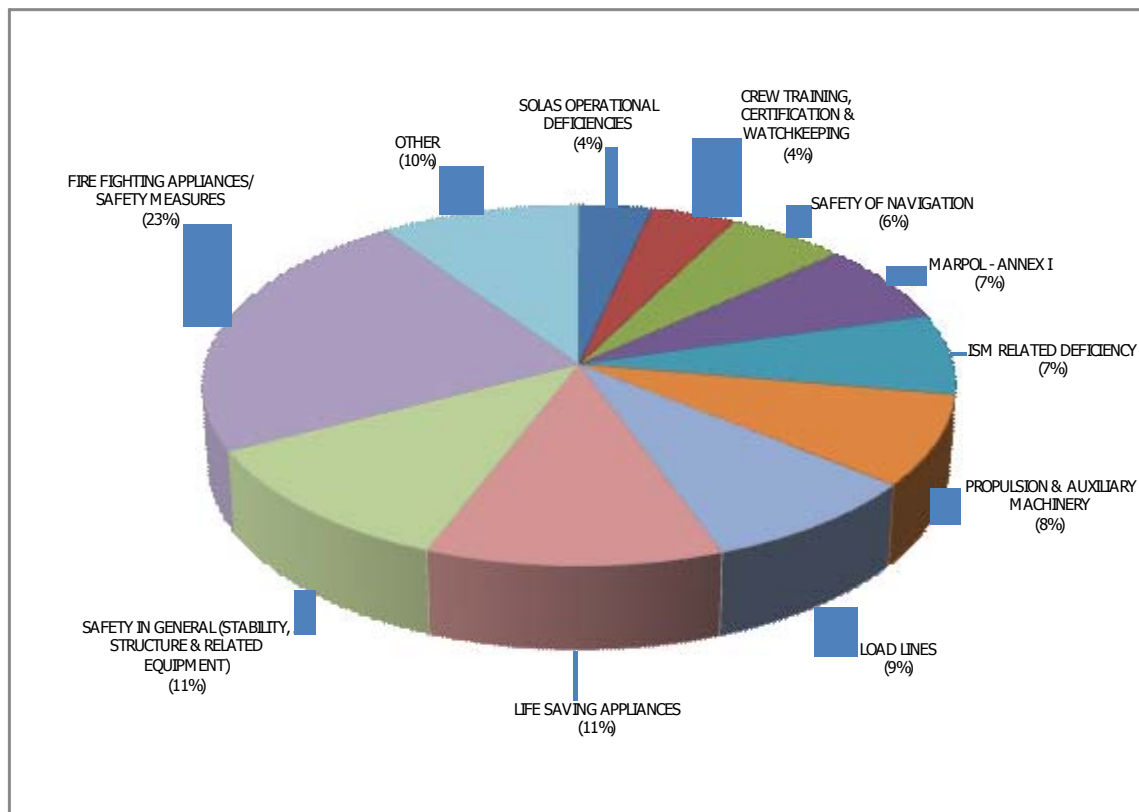
Πίνακας 25 :Ship's Certificates and Documents

Cargo Ship Safety Equipment	Cargo ship safety equipment not properly filled
-----------------------------	---

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η ποιοτική ναυτιλία με συνετούς πλοιοκτήτες και διαχειριστές ,με αυστηρούς κανονισμούς και προληπτικά μέτρα είναι συμφέρον για όλους, ανεξάρτητα του ότι

κάποιοι εκ των πλοιοκτητών ενδεχομένως να θεωρούν ακόμα τις επιθεωρήσεις αρχών λιμένος (PSC) σαν ένα αναγκαίο κακό, που έχει αρνητική επίδραση στην κερδοφορία του πλοίου. Η ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης για προστασία της ανθρώπινης ζωής αλλά και του πολύτιμου αγαθού του περιβάλλοντος αντανακλάται με την επιβολή στην εφαρμογή από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς των αντίστοιχων διατάξεων. Η μελέτη αυτή, βασισμένη στη συλλογή και ανάλυση πληροφοριών από επιθεωρήσεις PSC, καταδεικνύει τις πιο συχνές αιτίες κρατήσεων. Επίσης αναφέρονται οι κύριες παρατηρήσεις των επιθεωρημένων πλοίων και τα τμήματα των πλοίων που επικεντρώθηκαν οι επιθεωρήσεις τα τελευταία χρόνια. (Σχήμα 30).



Σχήμα 30 : Detained Deficiencies per Code Area(%)

Η επιβεβαίωση ότι τα τμήματα του πλοίου, στα οποία αναφέρονται οι δέκα σημαντικότερες παρατηρήσεις ,που αναλύονται στο κεφάλαιο 5 και εμφανίζονται ξανά πιο κάτω, συντηρούνται σύμφωνα με τους διεθνής συμβάσεις, δυνατόν να μειώσει το κίνδυνο κράτησης από το PSC:

- 1. Lifeboats -Launching Arrangements for Survival Craft**
- 2. Ventilation, Fire-Dampers, Valves, Quick Closing Devices, Remote Control, etc**
- 3. Fire Fighting Equipment & Appliances (General Equipment)**
- 4. Fire Pumps-Emergency Fire Pump**
- 5. Ventilators, Air Pipes, Casings**

6. Oil Filtering equipment
7. Engine Room Cleanliness
8. Auxiliary Engine and machinery
9. Crew training, Certification & Watch keeping
10. Lights, Shapes and Sound Signals

Βέβαια, η συχνότητα με την οποία μπορούν αυτές οι παρατηρήσεις να συμβούν αλλάζει από χρόνο σε χρόνο καθώς οι εκστρατείες επιθεωρήσεων συγκεντρώνονται σε μερικές περιοχές του πλοίου στις οποίες πιθανόν ο αριθμός των παρατηρήσεων να αυξάνεται. Επιπροσθέτως το PSC επικεντρώνεται στην υιοθέτηση καινούργιων κανονισμών όταν αυτοί μπαίνουν σε εφαρμογή. Εντούτοις, πιστεύουμε ότι η εστίαση σε αυτές τις δέκα παρατηρήσεις μπορεί να μειώσει τη πιθανότητα κράτησης.

Τα αποτελέσματα της μελέτης και συγκεκριμένα στο Πίνακα 13, Σχήμα 30 εμφανίζουν την κατηγορία που αφορά τον ISM (κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων) στην έβδομη θέση με ποσοστό 7% μεταξύ των κατηγοριών παρατηρήσεων. Στο κεφάλαιο 4 όμως, στον Πίνακα 14 φαίνεται ότι οι παρατηρήσεις σχετικά με την συντήρηση του πλοίου και του εξοπλισμού του (Maintenance of ship and equipment-2550) κατατάσσεται στην τέταρτη θέση. Τα τελευταία δύο χρόνια, σύμφωνα με επίσημα στατιστικά, οι παρατηρήσεις των επιθεωρητών για την σωστή εφαρμογή του ISM αυξήθηκαν τόσο, που έφεραν την κατηγορία παρατηρήσεων που αφορούν τον ISM στην τρίτη θέση το 2007. Η προσήλωση στις διατάξεις του ISM είναι καθοριστική για την ασφάλεια του πλοίου, της ανθρώπινης ζωής και του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ο κώδικας ISM έχει στόχο τη συμβολή στην ασφαλέστερη ναυτιλία και τους καθαρότερους ωκεανούς με τον καθορισμό των απαιτήσεων για θέματα ασφάλειας και εμπόδισης της μόλυνσης, σχεδίων εκτάκτου ανάγκης, συντήρησης των πλοίων και εκπαίδευσης του πληρώματος.

Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ' παρατίθεται μια Checklist (πίνακας ελέγχου) που προτείνεται για την καλύτερη διεξαγωγή των επιθεωρήσεων. Οι checklists χρησιμοποιούνται συνήθως για την προετοιμασία των επιθεωρητών ώστε να αποφύγουν περιττά προβλήματα και καθυστερήσεις, αλλά δεν απαιτείται από τους κανονισμούς PSC. Ο κατάλογος αυτός δεν είναι πλήρης και καλύπτει μόνο εκείνα τα στοιχεία που αναφέρονται συχνά από το PSC. Περιλαμβάνει τις πιο συνήθεις και κρίσιμες παρατηρήσεις και δεν εμπεριέχει σε καμία περίπτωση όλες τις δυνατές ελλείψεις, ούτε και αποτελεί αντικατάσταση του πλάνου ενεργειών συντήρησης, μπορεί όμως να χρησιμοποιηθεί συμβουλευτικά σαν συμπλήρωμα και οδηγός.

Οι παρατηρήσεις που αναφέρονται στη μελέτη αυτή είναι αυτές που κυρίως καταχωρούνται στις επιθεωρήσεις PSC. Τα πλοία πρέπει πάντοτε να συντηρούνται κατάλληλα ώστε να τηρούν όλες τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων.

Η μεθοδική και τακτική συντήρηση μειώνει τον κίνδυνο εμφάνισης ελλείψεων κατά τις επιθεωρήσεις PSC στα πλοία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'

Βασικά στοιχεία επιθεωρήσεων PSC

Insp No	Vessel's Name	Vessel Type	Year of Build	GT	Place	Country	PSC	Detention	PSC-Type	StartDate	NoOf Defic	Def3 0
1	NK15	BULK CARRIER	1980	14642.00	PANJANS	INDONESIA	TOKYO MOU	NO	INITIAL	24/4/2001	4	0
2	CM08	BULK CARRIER	1983		HODEIDAH	YEMEN	INDIAN OCEAN/MOU	NO		6/1/2002	1	0
3	CM03	BULK CARRIER	1978		DNIPROBUZKY	UKRAINE	BLACK SEA MOU	NO		22/1/2002	4	0
4	CM17	GENERAL CARGO	1981		BUSAN	KOREA	TOKYO MOU	NO		23/1/2002	2	0
5	CM18	GENERAL CARGO	1982		BELEM	BRAZIL	VINA DEL MAR MOU	NO		28/2/2002	10	0
6	CM07	BULK CARRIER	1982		DAMMAM	SAUDI ARABIA	RYADH MOU	NO		3/3/2002	2	0
7	CM22	GENERAL CARGO	1979	18792.00	ANTWERP	BELGIUM	PARIS MOU	NO		29/3/2002	1	0
8	CM10	BULK CARRIER	1981		LOS ANGELES	USA	USCG	NO		8/4/2002	6	0
9	CM01	BULK CARRIER	1983		KJOPSVIK	NORWAY	PARIS MOU	NO		17/4/2002	10	0
10	CM06	BULK CARRIER	1983		ESPERANCE	AUSTRALIA	TOKYO MOU	NO		18/4/2002	11	0
11	CM18	GENERAL CARGO	1982		FERROL	SPAIN	PARIS MOU	NO		18/4/2002	2	0
12	CM09	BULK CARRIER	1982		ANTWERP	BELGIUM	PARIS MOU	NO	INITIAL	29/4/2002	2	0
13	NK14	BULK CARRIER	1979		RIO DE JANEIRO	BRAZIL	VINA DEL MAR MOU	NO	DETAILED	6/5/2002	14	0
14	CM01	BULK CARRIER	1983		NEW YORK	USA	USCG	NO		11/5/2002	3	0
15	CM07	BULK CARRIER	1982		GERALDTON	AUSTRALIA	TOKYO MOU	NO		12/5/2002	9	0
16	CM06	BULK CARRIER	1983		BANDAR IMAM	IRAN	INDIAN OCEAN/MOU	NO		19/5/2002	8	0
17	CM04	BULK CARRIER	1989		AO	CHINA	TOKYO MOU	NO		23/5/2002	11	0
18	CM21	GENERAL CARGO	1979	18792.00	DURBAN	SOUTH AFRICA	INDIAN OCEAN/MOU	NO		11/6/2002	5	0
19	CM02	BULK CARRIER	1983		ARHUS	DENMARK	PARIS MOU	NO		17/6/2002	2	0
20	CM10	BULK CARRIER	1981		MANZANILLO	MEXICO	VINA DEL MAR MOU	NO		20/6/2002	3	0
21	CM17	GENERAL CARGO	1981		FERROL	SPAIN	PARIS MOU	NO		21/6/2002	6	0
22	CM09	BULK CARRIER	1982		P. MADEIRA	BRAZIL	VINA DEL MAR MOU	NO		25/6/2002	1	0
23	CM01	BULK CARRIER	1983		BARCELONA	SPAIN	PARIS MOU	NO		25/6/2002	4	0
24	CM13	BULK CARRIER	1984	77191.00	VANCOUVER	CANADA	PARIS MOU	NO		28/6/2002	6	0
25	CM08	BULK CARRIER	1983		POHANG	KOREA	TOKYO MOU	NO		5/7/2002	1	0
26	CM11	BULK CARRIER	1989		KAGOSHIMA	JAPAN	TOKYO MOU	NO		5/7/2002	6	0
27	CM05	BULK CARRIER	1983		PORT KEMBLA	AUSTRALIA	TOKYO MOU	YES		9/7/2002	8	2
28	CM01	BULK CARRIER	1983		LA PLATA	ARGENTINA	VINA DEL MAR MOU	NO		22/7/2002	4	0
29	CM16	GENERAL CARGO	1979		DURBAN	SOUTH AFRICA	INDIAN OCEAN/MOU	YES		8/8/2002	1	1
30	CM12	BULK CARRIER	1982	17842.00		KOREA	TOKYO MOU	NO		9/8/2002	7	0
31	CM13	BULK CARRIER	1984	77191.00	NARVIK	NORWAY	PARIS MOU	NO		9/9/2002	5	0
32	NK13	BULK CARRIER	1980		NOVOLOG	USA	USCG	NO	INITIAL	10/9/2002	3	0
33	CM23	CONTAINER SHIP	1979		SINGAPORE	SINGAPORE	TOKYO MOU	YES		13/9/2002	12	2

34	CM06	BULK CARRIER	1983		ORECON	USA	USCG	NO		22/9/2002	2	0
35	CM19	GENERAL CARGO	1978	18792.00	ABIDJAN	COTE D'IVOIRE	ABUJA MOU	NO		23/9/2002	1	0
36	CM07	BULK CARRIER	1982		KWINANA	AUSTRALIA	TOKYO MOU	NO		1/10/2002	1	0
37	CM01	BULK CARRIER	1983		TARRACONA	SPAIN	PARIS MOU	YES		7/10/2002	3	0
38	CM03	BULK CARRIER	1978		QINHUANGDAO	CHINA	TOKYO MOU	YES		14/10/2002	18	2
39	CM11	BULK CARRIER	1989		MYRTLE GROVE	USA	USCG	NO		16/10/2002	1	0
40	CM12	BULK CARRIER	1982	17842.00	DULUTH	USA	USCG	NO		18/10/2002	2	0
41	CM05	BULK CARRIER	1983		BUSAN	KOREA	TOKYO MOU	NO		30/10/2002	2	0
42	CM04	BULK CARRIER	1989		ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS MOU	NO		31/10/2002	10	0
43	CM04	BULK CARRIER	1989		DUNKIRK	FRANCE	PARIS MOU	NO		4/11/2002	19	0
44	CM15	BULK CARRIER	1982	76594.00	NEWCASTLE	AUSTRALIA	TOKYO MOU	YES		4/11/2002	10	3
45	NK12	BULK CARRIER	1979		BELEM	BRAZIL	VIVA DEL MAR MOU	NO	DETAILED	5/11/2002	13	0
46	CM24	CONTAINER SHIP	1984		NEW YORK	USA	USCG	NO		29/11/2002	1	0
47	CM18	GENERAL CARGO	1982		ANTWERP	BELGIUM	PARIS MOU	NO		6/12/2002	3	0
48	CM04	BULK CARRIER	1989		MOBILE, AL	USA	USCG	NO		19/12/2002	1	0
49	CM07	BULK CARRIER	1982		VANCOUVER	CANADA	PARIS MOU	NO		25/12/2002	12	0
50	CM12	BULK CARRIER	1982	17842.00	SILLERY QUEBEC	CANADA	PARIS MOU	NO		27/12/2002	6	0
51	CM05	BULK CARRIER	1983		VANCOUVER	CANADA	PARIS MOU	NO		2/1/2003	9	0
52	CM22	GENERAL CARGO	1979	18792.00	HAMBURG	GERMANY	PARIS MOU	NO		8/1/2003	11	0
53	CM17	GENERAL CARGO	1981		ANTWERP	BELGIUM	PARIS MOU	YES	EXPANDED	9/1/2003	25	3
54	CM21	GENERAL CARGO	1979	18792.00	MBPT	INDIA	INDIAN OCEAN MOU	NO		13/1/2003	2	0
55	CM03	BULK CARRIER	1978		CORK	IRELAND	PARIS MOU	NO		16/1/2003	10	0
56	CM09	BULK CARRIER	1982		DAMPIER	AUSTRALIA	TOKYO MOU	YES		18/1/2003	13	1
57	CM01	BULK CARRIER	1983		PROVIDENCE RI	USA	USCG	NO		29/1/2003	2	0
58	CM04	BULK CARRIER	1989		KASHIMA	JAPAN	TOKYO MOU	NO		3/2/2003	8	0
59	NK11	BULK CARRIER	1979		SANTIAGO	CUBA	VIVA DEL MAR MOU	YES	INITIAL	3/2/2003	4	2
60	CM23	CONTAINER SHIP	1979		HONGKONG	HONG KONG	TOKYO MOU	NO		7/2/2003	3	0
61	CM25	BULK CARRIER	1982	35243.00	BANDAR IMAM	IRAN	INDIAN OCEAN MOU	YES		3/3/2003	10	4
62	CM11	BULK CARRIER	1989		GLADSTONE	AUSTRALIA	TOKYO MOU	NO		4/3/2003	7	0
63	CM12	BULK CARRIER	1982	17842.00	YUZHNY	UKRAINE	BLACK SEA MOU	NO		4/3/2003	2	0
64	CM20	GENERAL CARGO	1978	18792.00	MUMBAI	INDIA	INDIAN OCEAN MOU	YES	EXPANDED	6/3/2003	15	7
65	CM07	BULK CARRIER	1982		PORTLAND	USA	USCG	YES	EXPANDED	15/3/2003	7	4
66	CM26	BULK CARRIER	1981	73016.00	QINHUANGDAO	CHINA	TOKYO MOU	NO	EXPANDED	17/3/2003	4	0
67	CM04	BULK CARRIER	1989		BRINDISI	ITALY	PARIS MOU	NO		18/3/2003	9	0
68	CM17	GENERAL CARGO	1981		SEVASTOPOL	UKRAINE	BLACK SEA MOU	NO		20/3/2003	5	0
69	CM08	BULK CARRIER	1983		GERALDTON	AUSTRALIA	TOKYO MOU	NO		24/3/2003	6	0
70	CM02	BULK CARRIER	1983		HAIFA	ISRAEL	MEDITER MOU	NO		26/3/2003	8	0
71	CM05	BULK CARRIER	1983		HAY POINT	AUSTRALIA	TOKYO MOU	NO	EXPANDED	31/3/2003	2	0
72	NK10	BULK CARRIER	1980		NAPLES	FRANCE	PARIS MOU	YES	EXPANDED	7/4/2003	22	14
73	CM11	BULK CARRIER	1989		SEPETIBA	BRAZIL	VIVA DEL MAR MOU	NO		8/4/2003	6	0
74	CM16	GENERAL CARGO	1979		LIANYUNGANG	CHINA	TOKYO MOU	NO		10/4/2003	7	0

75	CM15	BULK CARRIER	1982	76594.00	SEPETIBA	BRAZIL	VINA DEL MAR MOU	NO		16/4/2003	10	0
76	ROT7	GENERAL CARGO	1979	11913.00	VLISSINGER	NETHERLANDS	PARIS MOU	YES	DETAILED	16/4/2003	12	3
77	CM09	BULK CARRIER	1982		NINGBO	CHINA	TOKYO MOU	YES	EXPANDED	17/4/2003	24	5
78	ROT6	BULK CARRIER	1981	72167.00	VISSINGER	NETHERLANDS	PARIS MOU	YES	PRIORITY	19/4/2003	1	1
79	CM24	CONTAINER SHIP	1984		SINGAPORE	SINGAPORE	TOKYO MOU	NO		2/5/2003	2	0
80	CM25	BULK CARRIER	1982	35243.00	ADELAIDE	AUSTRALIA	TOKYO MOU	YES	EXPANDED	8/5/2003	32	8
81	CM23	CONTAINER SHIP	1979		BOTANY	AUSTRALIA	TOKYO MOU	YES		9/5/2003	6	5
82	CM02	BULK CARRIER	1983		LAZ CARDENAS	MEXICO	VINA DEL MAR MOU	NO		12/5/2003	1	0
83	ROT5	GENERAL CARGO	1988	2851.00	VLISSINGER	NETHERLANDS	PARIS MOU	YES	DETAILED	14/5/2003	24	11
84	CM09	BULK CARRIER	1982		CARBONERAS	SPAIN	PARIS MOU	NO	EXPANDED	4/6/2003	2	0
85	CM27	BULK CARRIER	1983	37955.00	VANCOUVER	CANADA	PARIS MOU	NO		5/6/2003	12	0
86	CM06	BULK CARRIER	1983		ISABEL - LEYTE	PHILIPPINES	TOKYO MOU	NO		11/6/2003	7	0
87	CM26	BULK CARRIER	1981	73016.00	HAY POINT	AUSTRALIA	TOKYO MOU	YES	EXPANDED	11/6/2003	4	2
88	CM12	BULK CARRIER	1982	17842.00	LIANYUNGANG	CHINA	TOKYO MOU	NO		13/6/2003	15	0
89	CM03	BULK CARRIER	1978		KOPER	SLOVENIA	PARIS MOU	NO	DETAILED	8/7/2003	7	0
90	CM17	GENERAL CARGO	1981		ANTWERP	BELGIUM	PARIS MOU	NO	DETAILED	9/7/2003	2	0
91	ROT1	BULK CARRIER	1976	34850.00	AMSTERDAM	NETHERLANDS	PARIS MOU	YES	EXPANDED	25/7/2003	49	20
92	CM24	CONTAINER SHIP	1984		NEW YORK -	USA	USCG	NO		26/7/2003	5	0
93	CM19	GENERAL CARGO	1978	18792.00	DURBAN	SOUTH AFRICA	INDIAN OCEAN MOU	NO	INITIAL	28/7/2003	4	0
94	CM11	BULK CARRIER	1989		VANCOUVER	CANADA	PARIS MOU	NO		29/7/2003	3	0
95	CM03	BULK CARRIER	1978		AQABA	JORDAN	MEDITER MOU	NO		29/7/2003	3	0
96	CM22	GENERAL CARGO	1979	18792.00	BATAGAS	PHILIPPINES	TOKYO MOU	NO		30/7/2003	3	0
97	CM07	BULK CARRIER	1982		BEIHAI	CHINA	TOKYO MOU	YES	EXPANDED	30/7/2003	7	4
98	CM08	BULK CARRIER	1983		BANDAR IMAM	IRAN	INDIAN OCEAN MOU	NO		2/8/2003	2	0
99	ROT3	GENERAL CARGO	1985	993.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS MOU	YES	DETAILED	2/8/2003	2	1
101	ROT2	BULK CARRIER	1981	36199.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS MOU	YES	EXPANDED	20/8/2003	21	3
102	CM05	BULK CARRIER	1983		ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS MOU	YES	EXPANDED	20/8/2003	19	3
103	CM26	BULK CARRIER	1981	73016.00	VELSEN	NETHERLANDS	PARIS MOU	NO	EXPANDED	25/8/2003	14	0
104	CM27	BULK CARRIER	1983	37955.00	LISBON	PORTUGAL	PARIS MOU	NO	INITIAL	25/8/2003	3	0
105	CM06	BULK CARRIER	1983		HUANGHUA	CHINA	TOKYO MOU	NO		26/8/2003	1	0
106	ROT8	BULK CARRIER	1982	35477.00	VELSEN	NETHERLANDS	PARIS MOU	YES	EXPANDED	27/8/2003	31	8
107	CM17	GENERAL CARGO	1981		KOPER	SLOVENIA	PARIS MOU	NO	FOLLOW-UP	12/9/2003	1	0
108	CM15	BULK CARRIER	1982	76594.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS MOU	YES	EXPANDED	12/9/2003	32	4
109	NK6	BULK CARRIER	1976		GRANDVIEW	USA	USCG	NO	INITIAL	13/9/2003	3	0
110	CM16	GENERAL CARGO	1979		SANTOS	BRAZIL	VINA DEL MAR MOU	NO		17/9/2003	10	0
111	CM04	BULK CARRIER	1989		HAY POINT	AUSTRALIA	TOKYO MOU	NO	EXPANDED	20/9/2003	2	0
112	CM25	BULK CARRIER	1982	35243.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS MOU	NO	EXPANDED	23/9/2003	8	0
113	NK9	BULK CARRIER	1979		SANTA MARIA	COLOMBIA	VIVA DEL MAR MOU	NO	INITIAL	23/9/2003	1	1
114	CM07	BULK CARRIER	1982		ZHENJIANG	CHINA	TOKYO MOU	NO		26/9/2003	3	0
115	CM14	BULK CARRIER	1981	72167.00	HAY POINT	AUSTRALIA	TOKYO MOU	NO		3/10/2003	2	0
116	CM09	BULK CARRIER	1982		VANCOUVER	CANADA	PARIS MOU	NO	INITIAL	8/10/2003	2	0

117	CM13	BULK CARRIER	1984	77191.00	TARANTO	ITALY	PARIS, MOU	NO	EXPANDED	10/10/2003	4	0
118	CM12	BULK CARRIER	1982	17842.00	ESTERN	USA	USCG	NO	INSPECTION	14/10/2003	4	0
119	CM25	BULK CARRIER	1982	35243.00	NEW ORLEANS	USA	USCG	NO		27/10/2003	5	0
120	CM23	CONTAINER SHIP	1979		FREWANTLE	AUSTRALIA	TOKYO MOU	NO		15/11/2003	6	0
121	CM02	BULK CARRIER	1983		CONTRACOUER	CANADA	PARIS, MOU	NO	INITIAL	19/11/2003	17	0
122	CM24	CONTAINER SHIP	1984		SINGAPORE	SINGAPORE	TOKYO MOU	NO		20/11/2003	3	0
123	CM08	BULK CARRIER	1983		DAMPIER	AUSTRALIA	TOKYO MOU	NO		24/11/2003	3	0
124	ROT21	BULK CARRIER	1988	36572.00	AMSTERDAM	NETHERLANDS	PARIS, MOU	YES	EXPANDED	25/11/2003	17	3
125	ROT20	GENERAL CARGO	1977	906.00	AMSTERDAM	NETHERLANDS	PARIS, MOU	YES	DETAILED	28/11/2003	15	3
126	CM25	BULK CARRIER	1982	35243.00	BEIRUT	LEBANON	MEDITER, MOU	NO		29/11/2003	6	0
127	CM09	BULK CARRIER	1982		ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS, MOU	NO	DETAILED	10/12/2003	6	0
128	CM22	GENERAL CARGO	1979	18792.00	TEMA	ABDJAN	INDIAN OCEAN, MOU	NO		13/12/2003	4	0
129	CM02	BULK CARRIER	1983		BARI	ITALY	PARIS, MOU	NO	EXPANDED	30/12/2003	5	0
130	CM05	BULK CARRIER	1983		PRAIA MOLE	BRAZIL	VINA DEL MAR, MOU	NO		5/1/2004	5	0
131	CM12	BULK CARRIER	1982	17842.00	IMMINGHAM	UK	PARIS, MOU	NO	EXPANDED	15/1/2004	15	0
132	HR12	MULTIPURPOSE	1978	3407.00	VASTO	ITALY	PARIS, MOU	YES	INITIAL	15/1/2004	10	5
133	CM02	BULK CARRIER	1983		NAPLES	ITALY	PARIS, MOU	YES	DETAILED	19/1/2004	35	0
134	CM18	GENERAL CARGO	1982		ANTWERP	BELGIUM	PARIS, MOU	NO	INITIAL	27/1/2004	1	0
135	CM07	BULK CARRIER	1982		MONTOIR	FRANCE	PARIS, MOU	NO	EXPANDED	2/2/2004	9	0
136	HR13	GENERAL CARGO	1977	15464.00	GENOA	ITALY	PARIS, MOU	YES	DETAILED	2/2/2004	18	2
137	HR8	GENERAL CARGO			BRINDISI	ITALY	PARIS, MOU	YES	DETAILED	5/2/2004	21	4
138	CM03	BULK CARRIER	1978		SHANGHAI	CHINA	TOKYO MOU	NO		13/2/2004	1	0
139	CM21	GENERAL CARGO	1979	18792.00	MUMBAI	INDIA	INDIAN OCEAN, MOU	NO		20/2/2004	6	0
140	CM21	GENERAL CARGO	1979	18792.00	MUMBAI	INDIA	INDIAN OCEAN, MOU	NO		20/2/2004	6	0
141	CM26	BULK CARRIER	1981	75016.00	AMSTERDAM	NETHERLANDS	PARIS, MOU	NO	DETAILED	25/2/2004	3	0
142	HR9	GENERAL CARGO	1975	1770.00	KOPER	SLOVENIA	PARIS, MOU	YES	DETAILED	26/2/2004	9	5
143	CM11	BULK CARRIER	1989		ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS, MOU	YES	EXPANDED	28/2/2004	29	3
144	ROT19	BULK CARRIER	1988	36520.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS, MOU	YES	EXPANDED	28/2/2004	25	3
145	CM17	GENERAL CARGO	1981		ANTWERP	BELGIUM	PARIS, MOU	NO	INITIAL	19/3/2004	1	0
146	CM04	BULK CARRIER	1989		LISBOA	PORTUGAL	PARIS, MOU	NO	EXPANDED	23/3/2004	9	0
147	CM14	BULK CARRIER	1981	72167.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS, MOU	YES	EXPANDED	30/3/2004	16	2
148	ROT18	BULK CARRIER	1980	35223.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS, MOU	YES	EXPANDED	30/3/2004	15	0
149	ROT17	BULK CARRIER	1981	7267.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS, MOU	YES	EXPANDED	30/3/2004	14	2
150	CM06	BULK CARRIER	1983		RAVENNA	ITALY	PARIS, MOU	YES	EXPANDED	1/4/2004	3	1
151	CM10	BULK CARRIER	1981		LA	USA	USCG	NO		4/4/2004	2	0
152	CM14	BULK CARRIER	1981	72167.00	SEPT-ILES	CANADA	PARIS, MOU	YES	INITIAL	13/4/2004	9	8
153	HR13	GENERAL CARGO	1977	15464.00	RAVENNA	ITALY	PARIS, MOU	NO	INITIAL	14/4/2004	0	0
154	CM17	GENERAL CARGO	1981		MUMBAI	INDIA	INDIAN OCEAN, MOU	NO		26/4/2004	2	0
155	CM16	GENERAL CARGO	1979		GUNSAN	KOREA	TOKYO MOU	NO		4/5/2004	4	0
156	CM23	CONTAINER SHIP	1979		FREWANTLE	AUSTRALIA	TOKYO MOU	YES		15/5/2004	4	1
157	HR11	GENERAL CARGO			KOPER	SLOVENIA	PARIS, MOU	YES	DETAILED	18/5/2004	17	10

158	HR10	GENERAL CARGO	1971	2057.00	KOPER	SLOVENIA	PARIS, MOU	YES	DETAILED	19/5/2004	16	7
159	CM18	GENERAL CARGO	1982		MUMBAI	INDIA	INDIAN OCEAN/MOU	NO		21/5/2004	4	0
160	CM07	BULK CARRIER	1982		LISBON	PORTUGAL	PARIS, MOU	NO	INITIAL	14/6/2004	2	0
161	CM14	BULK CARRIER	1981	72167.00	SHANGHAI	CHINA	TOKYO MOU	NO		15/6/2004	3	0
162	ROT16	BULK CARRIER	1977	19917.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS, MOU	YES	EXPANDED	21/6/2004	27	2
163	CM11	BULK CARRIER	1989		WALLAROO	AUSTRALIA	TOKYO MOU	NO		2/7/2004	7	0
164	CM19	GENERAL CARGO	1978	18792.00	HALDIA	INDIA	INDIAN OCEAN/MOU	NO		6/7/2004	6	0
165	ROT15	BULK CARRIER	1981	41050.00	VELSEA	NETHERLANDS	PARIS, MOU	YES	EXPANDED	12/7/2004	18	2
166	CM16	GENERAL CARGO	1979		LIANYUNGANG	CHINA	TOKYO MOU	NO		15/7/2004	9	0
167	CM11	BULK CARRIER	1989		ADABAYA	EGYPT	MEDITER, MOU	NO		9/8/2004	1	0
168	CM04	BULK CARRIER	1989		ALABAMA	USA	USCG	NO	ANNUAL	16/8/2004	2	0
169	CM09	BULK CARRIER	1982		NINGBO	CHINA	TOKYO MOU	NO	INITIAL	25/8/2004	5	0
170	ROT14	GENERAL CARGO	1991	13237.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS, MOU	YES	DETAILED	6/9/2004	21	3
171	CM16	GENERAL CARGO	1979		AQABA	JORDAN	MEDITER, MOU	NO	INITIAL	13/9/2004	2	0
172	CM19	GENERAL CARGO	1978	18792.00	LE HAVRE	FRANCE	PARIS, MOU	NO		13/9/2004	3	0
173	CM15	BULK CARRIER	1982	76594.00	P. MADEIRA	BRAZIL	VINA DEL MAR/MOU	NO		14/9/2004	1	0
174	CM13	BULK CARRIER	1984	77191.00	LE HAVRE	FRANCE	PARIS, MOU	NO	DETAILED	15/9/2004	2	0
175	ROT13	BULK CARRIER	1983	36526.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS, MOU	YES	DETAILED	17/9/2004	2	1
176	CM07	BULK CARRIER	1982		VENICE	ITALY	PARIS, MOU	NO		20/9/2004	2	0
177	CM15	BULK CARRIER	1982	76594.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS, MOU	NO	EXPANDED	4/10/2004	5	0
178	CM25	BULK CARRIER	1982	35243.00	ALBANY	AUSTRALIA	TOKYO MOU	NO	INSPECTION	19/10/2004	5	0
179	CM18	GENERAL CARGO	1982		ANTWERP	BELGIUM	PARIS, MOU	NO	INITIAL	19/10/2004	3	0
180	CM09	BULK CARRIER	1982		ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS, MOU	NO	EXPANDED	22/10/2004	3	0
181	ROT12	BULK CARRIER	1977	35131.00	VLISSINGEN	NETHERLANDS	PARIS, MOU	NO	EXPANDED	3/11/2004	22	0
182	CM10	BULK CARRIER	1981		EILAT	ISRAEL	MEDITER, MOU	NO	INITIAL	15/11/2004	3	0
183	CM25	BULK CARRIER	1982	35243.00	BANDAR ABBAS	IRAN	INDIAN OCEAN/MOU	NO	INITIAL	18/11/2004	1	0
184	CM13	BULK CARRIER	1984	77191.00	PBOLIVAR	COLOMBIA	VINA DEL MAR/MOU	NO	INITIAL	25/11/2004	1	0
185	CM06	BULK CARRIER	1983		BEIRUT	LEBANON	MEDITER, MOU	NO	INITIAL	6/12/2004	10	0
186	ROT11	BULK CARRIER	1984	76813.00	AMSTERDAM	NETHERLANDS	PARIS, MOU	YES	EXPANDED	13/12/2004	5	1
187	CM10	BULK CARRIER	1981		CHIWAN	CHINA	TOKYO MOU	NO	INITIAL	16/12/2004	1	0
188	ROT10	BULK CARRIER	1984	23207.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS, MOU	YES	EXPANDED	12/1/2005	30	1
189	CM10	BULK CARRIER	1981		VANCOUVER BC	CANADA	PARIS, MOU	NO	INITIAL	18/1/2005	6	0
190	HR4	GENERAL CARGO	1971	1998.00	BARI	ITALY	PARIS, MOU	YES	DETAILED	19/1/2005	16	5
191	DNV1	UNKNOWN			NEWCASLE	AUSTRALIA	TOKYO MOU	YES	DETAILED	20/1/2005	19	8
192	DNV4	UNKNOWN			NAKHODKA	RUSSIAN	BLACK SEA/MOU	NO	DETAILED	23/1/2005	11	0
193	CM04	BULK CARRIER	1989		SAN LORENZO	ARGENTINA	VINA DEL MAR/MOU	NO	INITIAL	28/1/2005	3	0
194	DNV5	BULK CARRIER		35911.00	9MANCHORAGE	USA	USCG	NO	INITIAL	28/1/2005	3	0
195	CM05	BULK CARRIER	1983		PLOCE	CROATIA	PARIS, MOU	NO	INITIAL	2/2/2005	1	0
196	CM19	GENERAL CARGO	1978	18792.00	MUMBAI	INDIA	INDIAN OCEAN/MOU	NO	INITIAL	2/2/2005	2	0
197	DNV2	UNKNOWN			MERSIN	TURKEY	BLACK SEA/MOU	YES	DETAILED	8/2/2005	32	10
198	CM22	GENERAL CARGO	1979	18792.00	BANDAR IMAM	IRAN	INDIAN OCEAN/MOU	YES	INITIAL	11/2/2005	5	4

199	CM12	BULK CARRIER	1982	17842.00	LAZCARDENAS	MEXICO	VINA DEL MAR/MOU	NO	INITIAL	15/2/2005	2	0
200	CM25	BULK CARRIER	1982	35243.00	VANCOUVER	CANADA	PARIS/MOU	NO	INITIAL	17/2/2005	5	0
201	DNV3	UNKNOWN			TRIESTE	ITALY	PARIS/MOU	NO	INITIAL	21/2/2005	6	1
202	CM05	BULK CARRIER	1983		NOVOROSSISK	RUSSIAN	BLACK SEA/MOU	NO	INITIAL	25/2/2005	13	0
203	CM26	BULK CARRIER	1981	73016.00	HAY POINT	AUSTRALIA	TOKYO/MOU	NO	EXPANDED	1/3/2005	3	0
204	CM19	GENERAL CARGO	1978	18792.00	NOVOROSSISK	RUSSIAN	BLACK SEA/MOU	NO	INITIAL	6/3/2005	7	0
205	CM14	BULK CARRIER	1981	72167.00	LAZ CARDENAS	MEXICO	VINA DEL MAR/MOU	NO	INITIAL	10/3/2005	1	0
206	DNV10	BULK CARRIER	1981	43576.00	VANCOUVER BC	CANADA	TOKYO/MOU	YES	INITIAL	10/3/2005	12	5
207	DNV13	UNKNOWN			IMBITUMA	ARGENTINA	VIVA DEL MAR/MOU	YES	INITIAL	12/3/2005	8	2
208	CM14	BULK CARRIER	1981	72167.00	VANCOUVER	CANADA	PARIS/MOU	NO	EXPANDED	22/3/2005	3	0
209	CM13	BULK CARRIER	1984	77191.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS/MOU	NO	EXPANDED	31/3/2005	5	0
210	NK2	BULK CARRIER	1980		GDANSK	POLAND	PARIS/MOU	NO	EXPANDED	31/3/2005	2	0
211	DNV7	BULK CARRIER	1985	18538.00	CONTRECOEUR	CANADA	TOKYO/MOU	YES	DETAILED	10/4/2005	20	5
212	HR7	GENERAL CARGO	1977	6322.00	SETUBAL	PORTUGAL	PARIS/MOU	YES	DETAILED	11/4/2005	19	7
213	DNV6	OIL TANKER	1981	16959.00	QUEQUEN	ARGENTINA	VIVA DEL MAR/MOU	YES	INITIAL	13/4/2005	9	4
214	CM05	BULK CARRIER	1983		RIZHAO	CHINA	TOKYO/MOU	NO	INITIAL	20/4/2005	3	0
215	HR3	GENERAL CARGO	1978	4573.00	LIBON	PORTUGAL	PARIS/MOU	YES	DETAILED	20/4/2005	11	2
216	CM22	GENERAL CARGO	1979	18792.00	KOPER	SLOVENIA	PARIS/MOU	YES	PRIORITY	23/4/2005	14	5
217	CM12	BULK CARRIER	1982	17842.00	NEW ORLEANS	USA	USCG	NO	ANNUAL	27/4/2005	1	0
218	DNV8	UNKNOWN			BORJUMAN	TURKEY	BLACK SEA/MOU	YES	INITIAL	6/5/2005	5	1
219	CM18	GENERAL CARGO	1982		ANTWERP	BELGIUM	PARIS/MOU	NO	DETAILED	9/5/2005	2	0
220	CM26	BULK CARRIER	1981	73016.00	ANTWERP	BELGIUM	PARIS/MOU	NO	EXPANDED	13/5/2005	1	0
221	CM14	BULK CARRIER	1981	72167.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS/MOU	NO	EXPANDED	23/5/2005	4	0
222	CM15	BULK CARRIER	1982	76594.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS/MOU	NO	DETAILED	31/5/2005	2	0
223	DNV9	BULK CARRIER	1982	97550.00	STPETERSBURG	RUSSIAN	PARIS/MOU	YES	INITIAL	2/6/2005	6	2
224	HR5	MULTIPURPOSE	1979	1927.00	C.GALABRO	ITALY	PARIS/MOU	YES	DETAILED	8/6/2005	4	1
225	CM09	BULK CARRIER	1982		CONSTANTZA	ROMANIA	BLACK SEA/MOU	NO	INITIAL	30/6/2005	3	0
226	ROT23	BULK CARRIER	1983	25525.00	AMSTERDAM	NETHERLANDS	PARIS/MOU	YES	EXPANDED	9/7/2005	31	3
227	CM07	BULK CARRIER	1982		EILAT	ISRAEL	MEDITER/MOU	NO	INITIAL	21/7/2005	6	0
228	ROT24	BULK CARRIER	1982	36196.00	AMSTERDAM	NETHERLANDS	PARIS/MOU	YES	EXPANDED	28/7/2005	17	2
229	CM10	BULK CARRIER	1981		BEIHAI	CHINA	TOKYO/MOU	NO	INITIAL	11/8/2005	6	0
230	CM06	BULK CARRIER	1983		VANCOUVER	CANADA	TOKYO/MOU	NO	DETAILED	28/8/2005	9	0
231	CM25	BULK CARRIER	1982	35243.00	NEWCASTLE	AUSTRALIA	TOKYO/MOU	NO	INITIAL	30/8/2005	3	0
232	ROT19	BULK CARRIER	1983	24681.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS/MOU	YES	EXPANDED	6/9/2005	24	2
233	DNV11	UNKNOWN			NOVOROSSISK	RUSSIA	TOKYO/MOU	YES	DETAILED	14/9/2005	25	2
234	CM26	BULK CARRIER	1981	73016.00	HAY POINT	AUSTRALIA	TOKYO/MOU	NO	INITIAL	26/9/2005	1	0
235	CM17	GENERAL CARGO	1981		ANTWERP	BELGIUM	PARIS/MOU	NO	MORE	3/10/2005	4	0
236	CM12	BULK CARRIER	1982	17842.00	CONTRECOEUR	CANADA	PARIS/MOU	YES	MORE	4/10/2005	9	4
237	CM22	GENERAL CARGO	1979	18792.00	INCHEON	REP. OF KOREA	TOKYO/MOU	NO	INITIAL	5/10/2005	2	0
238	CM13	BULK CARRIER	1984	77191.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS/MOU	NO	DETAILED	13/10/2005	1	0
239	DNV25	UNKNOWN			SHEKOW	CHINA	TOKYO/MOU	YES	INITIAL	7/11/2005	7	2

240	NK4	BULK CARRIER	1992	26388.00	NOVOROSSIYSK	RUSSIA	BLACK SEA MOU	NO	INITIAL	21/11/2005	4	0
241	DNV12	UNKNOWN			PORT HEDLAND	AUSTRALIA	TOKYO MOU	YES	DETAILED	21/11/2005	38	5
242	HR2	MULTI PURPOSE	1977	4573.00	HARLINGEN	NETHERLANDS	PARIS MOU	YES	DETAILED	28/11/2005	10	1
243	CM15	BULK CARRIER	1982	76594.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS MOU	NO	EXPANDED	6/12/2005	7	0
244	HR2	MULTI PURPOSE	1977	4573.00	GREENORE	IRELAND	PARIS MOU	YES	DETAILED	6/12/2005	0	0
245	DNV16	UNKNOWN			ERDEMIR	TURKEY	BLACK SEA MOU	YES	INITIAL	5/1/2006	7	1
246	CM21	GENERAL CARGO	1979	18792.00	ALICANTE	SPAIN	PARIS MOU	NO	INITIAL	13/1/2006	7	0
247	CM04	BULK CARRIER	1989		MOBILE	USA	USCG	NO	INITIAL	24/1/2006	1	0
248	CM19	GENERAL CARGO	1978	18792.00	ALICANTE	SPAIN	PARIS MOU	NO	INITIAL	27/2/2006	6	0
249	LR35	BULK CARRIER	1981	16568.00	CARTAGENA	SPAIN	PARIS MOU	YES	EXPANDED	27/2/2006	28	8
250	DNV15	UNKNOWN			SINGAPORE	SINGAPORE	TOKYO MOU	YES	INITIAL	28/2/2006	4	2
251	CM21	GENERAL CARGO	1979	18792.00	DAMMAM	SAUDI ARABIA	RIYADH MOU	NO	INITIAL	25/3/2006	5	0
252	DNV17	UNKNOWN			RIEKA	CROATIA	PARIS MOU	YES	INITIAL	31/3/2006	7	5
253	CM22	GENERAL CARGO	1979	18792.00	BALTIMORE	USA	USCG	NO	INITIAL	8/4/2006	1	0
254	NK1	BULK CARRIER	1979	14642.00	MONFALCONE	ITALY	PARIS MOU	NO	EXPANDED	21/4/2006	8	0
255	CM04	BULK CARRIER	1989		ZHANGZHOU	CHINA	TOKYO MOU	NO	INITIAL	29/4/2006	5	0
256	CM09	BULK CARRIER	1982		RIZHAO	CHINA	TOKYO MOU	NO	INITIAL	15/5/2006	6	0
257	DNV18	UNKNOWN			BRUSAN	TURKEY	BLACK SEA MOU	YES	INITIAL	25/5/2006	9	2
258	LR25	BULK CARRIER	1982	24577.00	FLORIDA	USA	USCG	YES	INITIAL	30/5/2006	6	3
259	DNV20	UNKNOWN			QUINHUANGDA	CHINA	TOKYO MOU	YES	INITIAL	30/5/2006	7	1
260	CM12	BULK CARRIER	1982	17842.00	AQABA	JORDAN	MEDITER MOU	NO	INITIAL	1/6/2006	4	0
261	CM20	GENERAL CARGO	1978	18792.00	KOBE	JAPAN	TOKYO MOU	NO	PRIORITY	1/6/2006	5	0
262	CM11	BULK CARRIER	1989		VALENCIA	SPAIN	PARIS MOU	NO	EXPANDED	3/6/2006	4	0
263	CM15	BULK CARRIER	1982	76594.00	NIGBO	CHINA	TOKYO MOU	NO	INITIAL	5/6/2006	4	0
264	CM22	GENERAL CARGO	1979	18792.00	BANDAR IMAM	IRAN	INDIAN OCEAN MOU	NO	INITIAL	6/6/2006	1	0
265	CM05	BULK CARRIER	1983		TARRAGONA	SPAIN	PARIS MOU	NO	EXPANDED	7/6/2006	1	0
266	NK16	BULK CARRIER	1983	19605.00	SANTOS	BRAZIL	VVA DEL MAR MOU	NO	INITIAL	7/6/2006	2	0
267	CM10	BULK CARRIER	1981		SWINOUJSIE	POLAND	PARIS MOU	NO	EXPANDED	13/6/2006	5	0
268	CM19	GENERAL CARGO	1978	18792.00	KOBE	JAPAN	TOKYO MOU	YES		27/6/2006	10	1
269	DNV21	UNKNOWN			LISBPN	PORTUGAL	PARIS MOU	YES	DETAILED	27/6/2006	13	4
270	DNV22	UNKNOWN			CHENNAI	INDIA	INDIAN OCEAN MOU	YES	INITIAL	4/7/2006	11	3
271	CM28	GENERAL CARGO	1980	16992.00	ASALUYEH	IRAN	INDIAN OCEAN MOU	NO	INITIAL	11/7/2006	2	0
272	CM16	GENERAL CARGO	1979		ASALUYEH	IRAN	INDIAN OCEAN MOU	NO	INITIAL	13/7/2006	3	0
273	CM15	BULK CARRIER	1982	76594.00	HAY POINT	AUSTRALIA	TOKYO MOU	NO	EXPANDED	24/7/2006	2	0
274	CM04	BULK CARRIER	1989		BRINDISI	ITALY	PARIS MOU	NO	EXPANDED	1/8/2006	6	0
275	DNV24	UNKNOWN			KHARK	IRAN	INDIAN OCEAN MOU	YES	INITIAL	7/8/2006	5	1
276	CM13	BULK CARRIER	1984	77191.00	TARANITO	ITALY	PARIS MOU	NO	EXPANDED	10/8/2006	3	0
277	CM16	GENERAL CARGO	1979		HONG KONG	CHINA	TOKYO MOU	NO	INITIAL	20/8/2006	6	0
278	CM11	BULK CARRIER	1989		NANTONG	CHINA	TOKYO MOU	NO		21/8/2006	12	0
279	CM20	GENERAL CARGO	1978	18792.00	CRISTOBAL	PANAMA	VINA DEL MAR MOU	NO	DETAILED	23/8/2006	5	0
280	CM22	GENERAL CARGO	1979	18792.00	MONITOR	FRANCE	PARIS MOU	NO	DETAILED	28/8/2006	7	0

281	CM06	BULK CARRIER	1983		FANCOHENG	CHINA	TOKYO MOU	NO	INSPECTION	7/9/2006	2	0
282	CM28	GENERAL CARGO	1980	16992.00	BILBAO	SPAIN	PARIS MOU	NO	DETAILED	13/9/2006	6	0
283	ROT25	BULK CARRIER	1994	36551.00	AMSTERDAM	NETHERLANDS	PARIS MOU	YES	DETAILED	18/9/2006	2	1
284	NK17	BULK CARRIER	1983		LEXOES	PORTUGAL	PARIS MOU	NO	INITIAL	22/9/2006	2	0
285	CM26	BULK CARRIER	1981	73016.00	SALDANHA BAY	SOUTH AFRICA	INDIAN OCEAN/MOU	NO	INITIAL	2/10/2006	3	0
286	CM28	GENERAL CARGO	1980	16992.00	BREMEIN	GERMANY	PARIS MOU	NO	DETAILED	3/10/2006	4	0
287	DNV23	BULK CARRIER	1979	21690.00	SLIDE	SWEDEN	PARIS MOU	YES	INITIAL	9/10/2006	5	4
288	CM10	BULK CARRIER	1981		MOBILE	USA	USCG	NO	INITIAL	11/10/2006	1	0
289	CM16	GENERAL CARGO	1979		DAMWAM	SAUDI ARABIA	RYADH/MOU	NO	INITIAL	15/10/2006	7	0
290	CM28	GENERAL CARGO	1980	16992.00	ALIAGA	TURKEY	BLACK SEA MOU	NO	INITIAL	19/10/2006	4	0
291	CM10	BULK CARRIER	1981		LAKE CHARLES	USA	USCG	NO	INITIAL	20/10/2006	3	0
292	NK3	BULK CARRIER		23260.00	NANDES	FRANCE	PARIS MOU	YES	DETAILED	25/10/2006	8	0
293	DNV14	OIL TANKER			TRRIVERESS	CANADA	TOKYO MOU	YES		28/10/2006	8	3
294	CM05	BULK CARRIER	1983		EILAT	ISRAEL	MEDITER MOU	NO		30/10/2006	5	0
295	CM21	GENERAL CARGO	1979	18792.00	LIANYUNGANG	CHINA	TOKYO MOU	NO	INITIAL	3/11/2006	7	0
296	NK19	BULK CARRIER	1979		GDANSK	POLAND	PARIS MOU	NO	INITIAL	14/11/2006	1	0
297	CM28	GENERAL CARGO	1980	16992.00	DAMWAM	SAUDI ARABIA	RYADH/MOU	NO	INITIAL	19/11/2006	4	0
298	CM22	GENERAL CARGO	1979	18792.00	CHENNAI	INDIA	INDIAN OCEAN/MOU	NO	INSPECTION	21/11/2006	1	0
299	BV4	BULK CARRIER			HOUSTON	USA	USCG	YES	INITIAL	3/12/2006	5	2
220	CM06	BULK CARRIER	1983		STOCKTON	USA	USCG	NO	INITIAL	11/12/2006	1	0
300	HR1	BULK CARRIER	1969	4288.00	GAETA	ITALY	PARIS MOU	YES	DETAILED	13/12/2006	10	8
301	CM21	GENERAL CARGO	1979	18792.00	BRISTOL	UK	PARIS MOU	NO	INITIAL	3/1/2007	2	0
302	CM05	BULK CARRIER	1983		BUSAN	REP. OF KOREA	TOKYO MOU	NO	INITIAL	10/1/2007	2	0
303	LR34	BULK CARRIER	1994	39051.00	DANGJIN	KOREA	TOKYO MOU	YES		10/1/2007	20	2
304	CM18	GENERAL CARGO	1982		DURBAN	SOUTH AFRICA	INDIAN OCEAN/MOU	NO	INITIAL	15/1/2007	1	0
305	CM17	GENERAL CARGO	1981		BILBAO	SPAIN	PARIS MOU	NO	DETAILED	26/1/2007	5	0
306	NK18	BULK CARRIER	1983	19505.00	GABES	TUNESIA	MEDITER MOU	NO	INITIAL	30/1/2007	2	0
307	LR02	OIL TANKER	1988	58086.00	DAMPIER,WA	AUSTRALIA	TOKYO MOU	YES	INITIAL	21/2/2007	4	1
308	CM04	BULK CARRIER	1989		HAMBURG	GERMANY	PARIS MOU	NO	DETAILED	22/2/2007	7	0
309	CM12	BULK CARRIER	1982	17842.00	CONTRCOEUR	CANADA	PARIS MOU	NO	EXPANDED	23/2/2007	10	0
310	NK8	BULK CARRIER	1980		BILBAO	SPAIN	PARIS MOU	YES	EXPANDED	2/3/2007	34	2
311	LR38	GENERAL CARGO	1983	8996.00	ANTWERP	BELGIUM	PARIS MOU	YES	DETAILED	5/3/2007	26	13
312	LR23	MULTIPURPOSE	1988	3186.00	GENOA	ITALY	PARIS MOU	YES	DETAILED	5/3/2007	19	1
313	LR31	MULTIPURPOSE	1982	1892.00	NEWPORT	UK	PARIS MOU	YES	DETAILED	7/3/2007	10	3
314	CM15	BULK CARRIER	1982	76594.00	HAY POINT	AUSTRALIA	TOKYO MOU	NO	INITIAL	8/3/2007	3	0
315	CM22	GENERAL CARGO	1979	18792.00	ANTWERP	BELGIUM	PARIS MOU	NO	DETAILED	14/3/2007	3	0
316	CM26	BULK CARRIER	1981	73016.00	LIANYUNGANG	CHINA	TOKYO MOU	NO	INITIAL	19/3/2007	9	0
317	LR30	BULK CARRIER	1988	24125.00	ROLEN	FRANCE	PARIS MOU	YES	DETAILED	22/3/2007	21	5
318	LR37	GENERAL CARGO	1998	4838.00	CARTAGENA	SPAIN	PARIS MOU	YES	DETAILED	26/3/2007	7	3
319	LR07	GENERAL CARGO	1982	5106.00	ANKARA	TURKEY	MEDITER MOU	YES	INITIAL	26/3/2007	14	6
320	LR27	UNKNOWN			LAS PALMAS	SPAIN	PARIS MOU	YES		26/3/2007	13	7

321	CM04	BULK CARRIER	1989		P COMFORT	USA	USCG	NO	INITIAL	28/3/2007	1	0
322	LR22	GENERAL CARGO	1982	5888.00	OAKLAND	USA	USCG	YES	EXPANDED	5/4/2007	5	1
323	LR09	GENERAL CARGO	1984	2683.00	BILBAO	SPAIN	PARIS MOU	YES	DETAILED	10/4/2007	17	2
324	LR10	OIL TANKER	1986	1896000	NOVOROSIYSK	RUSSIA	BLACK SEA MOU	YES	INITIAL	12/4/2007	26	2
325	LR15	BULK CARRIER	1984	27555.00	REDCAR	UK	PARIS MOU	YES	EXPANDED	20/4/2007	0	0
326	LR05	GENERAL CARGO	1981	157600	CHALKIDA	GREECE	PARIS MOU	NO	DETAILED	24/4/2007	7	0
327	LR36	OIL TANKER	2003	2772500	AMSTERDAM	NETHERLANDS	PARIS MOU	YES	INITIAL	27/4/2007	2	1
328	LR32	MULTIPURPOSE	1987	603600	TARANTO	ITALY	PARIS MOU	NO	DETAILED	30/4/2007	13	0
329	LR04	BULK CARRIER	1976	16573.00	SANTOS	BRAZIL	VINA DEL MAR MOU	YES	DETAILED	4/5/2007	16	2
330	LR06	GENERAL CARGO	1986	7286600	FALMOUTH	UK	PARIS MOU	YES	INITIAL	9/5/2007	7	7
331	LR19	BULK CARRIER	1982	36821.00	CADIZ	SPAIN	PARIS MOU	YES	EXPANDED	18/5/2007	7	4
332	LR11	BULK CARRIER	1980	2356600	SANTANDER	SPAIN	PARIS MOU	YES	DETAILED	23/5/2007	18	5
333	LR28	OIL TANKER	1988	2725400	NOVOROSIYSK	RUSSIA	BLACK SEA MOU	YES	DETAILED	29/5/2007	8	1
334	LR01	GENERAL CARGO	1988	643200	TARRAGONA	SPAIN	PARIS MOU	YES	DETAILED	1/6/2007	2	2
335	LR24	BULK CARRIER	1982	24577.00	GHENT	BELGIUM	PARIS MOU	YES	DETAILED	5/6/2007	44	22
336	LR26	CONTAINER SHIP	1977	21648.00	AMBARIL	TURKEY	MEDITER MOU	YES	INITIAL	5/6/2007	5	1
337	LR08	BULK CARRIER	1984	18585.00	BILBAO	SPAIN	PARIS MOU	NO	DETAILED	8/6/2007	14	0
338	LR03	DRY CARGO	1982	142500	KTZ.EREGLI	TURKEY	MEDITER MOU	YES	INITIAL	8/6/2007	8	1
339	LR39	BULK CARRIER	1986	1561200	DELGADA	PORTUGAL	PARIS MOU	YES	PRIORITY	10/6/2007	14	3
340	LR21	CONTAINER SHIP	1981	43325.00	MERSIN	TURKEY	MEDITER MOU	YES	INITIAL	13/6/2007	3	17
341	LR18	BULK CARRIER	1981	36821.00	CORPLUSCHRISTI	USA	USCG	YES	INITIAL	18/6/2007	4	1
342	LR16	BULK CARRIER	1987	16712.00	VISAKHARATNA	INDIA	INDIAN OCEAN/MOU	YES	EXPANDED	20/6/2007	16	3
343	LR13	MULTIPURPOSE	1981	8351.00	ANTWERP	BELGIUM	PARIS MOU	YES	DETAILED	20/6/2007	5	3
344	ROT4	BULK CARRIER	1981	1492900	AMSTERDAM	NETHERLANDS	PARIS MOU	YES	DETAILED	26/6/2007	24	3
345	LR12	BULK CARRIER	1982	2028000	CARDIFF	UK	PARIS MOU	YES	EXPANDED	2/7/2007	34	5
346	LR33	MULTIPURPOSE	1980	10364.00	ST. PETERSBERG	RUSSIA	PARIS MOU	NO	DETAILED	5/7/2007	14	0
347	LR17	BULK CARRIER	1982	24978.00	TUITICORIN	INDIA	INDIAN OCEAN/MOU	YES	EXPANDED	20/7/2007	5	2
348	LR20	GENERAL CARGO	1984	8523.00	BAYRIDGE FLAT	USA	USCG	YES	INITIAL	26/7/2007	2	1
349	LR29	BULK CARRIER	1982	2207600	TARRAGONA	SPAIN	PARIS MOU	YES	EXPANDED	30/7/2007	17	5
350	ROT22	BULK CARRIER	1981	76644.00	ROTTERDAM	NETHERLANDS	PARIS MOU	YES	EXPANDED	12/9/2007	29	6
351	BV11	BULK CARRIER			TARRAGONA	SPAIN	PARIS MOU	NO	DETAILED	24/9/2007	16	0
352	NK5	BULK CARRIER	1992		BORDIAUX	FRANCE	PARIS MOU	NO	EXPANDED		8	0
353	NK7	BULK CARRIER			SIN ZORUZO	SPAIN	PARIS MOU	NO	INITIAL		1	0
354	BV2	BULK CARRIER			POHANG	CHINA	TOKYO MOU	NO	INITIAL		3	0
355	BV3	BULK CARRIER			THESSALONIKI	GREECE	PARIS MOU	YES	DETAILED		21	6
356	BV15	BULK CARRIER			CARAMINAL	SPAIN	PARIS MOU	YES	DETAILED		33	1
357	BV14	BULK CARRIER			GRCHEMSEA	UK	PARIS MOU	YES	DETAILED		19	2
358	BV13	BULK CARRIER			SAVANNAH	USA	USCG	YES	INITIAL		3	2
359	BV12	BULK CARRIER			GENOA	ITALY	PARIS MOU	YES	INITIAL		9	2
360	BV10	BULK CARRIER			TRIESTE	ITALY	PARIS MOU	YES	INITIAL		12	4
361	BV9	BULK CARRIER			ANTWERP	BELGIUM	PARIS MOU	YES	DETAILED		59	2

362	BV8	BULK CARRIER			FALMOUTH	UK	PARIS/MOU	YES	INITIAL		5	2
363	BV7	BULK CARRIER			SANTOS	BRAZIL	VIVA DEL MAR/MOU	YES	DETAILED		14	2
364	BV6	BULK CARRIER			SHEERNESS	UK	PARIS/MOU	YES	EXPANDED		52	5
365	BV1	BULK CARRIER			LIMASSOL	CYPRUS	PARIS/MOU	YES	EXPANDED		8	6
366	BV5	BULK CARRIER			TEMELUZEN	NETHERLANDS	PARIS/MOU	YES	EXPANDED		50	3
367	HR6	GENERAL CARGO	1969	1125.00	ANTALYA	TURKEY	MEDITER/MOU	YES	INITIAL		22	5
368	LR14	OTHER	1981	10364.00	GDYNIA	POLAND	PARIS/MOU	YES	DETAILED		24	4
369	DNV19	UNKNOWN			CONSTANTA	ROMANIA	BLACK SEA/MOU	YES	INITIAL		8	3

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄

Πίνακες παρατηρήσεων (deficiencies)

Life Saving Appliances

➤ Πίνακας Β1: Lifeboats (0610)

<i>PSC Description</i>	<i>Action Code</i>
LIFEBOAT WIRE BROKEN AND LIFEBOAT FALLEN DOWN UPSIDE DOWN IN TO WATER(STBD SIDE)	30
LIFEBOATS INOPERATIVE.EPS LIFEBOAT ENGINE INOPERATIVE	30
LIFE BOATS NOT PROPERLY MAINTAINED.PORT LIFEBOAT HEEL BRACKET FORWARD WASTED,RECTIFY	30
LIFE BOATS NOT PROPERLY MAINTAINED	30
LIFE BOATS NOT PROPERLY MAINTAINED.STBD LIFEBOAT FORWARD HEEL BACKET LIFTING LINK PLATE SEVERELY WASTED,RECTIFY	30
LIFE BOAT ENGINE FAILED TO START	30
MOST HEAD STEEL REINFORCEMENT COVERS COMPLETELY CORRODED	30
FOHND SEVERAL WOODEN BENCHES ,WOOD ROTTEN AND STEEL SUPPORTING FRAMES BADLY CORRODED	30
LIFEBOAT ENGINE FUEL HANDLE ONOPERATIVE	30
PROPELLAR SHAFT CONNECTION FLANGE TO LIFEBOAT ENGINE,BOLTS.NOTS CONNECTIONS COMPLETELY WASTED	30
RUDDER SPLINDLE LIFEBOAT BADLY OR CORRODED	30
WINDOWS BLURRED AND WINDOW WIPERS BROKEN	30
LIFEBOAT ENGINE COULD NOT BE STARTED	30
PORT SIDE LIFEBOAT SEVERELY DAMAGED	30
KINGSTOW VALVE FOR COOKING WATER LIFEBOAT ENGINE OPERATING HADLE BROKEN	30
LIFEBOAT ENGINE(P) COULD NOT BE STARTED	30
LIFEBOAT(PORT) RUDDER SIZED	30
ENGINE OF PB MOTOR LIFEBOAT NOT WORKING	30
UNABLE TO STEP MUST IN PORT LIFEBOAT	30
FENDER OF L/B Nο2 - SB - FOUND BROKEN AND TEMPORARY REPAIRED IN SOME PART	30
LIFEBOATS - NOT PROPERLY MAINTAINED: AT LAUNCHING OF SB LIFEBOAT FOUND BRAKE NOT WORKING. NOT SAFE FOR USE.	30
LIFE BOAT ENGINE NOT CONTROLLED FORWARD	30
PORT LIFEBOAT NOT AVAILABLE FOR USE	30
STBD LIFEBOAT ENGINE NOT OPERATING. NOT AVAILABLE IN REQUIRED TIME	30
LIFE BOAT IS MISSING	30
STBD SIDE LIFEBOAT ENGINE IS INOPERATIVE	30
SECURING WIRES OF LIFEBOATS IN POOR CONDITION ,CORRIDED STRANDS BROKEN	30
LIFETING HOOKS PORT AND STARBOARD LIFEBOAT DIMINISHED	30
NUTS OF HEELBALLS OF P & S LIFEBOATS WASTED.SB LIFEBOAT ENGINE GEARBOX FOUNDATION PARTLY WASTED.	30
SB LIFEBOAT FUEL LEVER FOUNDATION PARTLY WASTED	30
FOUND IN SB LIFEBOAT FWD HEEL PLATE DETERIORATED	30
1 KEEL CLAMP FOUND HOLED,MANY NUTS ON THE KEEL BOLTS ARE SERIOUSLY CORRODED	30
PORT LIFEBOAT COULDN'T LOWER	30
STBD LIFEBOAT ENGINE NOT PROPERLY MAINTAINED	30
REMOTE CONTROL MECHANISM FOR SB LIFEBOAT INOPERATIVE	30
SEALINGS PS AND SB LIFEBOAT WASTED	30
SKATE CONNECTIONS IN LIFEBOAT BADLY CORRODED	30
PROPELLING SYSTEM OF PORT SIDE LIFEBOAT SEIZED AND BROKEN	30
STBD LIFE BOAT LIMIT SWITCH STUCK	17
LIFEBOAT FALLS CERTIFICATE TO BE PLACED ON BOARD	17
STBD LIFEBOAT ENGINE AFT ENGINE MOUNTS DETACHED AND EXHAUST PIPE MISSING	17
AIR BUBBLE FOUND ON MAGNETIC COMPASS OF PORT SIDE LIFEBOAT	17
PT/STB SIDE LIFE BOAT FISHING KITS ARE MISSING	17
LIFEBOATS MAINTENANCE (HAND RAILS NOT FIX)	17
PART OF THE RETRO-REFLECTIVE TAPES OF LIBEBOATON BOTH SIDE EDGE	17
INNER SIDE OF PORT SIDE LIFEBOAT CRACKED	17

SB ENGINE'S EXHAUST IS NOT INSULATED	17
FWD LIFERAFTS:NO 6 LIFEJACKETS/NO EMBARKATION DEVICE	17
LIFEBOATS EMBARKATION LIGHT POSTS SEIZED (NOT POSSIBLE TO SWING IN-OUTBOARD AND SECURING DEVICE(TO SECURE IN-OUT BOARD POSITION) NOT FIXED TO SHIP.	17
LIFEBOAT CAPACITY MARKED AS 44 (37)	17
PORT LIFE BOAT HAS 4 BOLTS/ REPAIR FOR SAIL MAST BASE, THROUGH THE HULL. NOT INSPECTED AND VERIFIED BY CLASS	17
PORT LIFE BOAT - IN BOARD RODE LINE BROKEN	17
STBD LIFEBOAT EXHAUST CORRODED THROUGH	17
LIFEBOAT'S BOWING IN TAKLES NOT FITTED	17
LIFEBOAT ENGINE NOT WORKING PROPERLY (ON REPAIRING).	17
LIFEBOAT KEEL PROTECTION DAMAGED	17
STBD LIFEBOAT ENGINE DIES	17
ARRANGEMENTS FOR BOWSING TACKLE TO BE MADE FAST ON SHIP SIDE TO BE PROVIDED	17
NO MARK SEAT IN LIFEBOAT EVERYSIDE	17
BOTH LIFEBOATS SHOWING STRUCTURAL DAMAGES AND HAVE TO BE APPROVED BY CLASS. OBSERVATIONS TO BE SENT TO PSC OFFICE IN HAMBURG	17
STBD SIDE LIFE BOAT MAGNETIC COMPASS HAVE NOT A PELLUROUS AND IS IMPOSSIBLE CAN READ THE CORRECT BEARING	17
STARBOARD LIFEBOAT:ENGINE FIRE RETANDED PROTECTION IS CORRODED AND BROKEN	17
PORT LIFEBOAT-FLOOR CRATING BROKEN,CRACK IN WAY OF RUDDER	17
ROD OF RUDDER ON STBD LIFEBOAT CORRODED AND HOLED.	17
LIFEBOATS (P) (S) LIFTING HOOK TO PLATE CONNECTING PIECES WASTED	17
PORT LIFEBOAT GRAB RAIL DETACHED FROM BOAT	17
LIFEBOAT ENGINE NOT ABLE TO BE STARTED MANUALLY	17
ENGINE FOR LIFEBOAT STBD IS TO BE FUNCTIONAL BEFORE DEPARTURE	17
LIFE BOATS NOT PROPERLY MAINTAINED.PORT LIFEBOAT GEARBOX OUTPUT DRIVE SHAFT COUPLING & BOLTS SEVERELY WASTED	17
SMALL CRACKS INSIDE(PS) TO BE MADE WATERTIGHT	17
STARBOARD LIFE BOAT ENGINE NEED MAINTENANCE	17
BOILING PUMP FOUNDATION NOT PROPERLY FITTED PS	17
LIFEBOATS MARKING.THE NAME AND PORT OF REGISTRY OF THE SHIP TO BE MARKED ON EACH SIDE OF THE LIFEBOAT	17
LIFE BOATS NOT PROPERLY MAINTAINEDSTBD LIFEBOAT-GRIPE RELEASE ASSEMBLY CHEEK PLATES WASTEER FWD & AFT	17
ENGINE OF SB LIFEBOAT:GOOD CONTINEOUS RUNNING COULD NOT BE DEMONSTRATED	17
LIFEBOATS NOT PROPERLY MAINTAINED.BOUNSING /IN TACKLE BROCKEN SHEAVE,RECTIFY	17
FLOOR GRATONG PS LIFEBOAT DAMAGED	17
LIFEBOATS NOT PROPERLY MAINTAINED.PORT LIFEBOAT ENGINE AIR FILTER CASING WASTED,RECTIFY	17
LIFEBOATS NOT PROPERLY MAINTAINED.PORT LIFEBOAT ENGINE STARTING CHAIN TO BE REPAIRED & RETESTED	17
LIFEBOATS NOT PROPERLY MAINTAINED.STBD LIFEBOAT- TOP OF MAST SAIL ROPE CONNECTING BRACKETS WASTED-RECTIFY	17
PORT SIDE LIFEBOAT PLUG MISSING AND RAILING PUMP BROKEN	17
MOTOR FROM LIFEBOAT LIFTING NOT OPERATIONAL	17
LIFEBOAT-RETRO REFLECTIVE STRIPES ON CANVAS COVER NOT FITTED;NO1 GEAR BOX TO BE CHECKED	17
LIFE BOATS NOT PROPERLY MAINTAINED.PORT LIFEBOAT DAVIT ANHOR CABLE DRUM ANCHOR PLATE WASTED,RECTIFY	17
SBTD SIDE LIFEBOAT ENGINE STARTED LATE	17
PORT LIFE BOAT SEA ANCHOR ROPE ROTTED	17
HELM OF LIFEBOAT BROKEN	17
STD SIDE LIFEBOAT:AFT STEEL PLATE/S CONNECTING BOAT KEEL PRESENT THICKNESS REDUCTION.CLASS SOCIETY IS REQUESTED TO INVESTIGATE IT AND GIVE APPROPREATE INSTRUCTION	17
LIFEBOAT ENGINE OUT OF ORDER,,TO BE REPAIRED	17
BOTH LIFEBOAT CANOPIES TO BE MOUNTED AND SHOWN TO SATISFY INSPECTOR PSC STEEL FASTENERS TO L/B TO BE REPAIRED	17
LIFEBOAT DRILL TO BE CARRIED OUT SATISFACTORILY BEFORE A PSC SURVIVOR	17
PLUG TO FILLING FUEL TANK NOT PROPERLY CLOSING	17
REFLECTIVE BANDS ON BOTTOM OF BOTH LIFEBOATS WERE PAINTING	17
TPA MISSING IN LIFEBOATS	17
FOUNDATION BOLTS FOR LIFEBOAT ENGINE SB WASTED	17

CENTRAL DISENGAGING SYSTEM ON SB-LIFEBOAT SEIZED	17
AFT TRICING PENNANT PS LIFEBOAT DAMAGED	17
ROWING BENCH PS LIFEBOAT DAMAGED	17
OPERATION OF LIFEBOAT-WINCH DEFECTIVE	17
STBD SIDE LIFEBOAT D FOOT CORRODED.MASTER COULD NOT PRODUCE EVIDENCE OF LAST FIVE YEAR INSPECTION AND TEST	17
STBD LIFEBOAT MAINS WIRE GUIDE ROLLER STUNK	17

➤ **Πίνακας B2: Launching Arrangements for Survival Craft (0630)**

<i>PSC Description</i>	<i>Action Code</i>
LIFE BOATS (P) - (S) DAVIT HEADS (3) AND FLOATING BLOCK ARRANGEMENTS HEAVILY WASTED AND HOLED	30
PS LIFEBOA VERICAL SUPPORT PLATE OF RELEASE HOOK AFT WASTED.PS AND SB LIFEBOAT FOUNDATION OF WINCH NUTS ARE WASTED AND OR PARTLY WASTED.	30
PORT SIDE LIFEBOAT COULD NOT BE LAUNCHED.PROPER OPERATION OF BOTH LIFEBOATS LAUNCHING APPLIANCES MUST BE VERIFIED	30
WINCH BRAKES ARE NOT ACTIVATED BY GRAVITY.LIFEBOAT COULD NOT BE RELEASED.REMOTE CONTROL OF BRAKES NOT ATACHED TO THE LIFEBOATS AND SB1 CONNECTION STRONGLY CORRODED	30
LIFEBOATS UNHOOKING/HOOKING ARRANGEMENT NOT WORKING	30
BOTH LIFEBOATS DAVITS AFT DAVITHEAD HOLED	30
1. LIFEBOAT COULD BE RELEASED 1 M ABOVE THE WATER, 2. REMOTE CONTROL OF BRAKES NOT ATTACHED TO THE LIFEBOATS, 3. SB 1 CONNECTION STRONGLY CORRODED, 4. FLANGES OF THE WIRE DRUMS DANGEROUSLY THINNED, 5. RESCUE BOAT - 1 SHEAVE CAGE PARTLY WASTED	30
STBD SIDE LIFEBOAT BRAKE INOPERATIVE	30
LAUNCHING OF SB LIFEBOAT FOUND BRAKE NOT WORKING.NOT SAFE TO USE	30
REMOTE CONTROLS OF LIFEBOAT WINCHES BRAKE LIFTING APPLIANCE ,GUIDE SHEEVES MISSING OR SHEEVES SEIZED	30
BOTH L/B DAVITS PS+SB DAVITHEAD HOLED.	30
LAUNCHING ARRANGEMENTS: PS LIFEBOAT IS NOT ABLE TO RELEASED BY A PERSON WITHIN DECK - UNGREASED MOVABLE PARTS.	17
L/B FALLS CERTIFICATE NOT AVAILABLE	17
L/B LOAD TEST CERTIFICATE NOT AVAILABLE ON BOARD	17
THE LIMIT SWITCH FOR THE PS LIFEBOAT DAVIT IS DEFECTIVE	17
EMBARKATION STATION LIGHTING AND ARRANGEMENTS	17
P&S LIFEBOATS MANUAL RELEASE MECHANISM LEVERS SEIZED	17
SHUT OFF FOR WINCH NOT FUCNTIONING ON BOTH PORT AND STARBOARD LIFEBOATS	17
FWD LIFERAFT TO BE PROVIDED WITH QUICK RELEASE SLIP	17
NO IMO SYMBOL MARK FOR TWO WAY VHF (PORTABLE)	17
PIPES FOR ELECTRICAL CABLES NEAR LIFEBOAT WINCHES CORRODED THROUGH	17
PORT SIDE LIFEBOAT BLOCKS CRACKED	17
WINCH FOUNDATION PS AND SB FOR LIFEBOATS ;BOLTS DETERIORATED	17
BRAKE OF SB-LIFEBOAT WINCHES NOT WORKING	17
BRAKE OF PS LIFEBOAT WINCHES NOT WORKING	17
REMOTE BRAKE RELEASE WIRE FOR PS LIFEBOAT BROKEN	17
DOCUMENTARY EVIDENCE OF LOAD TEST COULD NOT BE PROVIDED	17
FOUND SEVERAL PROTECTION PLATES CORRODED/BROKEN/MISSING	17
PORT SIDE LIFEBOAT OPERATING ELECTRIC MOTOR UNDER MAINTENANCE	17

➤ **Πίνακας B3: Lifeboat Inventory (0611)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
4 ROD HAND MISSING	30
MISSING EQUIPMENT	30
LIFEBOAT PROPELLER SHAFT MISSING PROTECTION	17
STBD LIFE BOAT F/E MISSING	17
LIFEBOAT INVENTORY-ILLUMINATION MAGNETIC COMPASS NOT WORKING + AIR BUBBLE	17
LIFE BOAT EXPOSURE COVERS PERISHED AND REFLECTIVE TAPE FADED	17
IN PORT LIFEBOAT THE SAIL MAST CANNOT BE SECURED IN POSITION.	17
STBD LIFEBOAT RETRO-REFLECTOR NOT ENOUGH	17
LIFE BOAT OARS - SOME OF THEM CRACKED	17
THE INVENTORY FOUND NOT SECURED	17

SOME LIFEBOAT EQUIPMENT IS MISSING	17
LIFEBOAT MARKINGS-MEANS OF IDENTIFYING THE SHIP TO WHICH THE LIFEBOAT BELONGS AND THE NUMBER OF THE LIFEBOAT SHALL BE MARKED IN SUCH A WAY THEY ARE VISIBLE FROM ABOVE	17
FIRE EXTINGUISHING LIFEBOAT INDICATOR SHOES LOW PRESSURE	17
LIFEBOAT HATCHES IN POOR CONDITION	17
STBD LIFEBOAT HAD 4 WASTED FOOD RATIONS PORT LIFEBOAT HAD 07 WASTED	17
EACH LIFEBOAT MISSING OIL LAMP WITH OIL	17
LIFEBOAT INVENTORY NOT PROPERLY MAINTAINED.PORT & STBD LIFEBOATS CANOPY FRAMES MISSING	17
LIFEBOAT INVENTORY NOT PROPERLY MAINTAINED.PORT & STBD LIFEBOAT SEASICK TABLETS IN FOREIGN LANGUAGE CHECK OUT & NOTE OR REPLACE	17
SB SIDE HAS A BILGEPUMP BROKEN	17
SB LIFEBOAT COMPASS WITH AIRBUBBLES	17
BOTH LIFEBOAT COMPASSES NO LIGHT	17
MAGNETIC COMPASS IN PS LIFEBOAT NOT COMPLETE	17
BOTH LIFEBOATS ENGINE CASING CAN NOT BE SECURED.EMBARGATION LADDER IN LIFEBOAT FASTENING WASTED	17
MAGNETIC COMPASS LIFEBOAT WITHOUT LIGHTING	17
LIFEBOAT RUDDER BENT	17
STBD SIDE LIFEBOAT MAGNETIC COMPASS WITH BUBBLE,HAND RAILS LIFEBOAT BROKEN AND SITTING PLACE NOT MARKED(BOTH)	17

➤ **Πίνακας B4 : Inflatable Liferrafts (0620)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
THE INFLATABLE LIFERAFT IN FORE EXPIRED FOR 2 YEAR NEARLY.	30
ONLY ONE LIFERAFT ON BOARD	17
INFLATABLE LIFERAFTS DO NOT ACCOMMODATE THE FULL COMPLEMENT OF CREW AT EACH SIDE OR COMPLY WITH SOLAS REQUIREMENT UNDER CH. III, Reg. 31.1.1.1.2	17
LIFERAFT HYDROSTATIC RELEASE DEVICE RIGGED INCORRECTLY	17
FWD LIFERAFT CONTAINER GENERAL CONDITION IS NOT SATISFACTORY	17
THERE ARE NYLON ROPES AROUND THE LIFE RAFTS	17
LACK SEAT NUMBER IN LIFE RAFT BOTH SIDES	17
ALL LIFERAFTS MUST BE FITTED IN GOOD ORDER	17
THE LIFE RAFTS LAUNCHING INSTRUCTIONS MUST BE FIXED UNDER AN EMERGENCY LIGHT IN THE ABANDON STATIONS	17
LIFE RAFT - STOWED AFT - NOT LADDER + CAPACITY	17
LIFERAFT NOT ON BOARD DUE TO SURVEY TO SHORE	17
THE POSITION OF LIFERAFTS NOT MEET THE REQUIREMENTS OF SOLAS	17
HYDROSTATIC RELEASES FOR STARBOARD LIFERAFTS NO MARKING EXPIRED DATE	17
FEWD LIFERAFT CONTAINER DAMAGED-COVERED WITH CANVAS	17
ADDITIONAL LIFERAFT PAINTER(FORCASTE) NOT PROPERLY SECURED	17
LIFERAFT WEAK LINKS INCORRECTLY FASTENED	17
IDENTIFICATION TUBES AND /OR CARD MISSING ON LIFERAFT	17
INFLATABLE LIFERAFTS FORWARD NOT IN POSITION	17
FLAG EXTENTION UNTL 26/06/2007	17
LAUNCHING APPLIANCES NOT PROP MAINTAINED.PORT AND FORWARD LIFEBOAT DEVISE-PORT SIDE FALL DRUM WASTED,STARBOARD FALL BLOCK CHECK WASTED	17
FOUND HRU'S OF LIFERAFTS NOT PROPERLY FIXED	17
ON SOME LIFERAFTS THE STRAPS FOUND REMOVED.ID CONTAINERS WRONGLY ATTACHED	17
FWD LIFERAFT FASTENINGS DETERIORINTATED,PS LIFERAFT KNOTTED DOWN,SB LIFERAFT CASING DAMAGED.LIFERAFTS ARE MISSING ID CARDS.	17
FWD LIFERAFT INSTRUCTIONS MISSING	17
INFLATABLE LIFERAFTS NOT PROPERLY STOWED, I.E. THE FWD LIFERAFT FOUND WITH ANY LASHING	17

➤ **Πίνακας B5: Lifebuoys (0650)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
STBD MAN OVER BOARD EXPIRED	30
BOWING GEAR FOR LIFEBOATS NOT PROPERLY CONNECTED	30
NOT ANY LIFEBOUYS ON MAIN(4) DECK WERE STOWED	30
MASS OF LIFEBOUY WITH SMOKE SIGNAL ON BRIDGE WING INSUFFICIENT	17
THE LIFELINE OF LIDEBOUY NON KINKING	17
BRIDEWING LIFEBOUYS GRABLINE ROTTED	17
MARKING OF LIFE BUOY NOT READABLE ON BOAT DECK	17
SELF-IGNITING LIGHT OF LIFEBOUYS ON BOTH SIDES LIFEBOAT DECK - MALFUNCTION	17
SOME SELF IGNITING LIGHTS ON THE LIFEBOUYS OUT OF ORDER	17
LIFEBOUY: M.O.B. LIGHT SECURED BY ROPE AND THE MOB CANNOT BE RELEASED.	17
LIFEBOUYS NOT AS REQUIRED - NOT MARKED WITH APPROVAL INFORMATION	17
MANOVERBOARD RELEASE PIN STBD'BRIDGEWING SEIZED AND BROKEN	17
LIGHT MISSING	17
MAIN OVERBOARD LIGHTS TO EXPIRE JAN 2002,TO RENEW	17
LIFELINE OF LIFEBOATS NOT NON KINKING TYPE	17
MAN OVERBOARD BUOY PORTSIDE BRIDGE WIKQ DOES NOT WEIGH 1 KG AS MENTIONED	17
PS LIFEBOUYS LIGHT NOT WORKING,BUOY FIXED WITH LIGHT AND LINE	17
BOTH SOMELIGHTS OF MOB BUOYS BRIDGEWING IN FIXED POSITION,NOT READY FOR AUTOMATIC RELEASE	17
STBD LIFEBOAT'S DECK NO1 LIFEBOUY'S LIGHT NOT WORKING	17
IN POOR CONDITION	17
THE LINES CONNECTING THE BEIDGEWING LIFEBOUYS IN THE LIGHT/SMOKE BAROVERS ARE TOO SHORE	17

➤ **Πίνακας B6: Lifejackets (0660)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
16 LIFEJACKETS OLD,ON BAD CONDITIONS	30
A LOT OF LIFEJACKETS IN BAD CONDITION	30
PORT OF REGISTRY NOT PRINTED ON LIFEJACKETS	17
SELF IGNITING LIGHT OF LIFEJACKET IN ENGINE-ROOM EXPIRED	17
ONLY ONE LIFE JACKET IN ENGINE ROOM CONTROL AND LIGHT MISSING (THE ENGINE IS NOT UMS)	17
LIFEJACKETS - INSUFFICIENT : REFLECTIVE TAPE OF 6 LIFEJACKETS IN FORECASTLE TO BE REPLACED	17
LIFEJACKET LIGHTS - ILLUMINATION VERY POOR	17
SEVERAL LIFEJACKETS ARE IN POOR CONDITION	17
INCOMPLETE	17
NO 2 LIFEJACKETS AVAILABLE IN ECR	17
LIFEJACKETS NOT FLAG STATE APPROVED	17
ADDITIONAL LIFEJACKETS FOR FWD LIFERAFT TO BE PROVIDED	17
HOSPITAL ROOM WITHOUT LIFEJACKET	17
LIFEJACKETS NOT AS REQUIRED,.,SOME LIFEJACKETS INSIDE CREWCABONS WITH LIGHT EXPIRED AND WISTLE MISSING	17
FOUND BOTH LIFEJACKETS IN ER WITH LIGHTS INOPERATIVE	17
STEAM LINE LEAKING	17
LIGHTS LIFEJACKETS OUTDATED	17
ALL LIFEJACKETS MUST BE CHANGED	17

Fire Fighting appliances

➤ Πίνακας B7: Ventilation, Fire Dampers, Valves, Quick Closing Devices..(0745)

<i>PSC Description</i>	<i>Action Code</i>
H.F.O. AND D.O. QUICK CLOSING VALVES TO DEMONSTRATE OPERATION BEFORE DEPARTURE.	30
MAIN ENGINE F.O. SUPPLY QUICK CLOSING VALVE INOPERATIVE	30
ENGINE ROOM FIRE FLAPS NOT CLOSING COMPLETELY FOR VENTILATION SYSTEM	30
CLOSE OF OPENINGS IN FUNNELS OUT OF SERVICE	30
THERE ARE VENTILATING SYSTEMS IN MACHINERY SPACES OUT OF SERVICE	30
FUEL OIL TANKS GAUGE GLASS SELF CLOSING VALVES WIRED OPEN-NOT SELF CLOSING	30
FUNNEL CORRODED THROUGH IN SEVERAL PLACES	30
FUNNEL DOOR CORRODED THROUGH	30
SKYLIGHT GLASS CRACKED	30
FUNNEL CORRODED THROUGH	30
F.O PORT DEEP TANK SUCTION VALVE QUICK CLOSING VALVE GAGGED OPEN	30
FOUND ISOLATION VALVE OF FIRE SYSTEM BETWEEN ER AND DECK INOPERATIVE	30
ENGINE ROOM VENTS NOT OF STEEL	30
ER SKYLIGHT CORRODED THROUGH	30
FUNNEL CORRODED THROUGH	30
VENTILATION CONDUIT IN E/R IN SOME PART FOUND RUSTED, IN OTHER PARTS THERE ARE OPENINGS NOT IN COMPLIANCE WITH REQUIREMENTS OF SOLAS - DON'T CLOSE PROPERLY	30
FUNNEL AIR VENT FOUND WITHOUT COVER - CANNOT CLOSED	30
THE QUICK CLOSING VALVES ON THE MDO SERVICE TANK AND MDO SETTLING TANK COULD NOT BE CLOSED BY REMOTE CONTROL	30
VALVES - INOPERATIVE: FOUND ISOLATION VALVE OF FIRE LINE BETWEEN E/R AND DECK INOPERATIVE.	30
ENGINE ROOM VENTILATION FIRE DAMPERS CANNOT BE CLOSED FROM OUTSIDE ENGINE ROOM.	30
FUNNEL FLAP CANNOT BE CLOSED FROM OUTSIDE ENGINE ROOM.	30
F.O. QUICK CLOSING SUCTION V/V FROM DEEP TANK IN THE E/R (P.S) INOPERATIVE	30
ENGINE VENTILATION FIRE DAMPERS, LOCATED IN ENGINE ROOM, SEIZED	30
EMERGENCY AIR BOTTLE FOR REMOTE CLOSING APPLIANCES NOT HOLDING PRESSURE	30
THE QUICK CLOSING VALVES ON THE MDO SERVICE TANK AND MDO SETTLING TANK COULD NOT BE CLOSED BY REMOTE CONTROL	30
QUICK CLOSING DEVICES 50% INCOMPLETE	30
VENT DUCT OF HLOD NO1 INSIDE FORE CASLE SB BADLY CORRODED/HOLED, COVERED BY TAPE	30
GOOD WORKING OF QUICK CLOSING DEVICES COULD NOT BE DEMONSTRATED	30
FOUND SEVERAL QUICK CLOSING VALVES INOPERATIVE(HFO ME,SLUDGE OIL SETTLING TANK,SEVERAL AIR LEAKAGES ON SEVERAL QC VALVES,FILLING VALVE OF AIR BOTTLE BLOCKED	30
SELF CLOSING VALVES TO E/R SOUNDING PIPES ALL OPEN.	17
E.R SUPPLY AIR DAMPER WIRE AND SHEAVE SUPPORT DEFECTIVE (STBD) - CHECK ALL	17
STEERING GEAR FIRE DAMPER MOORING DECK AFT (PS+SB) CAN NOT BE CLOSED	17
SOME VENT FLAPS HOLED	17
NO MARK "OPEN/CLOSE" ON THE VENTILATION	17
EMERGENCY GENERATOR VENT FLAPS NOT OPERATING PROPERLY	17
ER DAMPERS NOT CLOSING	17
NO IMO SYMBOL FOR QUICK CLOSING DEVICE	17
AIR VESSEL FOR QUICK CLOSING VALVES FOUND EMPTY	17
E/R STBD FWD VENTILATION FAN FIRE DAMPER NOT CLOSING FULLY	17
E/R SUPPLY FIRE DAMPER PORT, FORWARD, IS FROZEN IN PLACE AND MUST BE REPAIRED TO SATISFACTION OF PSC + CLASS	17
SELF CLOSING BLANKING DEVICES FOR SOUNDING PIPE IN E/R NOT WORKING PROPERLY.	17
FIRE DAMPERS NOT CLOSING FULLY	17
SEVERAL VENTS DEFORMS	17
NEXT DUCT THROUGH PAINT STORE NOT TIGHT	17
OVERBOARD VALVE FIRE PUMP LEAKING	17
WATER BALLAST CARGO HOLDS No 2, 4, 6, 8 HAVE NO MEANS OF CLOSING AIR VENTS	17
VALVES, SELF CLOSING-SEVERAL OIL TANKS IN ENGINE ROOM-SUCH VALVES KEPT IN "OPENED POSITION" BY CLAMPS / STOPPER	17
PORT ENG, FIRE DAMPER (FLAP) NOT OPERATIONAL	17
QUICK CLOSING V/V FOR PURIFIER IN ENG. ROOM CHOCKED & LEAKAGED AIR	17
IMO SYMBOL FOR QUICK CLOSING DEVICE - MISSING	17
FIRE MAIN ISOLATION VALVE SEIZED	17
NOUMEROUS HOLES IN FUNNEL CASING	17
CONTROL ARMS VENT MASHROOMS SEVERAL BENT	17
VENTILATION MUSHROOMS TO CAR DECKS-SEVERAL HOLES	17
SOME MUSHROOMS NOT TIGHT	17
QUICK CLOSING DEVICES - INOPERATIVE: QUICK CLOSING DEVICE FOR FO SETTLING TANK NOT WORKING.	17
O ₂ /NH ₃ BOTTLES IN STAIRWAY	17
ACCOMMODATION VENT FLAPS INOPERATIVE - FRAME FOR GALEY (P) (S) VENT ON MAINDECK HOLED	17
SELF CLOSING FIRE DOORS TO BE CHECKED IN ACCOMODATION AND MADE SELF CLOSING	17
STEERING GEAR FIRE DAMPER MOORING DECK AFT CAN NOT BE CLOSED	17

GOOSE NECK AIR VENT AT CAPTAINS DECK HOLED/CORRODED	17
PORTSIDE FORWARD OF FUNNEL AIR PIPE CORRODED THROUGH/HOLED	17
ONE OF FIRE HOSE BOXES HANDLE IS BROKEN	17
COVERS OF NATURAL VENTS TO BE FIXED	17
EXHAUST VENTILATION BOSUN STORE FORECASTLE SEIZED	17
HOLD VENTILATORS SOME OPERATION TIGHT,UNABLE TO VERIFY DISC POSITION OR IF IN PLACE	17
OIL TANK AIR PIPE VENT HEADS SEIZED PORTSIDE BOAT DECK	17
BRIDGE DECK AFT SKY LIGHT NOT POSSIBLE TO OBSPECT BECAUSE PULLING BLOCKS MISSING	17
EMERGENCY AIR BOTTLE EMPTY FOR FUEL REMOTE SHUT OFF VALVES	17
FOUND SEVERAL QUICK CLOSING VALVES LEAKING HYDR OIL	17
AIR DUCT IN SAFETY CONTROL ROOM BADLY CORRODED	17
QUICK CLOSING VALVE STATION LIST OF VALVES BEING OPERATED MISSING	17
MEANS OF CONTROL NOT AS REQUIRED - AIR LEAKAGE IN SYSTEM FOR OPERATING QUICK CLOSING DEVICES	17
QUICK CLOSING VALVE OF FUEL OIL TANK FORECASTLE INOPERATIVE	17
FUEL OIL QUICK CLOSING VALVES TO BE MAINTAINED	17
INLET/OUTLET VENT. SYSTEM CLOSURES SERVED SPACES NOT INDICATED	17
NO SECURING PIN FOR THE HANDLE OF THE SB-ER FIRE DAMPER	17
TUNNEL FIRE FLAP INOPERABLE	17
FIRE DAMPER OF THE FUNNEL NOT PROPERLY WORKING ARE NOT IDENTIFIED IF CLOSE OR OPEN	17
VENTILATION SYSTEM-VENT FAN#2 IS OUT OF ORDER	17
VENTS FOR EMERGENCY FIRE PUMP & BATTERY ROOM NO "SHUT" OR "OPEN" MARKS	17
THE FIRE SCREEN FOR BATTERY ROOM VENTILATOR BROKEN	17
AIR VENT OF HEAVY OIL SETTLING TANK(S-SIDE)-TOP SUPPORT WAS BROKEN	17
MAIN STREAM VALVE FOR SHUT-DOWN ON FUNNEL DECK-OUT OF ORDER	17
DURING TESTING FUNNEL FIRE DAMPERS THE WIRE WAS BROKEN	17
OUTSIDE AFT ACCOMODATION VENTILATION CLOSING HATCHES,CORRODED COAMING AND RUBBER CASSET MISSING	17
NO. 2 VENTILATOR FLAPS FOR ER. NOT CLOSING FULLY.	17
THE QUICKCLOSING VALVE ON THE D.O. SECURE TANK FOUND OBSTRUCTED WITH STEEL WIRE	17
EMERGENCY LIGHT IN SAFETY CONTROL ROOM	17

➤ **Πίνακας B8 : Fire Dumpers (0743)**

<i>PSC Description</i>	<i>Action Code</i>
FOUND SEVERAL FIRE DAMPERS SEATED OF HOLDS,BETWEEN HOLD 1/5 LID DOES NOT CLOSE COMPLETELY	30
FIRE DAMPERS POSITIONED IN FORECASTLE IS NOT WATERTIGHT	30
MEANS OF CLOSING OF FUNNEL FIRE FLAPS(2 OUT OF 3)INOPERATIVE	30
ON ENGINE ROOM FIRE DAMPER INOPERATIVE	30
ALL FIVE ENGINE ROOM VENTILATION FAN TRUNKING FIRE DAMPERS INOPERATIVE	30
FIRE DAMPER PS AFT MOORING DECK SEIZED	30
WASTED AND SEIZED UP	30
ALL CARGO HOLDS MUSHROOM VENTILATORS INOPERATIVE,WASTED THROUGH	30
FIRE DAMPER IN FUNNEL:STEEL WIRE BROKEN.FIRE DAMPER BROKEN.ALL FIRE DAMPERS NOT PROPERLY MARKED	30
FIRE DAMPERS ON LOCAL DECK PS AFTER NOT PROPERLY CLOSING	30
FUNNEL FIRE DAMPER INOPERATIVE	30
SEVERAL FIREFLAPS/DAMPERS SEIZED	17
FIRE DAMPER TO BE RECTIFIED STBD AFT	17
FIRE DAMPER FROM SEPARATOR ROOM INOPERATIVE	17
FIRE DAMPER FOR STEERING GEAR ROOM STUCK	17
THE FIRE DAMPERS OF ENGINE ROOM SEIZED.	17
FIRE DAMPERS NOT AS REQUIRED, I.E. FUNNEL FLAPS ARE NOT CLOSING COMPLETELY	17
FIRE DAMPER GALLEY(OFFICERS DECK) HOLES/CORRODED	17
STBD AFT ENGINE ROOM VENTILATION FIRE DAMPER NOT CLOSING	17
FIRE DAMBERS NOT AS REQUIRED.FUNNEL 3 NO DRAIN HOLE OPEN IN FUNEL FIRE DAMBER HOUSING,TOBE CLOSED	17
ACROOM FIRE DAMPER HINGE PIN DEFECTIVE	17
FUNNEL FIRE FLAPS ARE NOT PROPERLY CLOSING	17
ENGINE ROOM SKYLIGHT HINGES NOT AS REQUIRED	17
FIRE DAMPERS NOT AS REQUIRED.E/R AFT SS FIRE DAMPER RELEASE BOX WITH AIR LEAKS	17
FIRE DAMBERS NOT AS REQUIRED.FUNNEL 3 NO DRAIN HOLE OPEN IN FUNEL FIRE DAMBER HOUSING,TOBE CLOSED	17
FOUND SEVERAL FIRE FLAPS/VENT FLAPS NOT AS REQUIRED	17

➤ **Πίνακας B9 : Fire Fighting Equipment & Appliances (0730)**

<i>PSC Description</i>	<i>Action Code</i>
HULLED AND TEMPORARILY PATCHES	30
FIRE FIGHTING EQUIPMENT AND APPLIANCES - NOT AS REQUIRED: FOUND SEVERAL FIRE HOSES FROM DECK AND E/R LEAKING / RUPTURED.	30
RENEW THE FIRE HOSE IN THE LOWER ENGINE ROOM THAT HAS THE INTELINING FAILING.	30
FOUND SEVERAL FIREHOSES FROM DECK AND ER LEAKING/RUPTURED	30
FIRE MAIN LINE ON MAIN DECK FOUND HOLED/CRACKED IN WAY OF C.O.T. NO3(TEMPORARY REPAIR WITH DEVCON PASTE FOUND)	30
FIRE WATER PIPES BROKEN IN PAINT LOCKER	30
SEVERAL FIRE HYDRANTS INOPERATIVE,NO WATER	30
FIRE EXTINGUISHERS INCORRECT PRESSURE	30
HOLED AND PARTIAL REPAIRS WITH RUBBOK PADS AND CLIPS	30
NOT AS REQUIRED	30
FIRE HOSE COUPLING FEATURES.	30
B.A SET BOTTLES NOT FULL... FIRE HYDRAULICS NOT AS REQUIRED	30
FIRE HOSES NOT AS REQUIRED.DURING FIRE DRILL SIX FIRE HOSES USED.NEW ONES REQUIRED BEFORE SAILING	30
FIRE FIGHTING EQUIPMENT NOT AS REQUIRED.	30
SOME HYDRANTS UNABLE TO BE PROPELRY COUPLED WITH FIRE HOSES	30
ENGINE ROOM:FIRE MAIN IN PROXIMITY OF FIRE PUMP NO1 HOLED.HEAVE LEAK PRESENT.PROVISIONAL REPAIR(CLIP) DETECTED	30
MAIN FIRELINE NEAR HATCH COAMING #1 SB FOUND HOLED	30
MAINFIRELINE HOLED IN SEVERAL PLACES	30
MISSING FIRE HOSE FROM FORECASTLE DECK.	17
1 PC SAFETY TORCH NOT WORKING	17
NO WRENCHES IN SOME FIRE BOXES	17
ONE FIREHOSE HOLED	17
SEVERAL FLEXIBLE PIPES MISSING ON EXTINGUISHERS(PSC DIFICIENCIES IN KLAIASDA NOT PERFORMED)	17
ENGLISH INSTRUCTIONS REQUIRED	17
SEVERAL FIRE HYDRANTS IN THE OPEN DECKS LEAKING WATER DUT TO FIRE HYDRANT COVER(TAP) ARE MISSING	17
LIQUID FOR PORTABLE FOAM APPLICATOR UNIT NOT ENOUGH	17
MAIN FIRE LINE HOLED IN WAY OF NO. 6 CARGO HOLD. TO BE REPAIRED BEFORE SAILING	17
FIRE FIGHTING EQUIPMENT NOT PROPERLY MAINTAINED - FOUND HOSE OF 50 KGS FIRE EXTINGUISHER NEAR AUXILIARY ENGINES DETERIORATED	17
ENGINE ROOM FIRE HOSES DIRTY WITH OIL	17
ONE OF THE FIRE NOZZLES IN E/R NOT WORKED NORMALLY	17
BOTH FIREMANS OUTFITS WASTED,BOOTS NOT FIRERESISTAND,TORCH INSUFFICIENT LIGHT,SPAREBOTTLES NOT COMPATIBLE WITH NEW BA SET	17
ONE HYDRANT CONNECTION DAMAGED IN E/R	17
ONE FIRE HYDRANT CONNECTOR DIFFERENT FROM OTHERS	17
TWO TYPES OF HYDRANT FITTINGS ARE PROVIDED OB AND INSUFFICIENT HOSES ARE PROVIDED FOR ONE TYPE. SUFFICIENT HOSES TO BE PROVIDED B4 DEPARTING IMMINGHAM AND ALL HYDRANT CONNECTIONS TO BE MADE COMPATIBLE WITH ALL HOSES WITHIN ONE MONTH.	17
ONE FIRE HYDRANT CONNECTION DIFFERENT FROM OTHERS	17
DECK HYDRANT FORECASTLE – BROKEN	17
SOME FIRE NOZZLES ON DECKS & IN ACCOMMODATION ARE NOT DUAL PURPOSE (JET & SPRAY)	17
FIRE HOSE AFT HOLED	17
SAFETY LAMP AND BREATHING APPARATUS	17
FIREMAN'S OUTFIT: BA SET HP HOSE LEAKING	17
SOME OF NOZZLES IN E/R NOT WATER FOG TYPE	17
THE FIRE HYDRANT ON AFT DECK CONGESTED BY DUNNAGE	17
ALL NOZZLES TO BE IN COMPLIANCE WITH SOLAS CH. II-2	17
AT LEAST 3 HYDRANTS ON MAIN DECK FOUND LEAKING	17
SOME FIREHOSES LEAKING	17
TORCH FE FORECASTLE STORE NOT WORKING	17
FOUND SEVERAL BA-SETS WITH NOT SUFFICIENT PRESSURE	17
SEVERAL FIREHOSES IN BAD CONDITION	17
FOUND LARGE FE IN ER WITH HOSE BROKEN	17
SEVERAL FIRE HOSES FOUND IN WASTED CONDITION	17
SEVERAL FIRE HOSE NOZLES FOUND WITHOUT OPENING CLOSING DEVICE	17
SEVERAL BOXES FOR FIRE HOSES FOUND EMPTY	17

SOME HOSES AND NOZZLES LEAKING	17
FIRE MAIN ISOLATING VALVE SEIZED	17
FIRE HOSE ENGINE ROOM FLOOR PORTSIDE CENTER,RUBBER GASKET MISSING	17
SOME FIREHOSES OUTSIDE FOUND WASTED	17
SVERAL FIREHOSE INNERLILING CRACKED AND OR LEAKING WATER. SOME FIRENOZZLES MISSING.LOCKING DEVICE HANDLE IS BROKEN OF FIREBOX. LEAKING FIREHYDRANT SB AFT MAINNECK. FIRE ISOLATION VALVE PS AFT MAINDECK NOT FREELY MOVABLE	17
FIRE HYDRANT INOPERATIVE	17
1 FIREHOSE ON BOAT DECK AND 1 FIREHOSE IN ER FOUND WITH WASTED RUBBER LINER	17
FIREHOSES FROM ENGINE ROOM LEAKING.FIREHYDRANT OF PUMPDECK PS LEAKING	17
FIREHOSES WRONG USED DURING TESTING OF EMERGENCY FIREPUMP LEAKING	17
LEAKAGE FROM TWO VALVES OF FIRE LINE ON MAIN DECK	17
FOUND SAFETY PIN FIRE EXTINGUISHING GALLEY NOT INSTALLED AND SEALT OF SAFETY MISSING	17
WHEELHOUSE DECK FIREHOSES INNER LINING HOLED AND ONE NOZZLE MISSING	17
MAIN FIRE LINE ON MN BK ISOLATING VALVES TO BE FREE UP	17
PORTSIDE EXTINGUISHER IN STBD SIDE STORE NOT SECURED CORRECTLY	17
FOUND FIRE HOSE BAD NECKS BROKEN OFF AND ZOZZLE BROKEN	17
TWO FIRE HOSES PIERCED;TWO HYDRANTS;NOZZLES TO BE MAINTAINED	17

➤ **Πίνακας B10 : Fire Pumps (0740)**

<i>PSC Description</i>	<i>Action Code</i>
EMERGENCY FIRE PUMP LEAKING	30
EMERGENCY FIRE PUMP INOPERATIVE	30
THE EMERGENCY FIRE PUMP NOT STARTED.	30
EMERGENCY FIRE PUMP INOPERATIVE	30
ENGINE FIRE PUMP CAN NOT BE TESTED	30
EMERGENCY FIRE PUMP UNABLE TO PRODUCE SUFFICIENT DISCHARGE PRESSURE (<2 KG/CM2).	30
EMERGENCY FIRE PUMP DIESEL IS WORKING BUT NO WATER PRESSURE	30
FIREPUMP(PS):NO PRESSURE ,FIREPUMP(SB) MAX 5 BAR	30
EMERGENCY FIRE PUMP DOESN'T WORK - INSUFICIENT PRESSURE	30
MAIN FIRE PUMP DDOESN'T WORK PROPERLY - PRESSURE INSUFFICIENT DURING TEST.	30
EMERGENCY FIRE PUMP ;PW DISCHARGE PRESSURE	30
EXHAUST PIPE OF EMERGENCY FIRE PUMP LEAKED	17
MAIN FIRE PUMP PRESENT COPIUS LEACKAGES OF WATER, MUST BE ADJUST AS NECESSARY.	17
ENGINE FOR EMERGENCY FIRE PUMP - CAN'T START.	17
AT THE TIME OF INSPECTION THE VESSEL WAS UNABLE TO GAIN SUCTION TO THE EMERGENCY FIRE PUMP. DRAFT AFT AT THIS TIME WAS 6.2 M. THIS DEFECT WAS NOTED SEPTEMBER 2, 2001 AND INSTRUCTIONS GIVEN AT THAT TIME WERE TO CORRECT THIS AT THE NEXT DRY DOCKING. THE VESSEL WAS DRYDOCKED JANUARY 2003 AND NO MODIFICATIONS WERE MADE.	17
FIRE PUMPS - NOT AS REQUIRED: V BELT OF PRIMING PUMP OF EMERGENCY FIRE PUMP BROKEN/ INOPERATIVE.	17
EMERGENCY FIRE PUMP - AXHAUST LEAKING (SMOKE COMING OUT)	17
EMERGENCY FIRE PUMP FAILURE	17
ONE FIRE PUMP PACKING LEAKS SERIOUSLY	17
DEMONTSRATE USE OF EMERGENCY FIRE PUMP FAIL	17
SEAL GRIND LEAKAGE	17
FIRE/GENERAL SERVICE PUMP NO2 TO BE PROPERLY MAINTAINED	17
GENERATOR QCV BLOCKED	17
EMERGENCY FIRE PUMP AND DRILL FAILURE	17
EMG FIRE PUMP EXHAUST PIPE TO BE REPAIRED AND INSULATED	17
MAIN FIRE PUMP NO2 DOES NOT HAVE IMMIDIARE READINESS	17
THE OIL PIPE FOR EMG FIRE PUMP LEANKING	17
NO RECORD OF REPORTING HOLES/CRACKS IN MAINDECK	17
DISCHARGE GAUGES INDICATED 2/3/2002	17
GASKET EMERGENCY FIREPUMP LEAKING	17
EMERGENCY FIRE PUMP UNABLE TO START IN TIME	17

➤ **Πίνακας B11: Emergency Fire Pump (0739)**

<i>PSC Description</i>	<i>Action Code</i>
------------------------	--------------------

EMERGENCY FIRE PUMP TO BE REPAIRED AS NECESSARY	30
EMERGENCY FIRE PUMP FAILED TO START	30
PUMP PRESSURE UNACCEPTABLE	30
E.F.P. INOPERATIVE	30
EMERGENCY FIRE PUMP NOT READILY AVAILABLE FOR USE ,TOOK 20 MINS TO PRIME	30
EFP COULD NOT BE DEMONSTRATED	30
INSUFFICIENT PRESSURE IN FIRE SYSTEM	30
EMERGENCY FIRE PUMP INOPERATIVE	30
SUNCTION OF EMERGENCY FIREPUMP COULD NOT BE DEMONSTRATED	17
GLAND OF EMERGENCY FIRE PUMP SUCTION VALVE LEAKING	17
EMERGENCY FIRE PUMP NOT AS REQUIRED,PRESSURE MANOMETER DAMAGED	17

➤ **Πίνακας B12: Fire Control Plan (0755)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
CREW LIST MISSING FROM FIRE PLANS	30
FIRE PLAN NOT REFLECTING ACTUAL SITUATION ERRORS IN LOCATIONS OF FIREMEANS OUTFITS	17
THE LEGENDA NOT COMPLYING WITH THE PLAN	17
FIRE PLAN DOES NOT IDENTIFY STRUCTURAL FIRE PROTECTION	17
LOWER STSS CONTROL PLAN DAMAGED	17

➤ **Πίνακας B13: Fixed Fire Extinguishing Equipment (0725)**

<i>PSC Description</i>	<i>Action Code</i>
E/R FUNNEL-ALL 4 FIRE FLAPS FROZEN IN OPEN POSITION	30
PROVIDE CLASS REPORT FOR THE REPAIRS MADE TO THE FIRE MAIN PIPING LEADING FORWARD ON THE PORT SIDE.	30
CONDUCT OPERATIONAL TEST OF ALL FIRE PUMPS AND THE EMERGENCY FIRE PUMP ONCE REPAIR ARE COMPLETED TO THE FIRE MAIN SYSTEM.	30
FIXED CO2 SYSTEM STILL HAS TURKISH INSTRUCTIONS ALL OVER WHILE NOBODY SPEAKS THIS LANGUAGE.UPDATE INSTRUCTIONS	30
MAIN FIRE LINE TO BE REPAIRED AS NECESSARY	30
FIVE OF FIRE EXTINGUISHERS IN ENGINE ROOM FOUND WITHOUT HOSES	30
CO2 ALARM NOT OPERATIONAL	30
SEVERAL CYLINDERS FOUND TO BE TURNED OUT OF POSITION.DOORS TO ER COULD NOT BE CLOSED ADEQUATELY.CO2 ALARM PUT INTO MANUAL MODE BECAUSE CONTROL BOX DOOR IS BADLY CLOSING,SO OVERRIDING PROPER REMOTE CONTROL	30
MOST CO2 CYLINDERS ARE NOT PROPERLY SECURED	17
FIRE HOSE NOZZLE INEFFICIENT	17
FIRE HOSES LEAKING	17
SMALL LEAKAGE FROM FIRE MAIN IN WAY OF EMERGENCY FIRE PUMP ACCESS	17
PAINT LOCKER FIXED SYSTEM - TO VERIFY	17
CO2 SYSTEM ALATRM - TO BE TRIED	17
CO2 HIGH PRESSURE SYSTEM CERTIFICATE EXPIRED (LAST HYDROTEST 1978)	17
FIRE HYDRANT HANDLES BROKEN	17
CO2 BOTTLES HYDRAULIC TEST TO BE PLACED ON BOARD.	17
NO INSTRUCTION AVAILABLE FOR CO2 IN CARGO HOLDS	17
COVER OF CO2 SYSTEM TO BE REPLACED	17
ALL E/R FIRE HOSES & FIRE NOZZLES WERE REMOVED FOR MAINTENANCE, TO BE PUT ON POSITION FOR IMMEDIATE AVAILABLE	17
MAINDECK MAIN FIRELINE NOT PROPERLY CLAMPED,SUPPORT FOUNDATIONS WASTED,SOME FOR FIRELINES IN BETWEEN THE CARGO HOLDS	17
SOME BRACKETS OF CO2 BOTTLES IN CO2 ROOM LOOSE.BOTTLES NOT PROPERLY SECURED	17
SEVERAL FIRE HYDRANT COUPLINGS UNCOMPLETED	17
NO FIXED FIRE-EXTINGUISHING INSTALLATION ON P STORE	17
2-OFF HYDRANTS (ON DECK PORT) SLIGHTLY LEAKING	17

➤ **Πίνακας B14: Personal Equipment (0735)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
BREATHING DEVICE NOT OPERATIONAL	30
BREATHING APPARATUS NOT READY FOR USE	30
FIRE MANS OUTFIR NOT COMPLETE	30
FIREMANS OUTFIT NOT READY FOR USE	30

ONE SET FIREMAN'S OUTFITS STOWED IN THE ACCOMMODATION - OUT OF ORDER	30
BA SET PS BRIDGEWING EMPTY .STRAP OF BA MASK BROKEN.BA SET NOT READY FOR IMMEDIATE USE	30
SELF CONTAINED BREATHING APPARATUS LEAKING	30
ONE OF FIREMAN'S OUTFIT MENTIONED IN SUPPLEMENT IS DEFECTIVE	17
THE FIRE HYDRANT IN ENGINE ROOM LEAKING.	17
FIRE HOSE BOX ON DECK B DAMAGED.	17
FIREMAN'S OUTFIT. ELECTRIC SAFETY LAMP MISSING	17
VESSEL'S FIREMAN'S OUTFITS ARE SEVERELY DETERIORATED, UNABLE TO PROVIDE ADEQUATE PROTECTION FROM FIRE, BURNS AND SCALDING BY STEAM	17
EEBD IN ECR FOUND EMPTY	17
No 2 EEBD MUST BE REFILLED	17
ONE FIREMAN SUIT HAS SAFETY LINE AND SAFETY LAMP MISSING	17
BREATHING APPARATUS - AIR CYLINDERS NOT FULL	17
EEBD IN ENGINE CONTROL RM FOUND EMPTY	17
BREATHING APPARATUS CYLINDERS TESTED (EVERY 5 YEARS)	17
FOUND AT LEAST 2 BA SETS (SB+PS) L/B DECK WITH PRESSURE TOO LOW.	17
FIREMAN OUTFITS ARE NOT AS REQUIRED	17
EEBD SPARES - INSUFFICIENT (ONLY 1 ON BOARD). REQUIREMENT AS PER FLAG ADMINISTRATION IS 2 NOS.	17
FIREMAN OUTFIT NOT READY FOR USE.BRIDGE SET MISSING SAFETY LAMP	17
BREATHING APPARATUS EXAMINED AT MASTERS DECK DEFECTIVE	17
1 SCBA SET NOT READY TO USE	17
NO E.E.B.D TRAINING SET ON BOARD	17
BRACKET OF FIRE EXTINGUISHER IN FORECASTLE OUT OF ORDER/BROKEN	17
FIREMANS OUTFIT INCOMPLETE:MAIN DECK ACCOMODATION SAFETY LIGHT INOPERATIVE	17
FIRE-PERSONAL EQUIPMENT NOT PROPERLY MAINTAINED.ONE FIRE SUIT DAMAGED THERMAL INSULATION TO BE REPLACED	17
FOUND AT LEAST,BA SET WITH HOSE LEAKING	17
FOUND AT LEAST TWO BA SETS WITH PRESSURE TOO LOW	17
SEVERAL AIRBOTTLES FOR BREATHING APPARATUS HAVE TOO LOW PRESSURE	17
FIREMANS OUTFIT.ONE AIR BOTTLE TO BE REFILLED,THE BRATHING APPARATUS RUBBER HOSE FOUND DAMAGED,SAFETY LAMP BATTERY COVER MISSING	17
BREATHING APPARATUS AIRBOTTLE PRESSURE LOW	17
BREATHING APPARATUE ON FORECASTLE NOT WORKING PROPERLY	17
THE FIREMEN'S OUTFIT IN E/R LOW PRESSURE TEST ALARM FAILED TO WORK	17

Load Lines

➤ Πίνακας B15 : Ventilators, Air Pipes, Casings (1275)

<i>PSC Description</i>	<i>Action Code</i>
SEVERAL VENT HEADS ON DECK ONLY PARTLY BOLTED	30
CLOSING DEVICE OF NUMEROUS AIR PIPES ON MAIN DECK - INOPERATION	30
CARGO HOLD VENT FLAPS (80%) FROZEN	30
NUMEROUS LOADLINE ITEMS E.G. AIRPIPE HEADS, SDG PIPE COVERS - INOPERATIVE CLOSING ARRANGEMENTS	30
AIR PIPE VENT HEADS OF SEVERAL TKS BADLY CORRODED/HOLED(ALL OVER THE SHIP) VENT HEADS COFFERDAM / DO TK SB No1 / STERN TUBE LO DRAIN TK HOLED (MOORING DK AFT) SEVERAL LIDS ON TOP OF AIR PIPES VENT HEADS HOLED ON NUMEROUS TKS FOREPEAK TK AIR VENTS FLOATING DISKS SEIZED AND/OR TILTED POSITION. AIR PIPE INSIDE FORECASTLE SB AFT HOLED.	30
ALL CARGO HOLDS AIR VENT FOUND RUSTED AND DAMAGED IN SOME PART, ANY CASE NOT WATERTIGHT.	30
AIR VENT OF ALL TS TKS FOUND CRACKED AND IN SOME PART HOLED	30
AIR VENT PIPE FOR FW TANK CORRODED AND WASTED (STBD SIDE).	30
MANY VENTS COVERS IN POOR CONDITION ON DECK OR NOT PROPERLY POSITIONED	30

AIR PIPE VENT HEADS OF SEVERAL TANKS BADLY CORRODED.VENT HEADS COORDAM STERN LUBE TK HOLED.SEVERAL LIDS ON TOP OF THE AIR PIPE VENT HEADS HOLED OF NUMEROUS TANKS.FOREPEAK TANK AIR VENTS,FLOATING DISCS SEIZED AND /OR TILTED POSITION.AIR PIPE INSIDE FORECASLE AFT HOLED	30
HOLD AIR VENT CORRODED THROUGH	30
CO2 ROOM AIR VET PIPE HEAVY CORRODED AND HOLED	30
STEERING GEAR ROOM AIR VENT PIPES HEAVY CORRODED AND HOLED	30
SOME DOUBLE BOTTOM TANKS SOUNFING PIPE COVERS MISSING	30
CARGO HOLD VENTILATORS LOCATED ON TOP OF CARGO HOLD HATCH LIDS WITH CLAW TYPE SECURING POINTS FOR CLEATS WASTED	30
AIR PIPE COVER BADLY CORRODED AND BOLT MISSING	30
DAILY OIL TANK AIR PIPE FLANGE CONNECTION BOLT MISSING	30
GOOSE NECK AIR PIPES SB ACCOMODATION CORRODED THROUGH	30
BETWEEN HOLD 6/ AIRPIPE COVER BADLY CORRODED/CRACKED	30
DB TANK 1 SB AIRPIPE COVER NOT PROPERLY ATTACHED DUE TO CORROSION	30
AIR PIPE COVER TS 1 SB COVER BADLY CORRODED	30
AIR PIPES BETWEEN HOLD 5/1 HAVE BEEN BLINCKED OF BETWEEN PIPE FLANGE AND AIR PIPE HEAD	30
VENTILATORS CORRODED.VENTILATOR FORWARD NO3 CORRODED THROUGH	30
AIR PIPES NOT PROPERLY MAINTAINED. F.D. TANK AIR PIPE CORRODED THROUGH IN FORECASTLE. NO3 F.O.T. PORT AIR PIPE CORRODED THROUGH AND REPAIRED WITH FIBREGLASS CLEAN OIL FILLING PIPE DETACHED. AT DECK LEVEL ENGINE ROOM VOID SPACE AIR PIPE CORRODED THROUGH. PIPE TUNNEL AID PIPE CORRODED THROUGH.	30
SOME VENT HEADS OF FUEL TANKS CRACKED/BROKEN	30
FOUND MANY AIR-VENTS FROM BALLAST AND FUEL TANKS CORRODED/WASTED/HOELD	30
FOUND SEVERAL AIR PIPES ON MAIN DECK HOLED	30
BALLAST AIR VENTS 4 WBT P&S , 2 WBT P & TST P NOT CLOSING	17
AFT ROPE STORE HATCH COVER CANNOT BE CLOSED - DOGS SEIZED	17
VENTILATORS TO BE PROPERLY MARKED	17
FW TK STBD VENTILATOR SEAL AND BOLTS MISSING	17
AIR PIPES - NOT AS REQUIRED: FOUND VARIOUS VENT COVERS FROM DECK HOUSE (E.G. BETWEEN HOLD 5 & 6 AND 6 & 7) NOT PROPERLY CLOSING. FOUND GOOSE NECK PAINT STORE COVER NOT PROPERLY CLOSING.	17
AIR VENT FLAP / CLOSING DEVICE TO HOLD NO 7, PORT SEIZED	17
BOLTS OF SEVERAL FO & WB TANK AIR VENTS OBSERVED ADRIFT	17
STBD FUNNEL FLAP OPERATING ASSEMBLY DEFECTIVE	17
FW AFT TANK AIR PIPE CORRODED ENOUGH	17
FP AIR PIPE BALL PROTECTION CORRODED ENOUGH	17
TWO VENTILATION NOT MARKED "OPEN/CLOSED"	17
HOLD ENTRANCE HATCH No7 AFT (FRWRD ACCOMODATION: CLAMP MISSING / CLAMP SUPPORTS BADLY AFFECTED)	17
HOLD ENTRANCE HATCH No6 CLEATS BROKEN	17
VENT HATCHES PS+SB OF SEVERAL PONTOUNS:CLOSING DEVICES MISSING AND SUPPORTS OF CLAMPS MISSING / BADLY CORRODED	17
FORECASTLE ENTRANCE PORTSIDE VENT DUCT CLOSING FLAP : CLOSING DEVICES BROKEN OR BADLY BENT, SUPPORTS OF CLOSING DEVICE BADLY CORRODED.	17
FORE PEAK AIR PIPES (PS/SB) HOLED / CORRODED(INSIDE BOSUN STORE).	17
AIR PIPE OF FUEL TANK FOR EMERGENCY GENERATOR BALL PROTECTION CORRODED THROUGH ON HOLD 3 AIR VENT DOOR CORRODED THROUGH STB	17
DEAIRATIN PIPES NOT AS REQUIRED - FOUND FPT DEAIRATIN PIPE HOLED ON AT LEAST 2 PLACES INSIDE FORECASTLE STORE	17
AIR PIPES FPT PS AND SB IS DEFORMED AND CORRODED	17
FOUND VASIONS VENT COVERS FROM DECKHOUSE BETWEEN HOLD 5&6 AND 6&7 NOT PROPERLY CLOSING	17
ON FIVE TANKS AIR PIPES BALL MISSING	17
FWD CARGO HOLD VENTS NOT ADEQUATLY PROTECTED AGAINST WATER INGRESS,WGHT PLASTIC SHEET PROVIDED	17
HOLD ENTRANCE HATCH NO7 AFT MISSING	17
HOLD ENTRANCE HATCH NO6 CLEAT BROKEN	17
FORECASTLE GOOSE NECK AIR PIPE,PS FWD/SB SIDE CLOSING FLAP SUPPORTS FOR CLAMPS BADLY CORRODED	17
FORECASTLE ENHANCE PORTSIDE VENT DUCK CLOSING FLAP:CLOSING DEVICE BROKEN OR BADLY BENT,SUPPORTS OF CLOSING DEVICES BADLY CORRODED	17

DB5 AIR PIPE BALL PROTECTION DETACHED	17
GREY WATER TANK AIR PIPER INPROPER	17
INSULATIONS MATS IN FRONT OF THE ALL GROUP STARTER PANELS IN THE ALL DECK HOUSES	17
STBD SIDE FO BUNKERING TRAY PLUG HEAVY DAMAGED	17
THERE ARE AIR PIPES WITHOUT SOME NUTS	17
SOUNDING PIPE NOT PROPERLY SECCURED FOR AIR FRESH WATER TANK	17
SUPPLY AND EXH VENT INSPECTION COVERS IN PUMP ROOM MISSING AND NOT SECURED PROPERLY	17
NO 2,3 TOP SIDE WATER BALLAST TANK AIR PIPE WASTAGE HOLE BELOW CLOSING DEVICE	17
NO4 BALLAST HOLD HATCH LID WITH TWO UNSECURABLE INSPECTION/AIR PIPE CLOUSURE	17
LOADING DECK F.O. TANK SOUNDING PIPE COVERS ATTACHED	17
FORECASTLE STBD SIDE HYDRAULIC VENTILATOR CORRODED	17
POOP DECK AFTER PEAK DANK AIR PIPE CLOSING DEVICE SEIZED	17
FORECASTLE AIR PIPES GOOSE NECK TYPE CORRODED, HOLED AND NOT WATERTIGHT	17
SUPLY FROM CREW PORT SIDE CLOSING DEVISE NOT OPENING	17
FORECASTLE DECK STBD GOSENECK VENTS SEALING PACKING MISSING	17
EXHAUST PIPE OF ENGINE FROM FIRE PUMP LEAKING EXHAST GAS	17
AIRPIPE/SOUNDING PIPE OF FOREPEAK TANK KEPT OPEN	17
AIRPIPES OF FOREPEAK TANKIN FORECASTLE CORRODED THROUGH	17
FOUND AIR VENT OF ST SEAS AFT DECK WANTS REPAIR	17
VENTILATION HEAD OF FRESH WATER TANK PS MAINDECK AFT NOT PROPERLY FITTED	17
SEWAGE AIRPIPE HOLED,CAP MISSING	17
SEVERAL VENTILATION PIPES COVERS BOLTS FROZEN. CAPS WITH THREATS OF SOUNDINGPIPES NOT PROPERLY CLOSING AND SEVERAL ORIGINAL CAPS MISSING	17
SELF CLOSING VALVE TO FIT ON DIRTY OIL TANK SOUNDING PIPE	17
SELF CLOSING VALVE FIT ON DIRTY OIL TANK SOUNDING PIPE	17
STBD BALLAST PIPE EXTREMELY CORRODED	17
CARGO HOLD NO1 VENT NOT AS REQUIRED	17

➤ **Πίνακας B16 :Covers(Harchways,Portable,Tarpaulins,etc.) (1250)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
HATCH CLEATS AFT DECK IN POOR CONDITION	30
HATCH COVER - CH No1 - FOUND HEAVY CORRODED AND NOT WATERHTINESS IN SOME PARTS	30
ROPE STORE COVER CORRODED THROUGH	30
FORE PEAK TANK TOP HOLED IN WAY OF FWD HATCH COVER PORT HINGE BRACKET	30
FORECASTLE HATCH SECURING DEVISE MISSING AND SUPPORTS OF SECURING DEVICE BADLY CORRODED	30
FWD HATCHCOVER OF HOLD NO3 FOUND CORRODED/HOLED	30
NO3 HATCH CRACKED AAT DECK ON ALL CORNERS	30
CLAMPING DEVICES FOR HATCH COVERS DEFORMED AND RESEIZED	17
TO REPAIR CRACKS AROUND HATCH COVER 4/5 PORTSIDE (PSC ROTTERDAM 31.10.02)	17
CORNER RUBBER PONTOON AFT #4 HOLD PORT MISSING	17
CARGO HOLD HATCH COVERS: NO 2P, 4S, 7S SEALING RUBBER SECTIONS FALLEN OFF	17
ALL HATCH COVERS SECURING ARRANGEMENT FOUND FROZEN	17
HATCH ON FCLE - DOGS CORRODED	17
HATCH FORECASTLE BOSUN'S STORE CORRODED ON SIDE STRIPS. PACKING DAMAGED AND NOT IN PLACE.	17
NR.18 CLATS FOR HATCH COVERS OF CARGO HOLDS NR 1-2-3-4 ARE MISSING	17
ALL OPEN HATCH COVERS FOUND UNSECURED	17
HATCHCOVER NOT SECURED IN OPEN POSITION DURING DISCHARGING	17
SIDE HATCH COVERS CENTRE SECURING STRAPS MISSING	17
SEVERAL CLEATS FOR HATCH COVERS NOT IN POSITION.CHIEF OFFICER TO BE INSTRUCTED	17
SEVERAL CLEATS MISSING ON HATCH COVERS OF STORE ROOMS ETC	17
COVERS(HATCHWAY) NOT AS REQUIRED.CARGO HATCH CLEATS,BRIDGE PIECE BRACKETS-48 OFF WASTED DISTORTED OR DITACHED-RECTIFY	17
COVER OF BE PUMP DECK NON WATERTIGHT	17
CHAIN LOCKER ACCESS DOOR OPEN	17
VERY MANY TOGGLES MISSING ON FORECASTLE HATCHWAYS	17

➤ **Πίνακας B17: Doors (1270)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC</i>
------------------------	------------

	<i>Action</i>
EMERGENCY GENERATOR ROOM DOOR CORRODED THROUGH	30
FOUND SEVERAL WT DOORS CORRODED/WASTED	30
MAINDECK WEATHERTIGHT DOORS - INOPERATIVE CLOSING ARRANGEMENTS	30
ONE OF WEATHERTIGHT DOORS RUBBER PACKING THE ACCOMODATION IS DAMAGED	17
THE WEATHERTIGHT DOOR STBD DECK D SERIOUSLY CORRODED, EVEN HOLED.	17
THE WEATHERTIGHT DOOR ON DECK B NOT OPENED.	17
SEVERAL CHANNELS OF WT DOORS & HATCHES WASTED	17
TWO DOORS IN STORE ROOM CORRODED ENOUGH	17
AFT ACCOMODATION DOORS SOME LATCHES NOT WORKING	17
MISSING W/T DOOR DOG PIPE	17
AFT DECK-ENTRANCE TO STEERING GEAR SPACE DOOR UNABLE TO SECURE WEATHERTIGHT EFFECTIVELY	17
DOORS NOT PROPERLY MAINTAINED (WT DOOR IN FORECASTLE NO WATERTIGHT)	17
WEATHERTIGHT DOOR IN SICK BAY NOT FULLY TIGHT	17
WHEELHOUSE DOOR WINDOW CRASHED	17
FORECASTLE WEATHER DOORS NOT POSSIBLE TO CLOSE PROPERLY	17
AFT ACCOMODATION DOORS,SOME HATCHES NOT WORKING	17
STBD SIDE HOUSE DOOR DOGS LOOSE	17
SOME ENTRANCE DOORS DON'T CLOSE AND WASTED,TO BE REPAIRED	17
OUTSIDE ALL ACCOMODATION DOORS,HATCHES,INOPERATIVE/DOORS GOT STUCK	17
FORECASTLE DOOR,ACCOMODATION TO MAINDECK DOOR AND WORKSHOPDOOR IN FORECASTLE NOT WATERTIGHT.	17
DOORS BETWEEN CARDECKS AND ACCOMODATION NOT CLOSING PROPERLY	17
ELEVATOR DOOR (ROOM) CORRODED DEEP	17

Safety in General (Stability, Structure & Related Equipment)

➤ Πίνακας B18 :Steering Gear (0936)

<i>PSC Description</i>	<i>Action Code</i>
CAPABILITY OF PUTTING THE RUDDER FROM ONE SIDE TO THE OTHER SIDE USING POWER UNIT NO1 IS POOR	30
CREW ARE NOT FAMILIAR WITH EMERGENCY STEERING OPERATION	30
SB MOTOR OIL LEAKAGE ON CONNECTION	30
STEERING GEAR NOT WORKING	30
POWER UNIT NO 2 OF MAIN STEERING GEAR IS OUT OF ORDER	30
SELF MADE PLUG IN DECK COVERING STEERING GEAR ROOM	30
INSTRUCTIONS FOR USING EMERGENCY STEERING GEAR MISSING	30
THE VESSEL'S STEERING GEAR DOES NOT OPERATE PROPERLY:STEERING GEAR IS NOT ABLE TO SHIFT FROM 35deg IN ONE SIDE TO 35 IN OTHER SIDE.STEERING GEAR HAS MULTIPLE HYDRAULIC FLUID LEAKS.	30
STEERING GEAR COMPARTMENT THERE ARE A LOT OF DEVICES NOT PROPERLY STORED	17
STEERING GEAR ROOM WITH MATERIAL IMPROPERLY STORED (CHEMICAL PRODUCT)	17
THE GANGWAY IN PORTSIDE SHOULD BE REPAIRED.	17
LEAKAGES FROM WINCHES IN STEERING GEAR ROOM.	17

RUDDER ANGLE MECHANIC INDICATOR OUT OF STEP (MORE THAN FIVE DEGREES) IN RELATION TO ACTUAL POSITION OF RUDDER	17
STEERING GEAR: 1. THE YONGS FOUND NOT GREASED, 2. THE SLIDING BLOCKS HAVE EXCESSIVE FREE SPACE ON THE PLUNGER PINS	17
OPERATION INSTRUCTION FOR STEERING GEAR IN STEERING GEAR RM CAN NOT BE READ ANYMORE	17
STEERING GEAR NOT PROPERLY MAINTAINED - SEALS PUMPS SHAFT LEAKAGE	17
STEERING GEAR NOT AS REQUIRED: OF SET STEERING GEAR OVER 3 DEGREES WITH PUMPS RUNNING STEERING FROM BRIDGE PORTSIDE MAX 35 DEGREES STBD ONLY MAX 27 DEGREES TO MUCH LEAKAGES FROM HYDRAULIC SYSTEM	17
THE NO1 STEERING PUMP SHAFT SEAL IS LEAKING AT A STEADY STREAM.	17
ENGINE CREW LACK OF FAMILIARITY FOR EMERGENCY STEERING	17
OPERATION INSTRUCTION FOR STEERING GEAR IN STEERING GEAR ROOM CAN NOT BE READ ANYMORE	17
STEERING GEAR - HYDRAULIC OIL LEAKAGE APPARENTLY COMING FROM HYDRAULIC CYLINDERS	17
STEERING GEAR COMPARTMENT IS NOT WELL CLEANED	17
THE STEERING SYSTEM HAS NUMEROUS HYDRAULIC OIL LEAKS ON THE FILTERS AND RAM SEALS	17
STEERING GEAR NO2 AUXILIARY PUMP NOT PROPERLY MAINTAINED	17
STEERING GEAR LOCAL TEST HAS NOT SATISFACTORY	17
STEERING GEAR NOT AS REQUIRED. CONTINEUS OIL LEAKAGES IN THE PIPES	17
WHEN STEERING GEAR IS NON FOLLOW UP MODE, STEERING WHEEL POSITION DOES NOT MATCH THE RUDDER ANGLE INDICATOR AND RUDDER ANGLE POSITION	17
THE SOUND POWERED TELEPHONE FOUND TO BE REMOVED AND REPLACED BY ORDINARY TEL	17
THE YOKES FOUND NOT GEASED	17
BOTH HYDRANT OIL TANKS OF STEERING GEAR PUMPS CAPS AT FILLING OPENING NOT PROPERLY SECURED	17
OIL LEAKS STEERING GEAR	17

➤ **Πίνακας B19: Bulkheads Corrosion (0985)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
THE TRANSVERSE WATERTIGHT BULKHEAD BETWEEN TOP SIDE TANK NO2 STBD AND NO3 WASTED/HOLED	30
FRONT BRIDGE BULKHEAD CORRODED THROUGH	30
CABINS BULKHEAD CORRODED THROUGH	30
WHEELHOUSE BULKHEAD CORRODED THROUGH	30
BRIDGE BULKHEAD CORRODED THROUGH	30
No3 TS TK PS: FWD BULKHEAD PERFORATED	30
No3 TS TK SB: FWRD BULKHEAD PERFORATED.	30
No5 TS TK SB: FWD BULKHEAD PERFORATED.	30
No5 TS TK PS: FWD BULKHEAD PERFORATED.	30

➤ **Πίνακας B20: Deck Corrosion (0988)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
MAIN DECK PLATE BETWEEN HOLDS NO6 AND NO5 FOUND CORRODED/HOLED/CRACKED	30
MESSROOM-DECK(E/P) CORRODED THROUGH	30
IN HOLD 3 PS TOP TANK HOLED IN THREE PLACES DUE TO THE FALL OF CARGO	30
HATCHWAYS BETWEEN CARGO HOLDS FOUND WITH FLAT DAMAGED, DEFORMED AND UNSAFE.	30
FAIRWAYS IN POOR CONDITION LACK OF MAINTENANCE & IN BREATHING MANOUVRE SUFFERED DAMAGES	30
MONKEY ISLAND DECK COVERED WITH CANVAS PATCHES AND PAINTED OVER	17
OUT SIDE DECK CO2 ROOM CORRODED THROUGH	17
HEAVY CORROSION ON MAIN DECK. THICKNESS MEASUREMENTS TO BE CARRIED OUT UNDER CLASS SUPERVISION IN FRONT OF HATCH NO.4 AND HATCH NO. 1 STBD SIDE	17

➤ **Πίνακας B21: Beams, Frames, Floors-Corrosion (0982)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
DECK CORROSION, CEILING OF EMERGENCY GENERATOR ROOM WITH HEAVY CORROSION, ALSO TH. OF HOLES WITH LEAKAGE OF WATER, CLASS REPAIR REQUIRED BEFORE SAILING	30
SOME PART OF ENGINE ROOM FOUND WASTED AND IN SOME PART HOLED WITH PRESENT LEAKAGE OF WATER	30
MAIN ENGINE ... VERY RUSTED, WAS DAMAGED, TO BE RECTIFIED	30
VENTILATION ROOM SIDE FRAMING CORRODED AND WASTED (FOR E/R)	30
No3 TS TK PS: SLOPING PLATE LONGITUDINALS WASTED AND CRACKED IN WEB FRAME AT NUMEROUS PLACES.	30

No3 TS TK SB: SLOPING PLATE LONGITUDINALS WASTED IN WEB FRAMES AT NUMEROUS PLACES	30
END BRACKETS, WEB FRAME STB SIDE, FOUND CRACKED AND WEB FRAME PS FOUND DEFORMED	30
TS TK No12 STBD SIDE FOUND WITH TWO SIDE SHELL LONGITUDIN CORRODED AND HOLED	30
CRACKS IN SEVERAL HATCH COAMINGS OBSERVED.	30
SOME BEAMS/FRAMES ON WEATHERDECK HOLED	17
FOUND IN TST 4 SB CENTER TWO LONGITUDINALS HOLED	17
NO. 4 HATCH FORWARD END BEAM CORRODED SERIOUSLY AND HOLED.	17

➤ **Πίνακας B22: Gangway, Accomodation Ladder (0956)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
GANGWAY STB SIDE FOUND WITH RAILWAY DAMAGED AND IN SOME PART CRACKED.	30
SAFETY NET FOR GANGWAY MISSING	17
AT LEAST TWO STEPS FOUND BROKEN FREE	17
ACCOMODATION LADDER RAILINGS DEFECTIVE, MISPLACED	17
ST6 GANGWAY UNDER REPAIR	17
SAFETY NET NOT RIGGED UNDER ACCOMODATION LADDER	17
gangway safety net is not as required	17
THE STEP FROM SHORE TO GANGWAY PLATE FIT IN BAD CONDITION	17
SAFE MEANS OF ACCESS: GANGWAY NOT FIXED SAFELY	17
PT/SIDE GANGWAY WILL BE NECESSARY FIX XORRECTLY THE UPPER SKATE	17
Lifeboat embarkation light bracket corroded and wasted away, light hanging.	17

➤ **Πίνακας B23 : Emergency Lighting, Batteries & Switches (0945)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
FAILURE OF EMERGENCY POWER AT THE TIME OF INSPECTION, EMERGENCY LIGHTING AND EMERGENCY LIGHTING AND EMERGENCY FIRE PUMP INOPERATIVE WITH EMERGENCY POWER	30
EMERGENCY LIGHT FOR BOTH SIDES MUSTER STATION EMBARKATION - OUT OF FUNCTION	30
EMERGENCY BATTERIES BANK 1 & 2 DEFECTIVE - VOLTAGE < 17 V UNDER LOAD.	30
BATTERY CHARGER LACKING OF SAFETY PROTECTION	17
EMERGENCY LIGHTING AT STOWAGE POSITION FOR FIREMAN'S OUTFIT ON NO.1 LOCKER-NOT TURNED ON	17
FOUR EMERGENCY LIGHTS NEAR LIFEBOAT DECK - OUT OF ORDER	17
EMERGENCY LIGHTING INADEQUATE	17
BATTERY OF EMERGENCY GENERATOR IN POOR CONDITION	17
PART OF LAMPSHADES FOR EMERGENCY LIGHTS IN E/R BROKEN	17
EMERGENCY LIGHTING - INADEQUATE	17
ONE EMERGENCY LIGHT ON POOP DECK NOT WORKING	17
EMERGENCY LIGHTING INOPERATIVE - EMERGENCY STOP OF EMERGENCY GENERATOR NOT WORKING - SOME LAMPS INSIDE NOT WORKING	17
SECONDARY MEANS OF STARTING EMERGENCY GENERATOR MISSING	17
EMERGENCY LIGHTING IN ACCOMODATION FOUND INSUFFICEINT	17
EMERGENCY LIGHTING INOPERATIVE	17
SOME OUTSIDE EMERGENCY LIGHTING FUNDATION CORRODED	17
EMERGENCY LIGHTS FOR STEERING GEAR ROOM, LIFEBOATS AND LIFEBOAT DECK ARE NOT SUFFICIENT	17
THERE IS NO EMERGENCY LIGHT FOR FIREMAN OUTFIT LOCKER WHICH IS ON LIFEBOAT DECK	17
GENERAL LIGHTING /EMERGENCY LIGHTING AROUND ACCOMODATION DAMAGED. SOME LIGHT SUPPORTS BROKEN AND SOME CORRODED CONNECTIONS	17
BULKHEAD AFT ACCOMODATION HOLED/CORRODED	17
BATTERIES IN BATTERY LOCKER NOT AS REQUESTED	17
EMERGENCY LIGHT CLOSE TO LIFERAFT SB SIDE COVER NOT PROPERLY CLOSSING, NOT POSSIBLE TO MOVE AROUND AND LIGHT NOT WORKING	17
VARIOUS EMERGENCY LIGHTS AROUND ACCOMODATION DAMAGED	17
WATER FOUND IN EMERGENCY LIGHT NEAR SB LIFEBOAT	17
EMERGENCY GENERATOR FUEL TANK LEAKAGES	17
INDICATION LAMPS TO TEST EARTH FAULT IN EMY GEN ROOM NOT WORKING	17
EMERGENCY LIGHT IN SAFETY CONTROL ROOM NOT WORKING	17

MARPOL Annex-I

➤ **Πίνακας B24: Oil Filtering Equipment (1730)**

<i>PSC Description</i>	<i>Action Code</i>
BILGE SEPARATOR NOT WORKING IN ER	30
THE OIL WATER SEPARATOR OUT OF USE.	30
OILY BILGE SEPARATOR NON OPERATIONAL	30
BILGE SEPARATOR NOT WORKING IN E/R	30
ENGINE ROOM 15 PPM OIL SEPERATOR INOPERATIVE.	30

OIL WATER SEPARATOR AUTO STOP OPERATION MALFUNCTION.	30
O.W.S. AND O.C.M TO DEMONSTRATE OPERATION BEFORE DEPARTURE.	30
OIL WATER SEPARATOR AND DISCHARGING PIPING SYSTEM - INSIDE OILY DIRTY	30
OIL FILTERING EQUIPMENT DOESNT WORK. LACK OF MAINTENANCE	30
TEST NOT SATISFACTORY	30
OILY WATER SETARATOR EQUIPMENT INOPERATIONAL	30
OIL FILTERING EQ WITH ALARM AND AUTOMATIC STOPPING DEVICE IS INOPERATIVE	30
BILGE SEPERATOR DISCHARGING LINE NOT AS REQUIRED	30
NOT PROPERLY MAINTAINED	30
OIL FILTERING EQUIPMENT NOT AS REQUIRED	30
OIL DISCHARGE VALVE OF O.W.S. MALFUNCTION	30
OIL DUMP OF OILY WATER SEPERATOR COULD NOT BE DEMONSTRATED	30
OIL FILTERING EQUIPMENT NOT PROPERLY MAINTAINED.LEAKING MEATING PIPE	30
BILGE SEPERATOR 15PPM ALARM CAN NOT BE TESTED	30
OPERATIONAL TEST FAILURE	30
OIL WATER SEPARATOR - TO OPEN BOTH UNITS TO CLEAN	17
OIL FILTERING EQUIPMENT NOT AS REQUIRED,MANULAS AND INSTRUCTIONS	17
OIL FILTERING EQUIPMENT NOT AS REQUIRED - OIL LEVEL DETECTOR FIRST STAGE SEPARATOR NOT WORKING	17
THERE IS AN IRREGULAR SECTION OF PIPE WITH VALVE FITTED IN DELIVERY OF THE SLUDGE PUMP	17
OPERATION OF OILY WATER SEPERATOR NOT DEMONSTRATED,IN CONTINEUS ALARM MODE	17
O.F.E. CANNOT USE PROPERLY	17
OIL FILTERING EQUIPMENT NOT AS REQUIRED - NO FUNCTION OF OIL DRAIN VALVE	17
OIL/WATER SEPARATOR;TEST IS NOT PERFORMED	17
ONE OIL LEVEL CONTROLLER ON OILY WATER SEPARATOR NOT FIXED	17
OIL WATER SEPERATOR SAFETY VALVE NOT WORKING	17
OIL WATER SEPARATOR - SEVERAL CONTROL VALVES NOT OPERATING CORRECTLY.	17

➤ **Πίνακας B25:Oil Record Book (1710)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
MUST BE WRITTEN IN ENGLISH LANGUAGE	30
ORB WRITTEN ONLY IN WORKING LANGUAGE	17
VESSEL DID NOT HAVE THE LAST THREE YEARS OF OIL RECORD BOOKS ONBOARD.THE OIL RECORD BOOKS DATE TO ONLY SEPTEMBER 17,2004.	17
ANNEX NEW CODES NOT USED	17
OIL RECORD BOOK - ITEM "C" NOT RECORDED AS COMPULSORY	17
OIL RECORD BOOK - ITEM "C" NOT RECORDED AS COMPULSORY	17
OIL RECORD BOOK - INCORRECT: C II CODE WRONGLY ENTERED	17
OIL RECORD BOOK - INCORRECT: OIL RECORD BOOK WRONGLY ENTERED (CODE C11)	17
OIL RECORD BOOK ENTRIES NOT SATISFACTORY	17
ALL WASTE OIL TANKS TO BE RECORDED TO OIL RECORD BOOK	17
WRONGLY INDICATION OF ITEM FOR TRANSFER BILGE WATER (TRANSFER OPERATION DD 29/12/03 AND 7/1/04)	17
OIL RECORD BOOK FILLING	17
OIL RECORD BOOK INCORRECT, I.E. THE ENTRIES UNDER SECTION C11AND H26 ARE NOT ACCORDING THE REGULATIONS (HAS TO START FROM NOW)	17
BILGE STORAGE/HOLDING TANK NOT INCLUDED IN THE OIL RECORD BOOK RECORD	17
INCORRECT NUMBER AND CAPACITY OF TANKS	17
THE OIL RECORD BOOK WAS NOT CORRECTLY ENTERED	17
OIL RECORD BOOK NOT FILLED CORRECTLY	17
OIL RECORD BOOK NOT PROPERLY FILLED.WRONG CODES USED	17
NOW INSTRUCTIONS ON OIL RECORD BOOK NOT FOLLOWED	17
OIL RECORD BOOK NOT PROPERLY FILLED	17
OIL RECORD BOOK NOT PROPERLY FILLED IN	17
ORB P15 PLAN VIEW OF CARGO AND SLP TANK NOT SHOWN DEPTH OF SLOP TANKS	17
NOT PROPERLY FILLED IN WAY OF ISEM 11.1,11.2	17
OIL RECORD BOOK INSTRUCTIONS TO BE READ AND FOLLOWED	17
NOT PROPERLY FILLED	17
OIL RECORD BOOK PART I NOT PROPERLY FILLED	17
OIL RECORDED BOOK NOT PROPERLY FILLED	17
DEPTH OF SLOP TANKS	17
CAPASITY OF INDICATOR NOT IN ACCORDANCE WITH IOPP SUPPLEMENT OF GARBAGE MANAGEMENT PLAN	17
OIL RECORD BOOK INCORRECT(WIMPLY ENTERED)	17

➤ **Πίνακας B26:SOPEP (1705)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
NOT UPDATED ACCORDING TO SHIP'S STATUS/COMPANY	17
SOPEP - NOT UPDATED: LIST OF PORT CONTACTS FOR THIS PORT (ROTTERDAM) NOT AVAILABLE.	17
THE OIL SPILL DRILL TRAINING WAS CARRIED OUT NOT EVERY MONTH ACCORDING TO SOPEP.	17
SOPEP MANUAL NOT AVAILABLE	17
SOPEP PORT CONTACT INFO FOR ROTTERDAM IS MISSING	17

SOPEP BOOK IS MIXED UP, SPECIFIC PORT CONTACTS NOT AVAILABLE	17
SOPEP DRILL NOT RECORDED IN SOPEP MANUAL	17
SOPEP STORE CHECKLIST CONTAINS NO REQUIRED QUANTITIES OF EQUIPMENT	17
SOPEP - PORT CONTACT LIST MISSING	17
THE LIST OF CONTACT POINTS, ANNEX 2 OF SOPEP, NOT UP TO DATE	17
SOPEP NOT UPDATED.LIST OF PORT CONTACTS FOR THIS PORT NOT AVAILABLE	17
SOPEP - INCORRECT: PORT CONTACT LIST NOT UPDATED	17
NOT UPDATED	17
SOPEP LIST OF NATIONAL OPERATIONAL CONTACT POINTS NOT UP TO DATE-RECORD OF DRILLS MISSING	17
SOPEP BOOK IS MIXED UP.SPECIFIC PORT CONTACTS NOT AVAILABLE	17
LIST OF PORT CONTACTS OF SOPEP MANUAL NOT UPDATED FOR AMSTERDAM	17
SOPEP ANNEX I CONTACT POINTS TO BE UPDATED	17
TO BE APPROVED EITHER AT CLASS SOCIETY OR FLAG STATE	17
SOPEP LIST OF PAST CONTACTS APPENDIX II NOT IN ACCORDANCE WITH CHAPTER 2-2	17
ANNEX II NOT UP TO DATE TO BE UPDATED	17
SOPEP ANNEX2 NOT UP TO DATE	17
SOME OF PIPE DIAGRAMS MISSING IN SOPEP	17
LIST OF COASTAL STATE CONTACTS NOT UP TO DATE	17
PORT CONTACTS MISSING	17
LOST OF POLL CONTACTS NOT UPDATED FOR PORTS OF CALL	17
OPRT CONTACTS FOR AMSTERDAM MISSING	17

Propulsion and Auxiliary machinery

➤ Πίνακας B27 : Cleanliness of Engine Room (1420)

<i>PSC Description</i>	<i>Action Code</i>
BILGE FULL WITH OIL/WATER(BECAUSE OF INOPERATIVE SLUDGE PUMP FIRE HAZARD)	30
CLEALINESS OF ENGINE ROOM INSUFFICIENT-RISK OF FIRE	30
CLEANLINESS OF ENGINE ROOM	30
CLEANLINESS OF ENGINE ROOM INSUFFICIENT	30
CONSTITUTES A MOTOR FIRE RISK	30
DUE TO SEVERAL LEAKAGES THER IS SERIOUS RISK OF FIRE	30
E/R BILGES UNITS FULL OF OIL	30
ENGINE ROOM BILGES DIRTY WITH HYDROCARBONS.TO BE CLEANED(FIRE RISK!)	30
ENGINE ROOM BILGES SPOKES HIGH LEVEL ALARMS FORE AND AFT ACTIVATED	30
ENGINE ROOM DIRTY-OILY	30
ENGINE ROOM INSUFFICIENT CLEANLINESS.ENGINE ROOM BILGES,AUXILIARY ENGINES BILGES AND PURIFIERS ROOM BILGE TO BE CLEANED	30
ER TANKTOP VERY OILY-FIRE RISK	30
FLAT UNDERNEATH OWS LAYER OF OIL,FLAT UNDERNEAT SEPERATOR DIRTY WITH OIL	30
INSUFFICIENT CLEANLINESS OF ENGINE ROOM(PURIFIER ROOM,MAIN ENGINE,DG ROOM AND PUMP ROOM)	30
LOT OF OIL LEAKAGES FROM M/E	30
LOT OF OILY STAGS,DRUMS AND OIL BUCKETS IN ENGINE ROOM	30
ME ENGINE DIRTY-OILY	30
VERY DIRTY CLEANED FROM TOP TO BOTTOM,INCLUDING MACHINERY,FLOOR PLATINGS AND BILGES CLEANER NEEDED	30
ALL SCRAP AND DIRT TO BE RENEWED FROM ENG ROOM,STEERING GEAR ROOM AND OTHER SPACES	17
CLEANLINESS INSUFFICIENT	17
CLEANLINESS OF ENGINE ROOM	17
CLEANLINESS OF ENGINE ROOM	17
CLEANLINESS OF ENGINE ROOM INSUFFICIENT	17
DIRTY	17
ENGINE ROOM DIRTY BY OIL	17
ENGINE RRUM IS DIRTY	17
ER BILGE SHALL BE DRIED AND CLEANED	17
EXCESSIVE ACCUMULATION OF OIL AND WATER IN ENGINE ROOM BILGE	17

FOUND MANY TRACES OF OIL LEAKAGES IN ENGINE ROOM	17
LEAKAGE FROM SEVERAL PUMPS IN E/R	17
LEAKING OF OIL FROM STEERING GEAR	17
OIL IN PIPE DUCT AND E/R TANK TOP TO BE REMOVED	17
PURIFIER ROOM BILGES ARE FULL WITH OIL	17
PURIFIER ROOM NOT CLEAN	17

➤ **Πίνακας B28 : Auxiliary Engine (1430)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
EMERGENCY GENERATOR NOT AUTOMATICALLY START UP AT BLACK OUT TEST.	30
SB A.E. EXHAUST LEAKAGE	30
AE1 EXHAUST GAS LEAKAGE ON BELLOW AFTER EXHAUST GAS TURBINE	30
PORT AUXILIARY ENGINE CASING FOUND RUSTED AND IN SOME PART HOLED;TO BE ADJUSTED	30
EMERGENCY STOPPING DEVICE MISSING	30
NO1,2 GENERATORS OIL COVERED,DECK DANGEROUSLY SLIPPERY	30
ALL A/E : HOT SURFACES NOT PROTECTED VERY DIRTY WITH HYDROCARBONS RESIDUES(FIRE RISK!)	30
EMERGENCY GENERATOR AUTO START TO DEMONSTRATE BEFORE DEPARTURE.	30
DIESEL GENERATOR No2 OUT OF ORDER TURBO CHARGER CASING BROKEN ACCORDING 2ND ENGINEER INFORMATION	30
AUXILLIARY ENGINE NOT AS REQUIRED.ECR WITOUT L.O LOW PRESSURE ALARM SIGNALS FROM GENS NO 1&2	30
AE3 EXHAUST GAS LEAKAGE ON BELLOW AFTER EXHAUST GAS TURBINE	30
AE2 HIGH OIL TEMPERATURE ALARM	30
EMERGENCY GENERATOR NOT OPERATIONAL	30
EMERGENCY GENERATOR REMOTE STOP NON-OPERATIONAL	30
EMERGENCY GENERATOR NOT AUTOMATICALLY STARTING AT BLACK OUT TEST	30
AT LEAST TWO (2) MAIN SERVICE GENERATORS TO BE OPERATIVE PRIOR DEPARTURE.	30
NO. 2 SEA WATER COOLING PUMP FOR A/E LEAKS SERIOUSLY	17
LEAKAGE OF OIL(GENERATOR 2)	17
ST SIDE GENERATOR SEA WATER COOLING PIPE LEAKAGE	17
AUX. ENGINES NR 1, 2 AND 3 WITH FUEL OIL AND LUB OIL LEAKAGE	17
NO 1/2/3 GENERATORS WITH GAGES(LOCAL)OUT OF ORDER(RPM/PRESSURE/TEMPERATURE)	17
DIESEL GENERATOR #1,#2 AND #3 LEAKING LUBOIL-CLASS SOCIETY SOULD ISSUE A REPORT	17
BOOST AIR METER ON AUXILIARY ENGINE 1, 3 BROKEN	17
GENERATOR No3 HAS AN EXCESSIVE LEAKAGE ON No2 FUEL INJECTION PUMP. DO NOT OPERATE No3 D/G UNTIL LEAKAGE IS STOPPED AND D/G TESTED TO THE SATISFACTION OF THE CLASS. ALSO D/G No3 HAS AN EXCESSIVE COOLING WATER LEAK COMING FROM No5 CYLINDER HEAD.. ALSO D/G No2 HAS A NOTWORTHY (LEAKING AT STEADY STREAM) COOLING WATER LEAK IN THE VICINITY OF No4 CYLINDER HEAD/MAKE PERMANENT REPAIRS TO THE SATISFACTION OF CLASS NOT LATER THAN 29OCT03	17
PRESSURE GAUGE OF NO. 1 GENERATOR ENGINE (COOLING WATER) - BROKEN	17
ONE PUMP FOR F.W. EJECTOR OF GENERATOR LEAKING	17
DIESEL GENERATOR No5 DOESN'T WORK	17
EMERGENCY AIR COMPRESSOR AND RELEIF VALVE - TO BE REPAIRED	17
D/G No2 REVERSE POWER - TO REPAIR	17
STARBOARD AUXILIARY ENGINE FUEL LEAKAGE TANK FULL IN ALARM CONDITION	17
PURIFIER ROOM SEPERATOR LEAKAGE	17
A/E NO1,2,3,4 OILY LEAKAGES	17
OIL LEAKS AUXILLIARIES	17
AUXILIARY ENGINES WATER COOLER IS LEAKING	17
VESSEL'S THREE AUXILLIARY GENERATORS HAVE LOOSE HIGH PRESSURE FUEL LINE JACKETING	17
AIR RESERVOIR TO START EMERGENCY GENERATOR IS EMPTY	17
FOUND IN A.ENGINES NO1 COVER MISSING AND 1 LEAK LINE OF HIGH POSITIVE FUEL LINES MISSING	17
DIESEL GENERATOR NO3:FUEL LEAK TO BE ELIMINATED NEAR DETECTOR NO1	17
UAX. ENGINE NOT AS REQUIRED	17
P.S. OIL 2 G.O. LEAKAGES	17
BOILER FEED PUMP STBDEL CABLE-TEMPORARY REPAIR	17
A/E NO1,2 AND 3,EMERGENCY GENERATOR -EXHAUST GAS MANIFOLD NOT FULLY INULATED	17
PURIFIER ROOM,BOILER FO SUPPLY PUMP LEAKAGE	17
NO 2 D/G FUEL LEAKAGE ALARM CAN NOT BE TESTED	17
NO INSULATION MAT ATA EMERGENCY GENERATOR SWITCHBOARD	17
DIESEL GENERATOR NO1 IN ENGINE ROOM TACHOMETER ISNT WORKING	17
AUX ENGINES HEAVY LEAKS,ALL OVER,TO BE REPAIRED AND CLEANED	17
EXCESSIVE CRAINCASE FROM RUNNING GENARATOR CASING EXCESSIVE SMOKE OIL CARRY.	17
COOLING PIPES ON AUX ENGINES RUBBER MADE	17
A/E NO4 BATTERIES EMPTY NOT SPARE ON BOARD	17

DIESEL GENERATOR NO1 AND NO3 WITH SEVERAL FUEL OIL AND WATER LEAKAGES	17
COMPRESSORS EL CABLES DAMAGED.GROUNDING MISSING	17

Safety of Navigation

➤ Πίνακας B29: Magnetic Compass (1541)

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
NOT READABLE	30
MAGNETIC COMPASS NOT READABLE	30
SERVICE OVERDUE/REPOINTING SHOWS(4 DEGREES) DIFFERENCE	30
HEADING CAN NOT BE READ AT HELSMAN POSITION	30
FOUND WITH BOG AIR BUBBLE,DIRTY INSIDE AND WITH 1000 ERROR	30
MAGNETIC COMPASS DEVIATION 380 E ON COMPASS HEADING 0320. NO INFORMATION REGARDING COMPASS ADJUSTMENT AFTER THE DRY-DOC. AIR PRESENT. COMPASS TO BE SERVICED BY QUALIFIED COMPASS ADJUSTER SWUNG AND DEVIATION CHART OBTAINED ON DEPARTURE	17
SHIP'S MAGNETIC COMPASS HAS EXCESSIVE DEVIATION - TO SWUNG AND A DEVIATION CURVE TO BE PROVIDED	17
DEVIATION CARD DURATION	17
MAGNETIC COMPASS DEVIATION CARD TO BE SERVICED BY SHORE AUTHORISED ADJUSTER.	17
MAGNETIC COMPASS SHOWING LARGE DEVIATION AND POOR LIGHTING	17
PELORUS OR OTHER MEANS TO TAKE BEARING MISSING	17
DIFFERENCE BETWEEN GYRO AND MAGNETIC COMPASS IS 23 DEGRESS	17
LARGE BUBBLE IN MAGNETIC COMPASS	17
TOO BIG AIR BUBBLE IN MAGNETIC COMPASS.	17
COMPASS TO BE ADJUSTED ON DEPARTURE IMMINGHAM BY QUALIFIED COMPASS ADJUSTER - EXCESSIVE DEVIATIONS TO REQUIRED IN COMPASS ERROR BK	17
MAGNETIC STEERING COMPASS COULD NOT BE READ FROM THE HELM IN DAYLIGHT CONDITIONS	17
MAGNETIC COMPASS - GIMBALS STIFF - STICKING	17
MAGNETIC COMPASS DEVIATION NOTED 120, DEVIATION FROM DEVIATION CHART 10	17
STANDARD MAGNETIC COMPASS IS NOT CLEARLY READABLE AT STEERING STATION	17
MAGNETIC COMPASS HAS A LARGE DEVIATION (100). COMPASS TO BE SWUNG & CORRECTED BY A COMPASS ADJUSTER.	17
CARDANIC DEVICE OF MAGNETIC COMPASS TO BA AJUSTED	17
EXCESSIVE DEVIATION NOT COMPATIBLE WITH DEVIATION CARD	17
MAG COMPASS WITH AIR BUBBLE	17
LETTER OF APPROVAL FROM OWNER TO MANAGER COULD NOT BE SHOWN	17
NOT AS REQUIRED	17
MAGNETIC COMPASS WITH AIR BUBLE	17
MAGNETIC COMPASS HAS LARGE AIR BUBBLE	17
MAGNETIC COMPASS NOT READABLE FROM STEERING POSITION	17
SPARE MAGNETIC COMPASS:TOO BIG AIR BUBLE AND WRONG READING	17
VERY BIG DEVIATION ON MAGNETIC COMPASS ON TOPDECK	17
AIRBUBBLE INSIDE MAGNETIC COMPASS	17
MAGNETIC COMPASS WITH AIRBUBBLE AND OR INCORRECT FLOATING LIQUID	17
BUBBLE IN COMPASS	17

➤ Πίνακας B30: Gyro Compass (1540)

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
SERVICE OVERDUE	30
NOT COMPLYING WITH SOLAS FOR THE SIZE OF SHIP ON	30
REPEATERS NOT PROPERLY ADJUSTED	17
GYRO COMPASS COULDN'T CHECKED(SWITCH WAS OFF)	17
COMPASS ERROR NOT BEEN CHECKED BY C/O AND 2/O DURING THE WATCH	17
GYRO COMPASS INOPERATIVE	17
GYROREPEATER NOT SYNCHRONIZED WITH THE MASTER GYRO	17

➤ Πίνακας B31 : Radar (1530)

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
SERVICE OVERDUE	30
NOT COMPLYING WITH SOLAS FOR THE SIZE OF SHIP ON	30
REPEATERS NOT PROPERLY ADJUSTED	17
GYRO COMPASS COULDN'T CHECKED(SWITCH WAS OFF)	17
COMPASS ERROR NOT BEEN CHECKED BY C/O AND 2/O DURING THE WATCH	17

GYRO COMPASS INOPERATIVE	17
GYROREPEATERNOT SYNCHRONIZED WITH THE MASTER GYRO	17

➤ **Πίνακας B32: Charts (1550)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
IN APPROACHES TO LAS PALAMS CHART TRAFFIC OPERATION SCHEME NOT INCLUDED	30
SEVERAL B.A. CHARTS FOR COMING VOYAGE NOT OF MOST RECENT EDITION	30
CHARTS NOT ALL AVAILABLE FOR AREA	30
NAUTICAL CHARTS NOT UP TO DATE	30
CHART NO 140 AND NO 1418 MISSING	30
CHART FOR GAETA PORT MISSING	30
VOYAGE CHARTS NOT UPDATED	17
NINGBO CHART NOT CORRECTED	17
BRITISH NAUTICAL CHARTS 1465, 1749 AND 3549 NOT UP TO DATED	17
NINGBO CHARTS NOT CORRECTED IN TIME.	17
CHARTS NOT UP TO DATE	17
CHART OF KAGOSHI/MA PORT NOT PROVIDED OF W/GS TYPE	17
CHART NO. 3378, NO.1255, NO.913 NOT UP-TO-DATE	17
LOCAL CHART TO BE ONBOARD	17
CHARTS-B.A. CHART NO. 3833 FOUND EXPIRED	17
NAUTICAL CHARTS (LOCAL CHARTS) TO NEXT PORT (BREVES) NOT AVAILABLE ONBOARD	17
HARBOUR CHART B.A. 3642 NOT PROVIDED	17
BA 1618 (NEMRUT BAY) NOT ON BOARD	17
CHARTS NOT UP TO DATE LAST NOTICES TO MARINERS NO3/2007	17
CHARTS NOT UPDATED	17
HARBOUR CHART(DANGJIN) NOT ON BOARD	17
CHART 3636 OLD EDITION(PASSAGE PLANNING FOR INTENDED VOYAGE TO BE PERFORMED AND ALL NECESSARY PUBS/CHARTS TO BE UPDATED	17
NAUTICAL CHART NO 3561 IS OLD EDITION	17
QUIHUANGDAO PORT CHART(3378) NOT SUPPLIED BEFORE ARRIVAL	17
CHART NO342 NOT ON BOARD	17
BA CHARTS #2605 NOT ON BOARD	17
CHARTS MISSING.CHARTS #1173 & 1174	17
B.A. CHART #1189 TO BE DELIVERED	17
CHART CATALOGUE IS OUTDATED,SOME CHARTS ARE OUTDATED	17

➤ **Πίνακας B33: Nautical Publications (1570)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
MANY NAUTICAL PUBLICATIONS MISSING(SOLAS,IAMSAR)	30
NAUTICAL PUBLICATIONS NOT UP TO DATE.NOTICE TO MARINERS	30
ILO CURRENT EDITION OF NOTICE TO MARINER ON BOARD	30
LAST NOTICE TO MARINERS NOT ON BOARD	17
SOME SAILING DIRECTIONS OUTDATED	17
ALRS VOL4 EXPIRED,SAILING DIRECTIONS 27 AND 28 MISSING	17
CHARTS NOT UP TO DATE	17
INTERNATIONAL CODE FOR THE SAFE CARRIAGE OF GRAIN NOT ON BOARD.	17
LATEST NOTICES TO MARINERS NOT ON BOARD.	17
NTM TO BE UPDATED	17
ALRS OF RADIO SIGNAL VOLUME 6(2), 6(3), 6(4), 6(5) TO BE UPDATED	17
IAMSAR VOLUME III AMENDMENTS OF 2001, 2002 AND 2003 MISSING. SOLAS NO. 1 POSTER MISSING ON BRIDGE.	17
NAUTICAL PUBLICATIONS - IAMSAR AMENDMENTS MISSING	17
NAUTICAL CHARTS FOR INTENDED VOYAGE TO BE CORRECTED	17
1. SAILING DIRECTIONS NP 22/ NP 27/ NP 67 EXPIRED, 2. IAMSAR VOL. III: 2001/2002 AMENDMENTS MISSING	17
NP 131 CATALOGUE OF PUBLICATION AND SAILING DIRECTION NP 30 NOT UP TO DATED	17
THE NOTICE TO MARINERS NOT RECEIVED THIS YEAR.	17
NAUTICAL PUBLICATIONS - EXPIRED: ALRS VOL. 4 EXPIRED, SAILING DIRECTIONS 27 & 28 MISSING, ITU MANUAL OUTDATED, IAMSAR AMENDMENTS (2001 & 2002) MISSING.	17
MISSING USCG NAV. RULES 33 CFR 164.33	17
NO SUPPLEMENT OF INT CODE OF SIGNALS	17
NO EDITION 35, 36 OF NOTICES TO MARINERS ONBOARD	17
NOTICE TO MARINERS AND GUIDE TO PORT ENTRY NOT UP-TO-DATE	17
NOTICE TO MARINERS.THE LAST IS FROM MAY 2007	17
NAUTICAL PUBLICATION: SOLAS AMMENDMENTS OF 2000 ARE MISSING AS WELL AS IMSAR VOL III AMMENDMENTS.	17
IAMSAR VOL III MISSING	17
SOME PUBLICATIONS OUTDATED	17
CHARTS TO BE CORRECTED TO LATEST NTM	17
CHARTS OUT OF DATE FOR NEXT VOYAGE	17
IAMSAR MANUAL VOL III NOT UPDATE	17

VOYAGE TO AMSTERDAM MADE WITHOUT ALL VOL B	17
SAILING DIRECTIONS NP22/27/67 EXPIRED	17
IAMSAR BOOKLET MISSING	17
IAMSAR DOCUMENTS OF 2001,2003,2004 NOT AVAILABLE	17
ITU VOL V NOT OF MOST RECENT EDITION	17
TIDE TABLE NOT CURRENT EDITION	17
SOLAS NO1 POSTER ON BRIDGE MISSING	17
NAUTICAL PUBLICATIONS NOT UP TO DATE.LAST NOTICES TO MARINERS NO3/2007	17
MARPOL NOT UP TO DATE	17
NAUTICAL PUBLICATION NOT UP DATE.CABOT CATBLOGUE B.D. OUT OF DATE,TOO OLD	17
NAUTICAL PUBLICATION NOT UP DATE.SAILING DIRECTION B.D. #22	17
NAUTICAL PUBLICATIONS MISSING	17
NP 131 AND NP 24 PUBLICATIONS NOT PROPERLY UPDATED	17
PILOT'S NO18,19,20 TO ORDER	17
NAUTICAL PUBLICATIONS TO BE PROVIDED	17
IAMSAR AMENDMENTS MISSING	17
SAILING DIRECTION 34/55/100 MISSING	17
ADMIRALTY RADIO SIGNALS VOL 5 TO BE RENEWED AND SOLAS AMEND/06 TO BE PROVIDED	17
SOLAS 2004 MISSING,STCW AS AMENDMENT MISSING,IAMSAR VOL.3 AMENDMENT 2003 MISSING,FSS CODE MISSING,IAMSAR CODE EXPIRED	17

➤ **Πίνακας B34 : Lights, Shapes and Sound Signals (1550)**

<i>PSC Description</i>	<i>Action Code</i>
STARBOARD SIDE NAV LIGHT INOPERATIVE	30
ONE SET OF STERN NAVIGATION LIGHTS NOT FUNCTION AND NO EMG POWER FOR NAVIGATION LIGHTS	30
PS NAV LIGHTS NOT FITTED PROPERLY	30
NOT UNDER COMMAND LIGHT NOT WORKING.	30
SHIP BELL MISSING	30
STERN NAVIGATION LIGHTS FOUNDATION CORRODED	30
STERN NAV LIGHT CRACKED	30
FOUNDATION OF NOT UNDER COMMAND LIGHTS COMPLETELY CORRODED THROUGH	30
ALL NAV LIGHTS WITH IMPROPER CORRUGATED GLASS	30
EMERGENCY AFTER TOP LIGHTS OUT OF SERVICE	30
SIDE LIGHT ON STARBOARD SIDE DAMAGED	17
STERN NAVIGATIONAL LIGHT CLASS CRACKED	17
FOREMAST NAVIGATION LIGHT INOPERATIVE	17
THE HOISTED CHINESE FLAG DIRTY AND DAMAGED	17
PS NAVIGATIONAL LIGHTS SCREEN LOOSE.	17
LIGHT ON SIGNAL MAST DAMAGED AND MAY INTERFERE WITH VIEW OF NAVIGATION LIGHTS	17
ONE STERN LIGHT UNWORKABLE	17
STERN NAVIGATION LIGHT UPPER LID BROKEN OFF	17
TOP DECK:NOT UNDER COMMAND LIGHTS SUPPORTS,BADLY CORRODED/HOLED	17
NUC LIGHTS + 24V SUPPLY - TO REPAIR, PROVIDE	17
PORT SIDE NAVIGATION EMERGENCY LIGHT IS OUT OF ORDER	17
BELL MISSING	17
ANCHOR LIGHT AFT: FITTING NOT SECURED AND A DOMESTIC BULB INSIDE	17
LIGHTS - MISSING: ANCHOR LIGHT ASTERN BULB MISSING.	17
PORT SIDE LIGHT SCREEN - NOT PRINTED IN MAT BLACK	17
STBD SIDE NAVIGATION LIGHT SIDE SCREEN NOT PAINTED BLACK	17
TOP DECK: NOT UNDER COMMAND LIGHT SUPPORTS BADLY CORRODED/HOLED	17
NAVIGATION LIGHTS AUDIO ALARM FOUND INOPERATIVE TO BE REPAIRED	17
NAVIGATION LIGHTS RESERVE INOPERATIVE	17
REMOTE CONTROL AIRHORN NOT OPERATIONAL	17
ANCHOR LIGHT AFT:FITTING NOT SECURED AND A DOMESTIC BULB INSIDE	17
PS NAVIGATION LIGHTS SCREEN LOOSE	17
STERN LIGHT NOT FUNCTIONING	17
SB NAVIGATION LIGHT LOOSE FROM FOUNDATION	17
PORTSIDE NAVIGATION LIGHTS FOUNDATION AND COMPLETELY HOLDED DOWN	17
COLREG SHAPES (3 BLACK BALL+1 DIAMOND SHAPE)MISSING	17
FOUNDATION OF CHRISTMAS TREE LIGHTS COMPLETELY CORRODED THROUGH	17
ANCHOR LIGHT ASTERN BULK MISSING	17
PORTSIDE NAVIGATION LIGHT NOT AS REQUIRED DUE TO EXCESSIVE RUST BETWEEN LIGHT HOUSING AND BRACKET	17
ANCHOR SHAPES TO BE RIGGED UP	17
BELL CLIPPER MISSING	17
WHISTLE CORRODED THROUGH	17
STERN NAVIGATION LIGHT LOWER ANGLE LIMITING STERNS MISSING	17
STERN NAVIGATION LIGHTS UPPER LID BROKEN OFF	17
XMAS TREEE LAMP FIXATION BROKEN	17
INCLINATION OF NAV LIGHTS NOT OPERATIONAL	17
1 SB NVC LIGHT NOT CORRECTLY FITTED	17

ISM related Deficiencies

➤ Πίνακας B35: Emergency Preparedness (2540)

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
EMERGENCY PREPAREDNESS	30
RECORDS OF EMERGENCY DRILLS AND EXERCISES MISSING	30
EMERGENCY PREPAREDNESS NOT ACCORDING TO SMS.SUB STANDARD FIRE DRILL SEE REPORT	30
FIRE DRILL CARRIED OUT AND SHOWED LACK OF PREPAREDNESS AND TRAINING OF SHIP'S CREW	30
EMERGENCY PREPAREDNESS	30
EMERGENCY PREPAREDNESS NOT ACCORDING TO SMS	30
SAFETY PRECAUTIONS TO WORK ARE NOT FOLLOWED BY CREW IN WORKSHOPS,BATTERY ROOM(SAFETY GLOVES,SAFETY GLASSES,ETC) CREW MUST BE INSTRUCTED	17
PROCEDURE FOR TESTING RESERVE SOURCE OF ENERGY ICORRECT AND DID NOT IDENTIFY DEFECTIVE BATTERY. PROCEDURE TO BE PRODUCED TO TEST BATTERY CONDITION	17

SOLAS Operational Deficiencies

➤ Πίνακας B36: Fire Drills (2020)

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
DURING FIRE FIGHTING DRILLS,IT WAS FOUND THAT THE CREW WAS NOT FAMILIAR WITH FIRE EXTINGUISHING DEVICES AND PROCEDURES.	30
THE CREW FAILED TO DEMONSTRATE PROFICIENCY IN FIRE FIGHTING PROCEDURES DURING 2 SAPERATE FIRE DRILLS.THERE WAS GENERAL CONFUSION DURING BOTH DRILLS.CREW MEMBERS WERW UNFAMILIAR WITH SPACE ENTRY,FIRE FIGHTING PROCEDURES AND SHIPBOARD PROCEDURES.NO BOUNDARY COOLING,CHECKING OF ADJACENT SPACES FOR FIRE OR CLOSING OF ADJACENT FIRE DOORS CARRIED OUT	30
LACK OF TRAINING	17
LACK OF TRAINING;3RD OFFICERS ON DECK MUST BE TRAINED IN THE USE OF ELECTRONIC INSTRUMENTS ON BRIDGE.BEFORE SAILING FLAG STATE INFORMED	17
30 MINUTES TO PREPARE TWO FIRE HOSES	17

➤ Πίνακας B37: Abandon Ship Drills (2025)

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
LACK OF TRAINING	30
CREW NOT FAMILIAR WITH ABANDON SHIP PROCEDURE-LIFEBOAT'S ROPE FITTING TO BE VERIFIED AND RENEWED ACCORDINGLY	30
POOR PERFORMANCE OF LIFEBOAT DRILL.NO RADAR TRANSPORDER TAKEN TO PS LIFEBOAT.CHECKLISTS OF PS AND SB LIFEBOAT INCOMPLETE AND INCORRECT.NOT CORRECT EMBARCATION DECK USED.IN GENERAL LACK OF COMMAND,DISIPLINE AND KNOWLEDGE	30
ABANDON SHIP DRILLS-LACK OF KNOWLEDGE-	30
DURING PORT SAID LIFEBOAT ABANDON DRILL,SHIP'S CREW MEMBETS ARE NOT FAMILIARISED WITH DRILL,LACK OF TRAINING,LACK OF KNOWLEDGE	30
ABANDON SHIP DRILL FAILED	30
ABADON SHIP DRILL FAILED	30
DURING THE EXERCISE ALL THE CREW MEMBERS HAS SHOW'N A LACK OF FAMILIARISATION ON WITH THE PROCEDURES OF ABANDON SHIP DRILLS;CREW MEMBERS DON'T SHOW TO KNOW THEIR DUTES IN EMERGENCY CASE	30
ABANDON SHIP DRILL NOT SATISFACTORY	17
ABANDON SHIP DRILL - TO BE PRACTISED	17
Last boat lowered onto water on 27/11/2003. To be lowered in water before sailing.	17
P+S lifeboats not launched and manoeuvred for the past three months	17
NO OBJECTIVE EVIDENCE OF LOWERING LIFEBOATS TO THE WATER LAST 3 MONTHS (LATEST 17-11-2003)	17
LAUNCHING AND MANOEUVRING OF LIFEBOAT (STBD) NOT CARRIED OUT EVERY 3 MONTHS	17
PORT AND STBD LIFEBOATS NOT LAUNCHED IN LAST THREE MONTHS	17
ABANDON SHIP DRILLS - INSUFFICIENT: NO EBJECTIVE EVIDENCE LOWERING OF LIFEBOATS INCLUDING RELEASING OF THE HOOKS HAS TOOK PLACE ACCORDING TO SOLAS REGULATIONS (EVERY 3 MONTHS)	17
NO OBJECTIVE EVIDENCE OF LAUNCHING OF LIFEBOATS HAS FOUND PLACE ACCORDING TO SOLAS REGULATIONS	17
LACK OF FAMILIARTY,CONTROL OF HOOK(RELEASE)...	17
PROBLEM WITH LOWERING LIFEBOATS IN THE WATER	17
ABANDON SHIP DRILL UNSATISFACTORY- MORE CREW TRAINING IS REQUIRED.	17

Crew training,Certification and Watchkeeping

➤ **Πίνακας B38: Certificate for Masters and Officers (0221)**

<i>PSC Description</i>	<i>Action Code</i>
CHIEF ENGINEER WITHOUT REGULAR ENDORSEMENT	30
THIRD ASSISTANT ENGINEER FLAG STATE ENDORSEMENT EXPIRED	30
NO ENDORSEMENT CERTIFICATE, NO APPLICATION TO FLAG STATE FOR SECOND MATE BEFORE EMBARKATION	30
CERTIFICATES OF MASTER AND OFFICERS-CHIEF ENGINEER WITHOUT MASTER'S FLAG ENDORSEMENT APPLICATION EXPIRED	30
3 RD OFFICER ENDORCEMENT CERT. INVALID BY THE FLAG	30
CERTIFICATE OF ENDORSEMENT EXPIRED FOR 3RD ENGINEER	30
CERTIFICATE OF ENDORSEMENT EXPIRED FOR 3RD OFFICER	30
ENDORSEMENT ISSUED BY FLAG STATE FOR MASTER (ERESTAIN, RUBEN) - UNAVAILABLE ON BOARD	30
CERTIFICATES FOR MASTER AND OFFICERS-CHIEF ENGINEER WITHOUT CERTIFICATE OF RECOGNITION FROM FLAG ADMINISTRATION NOR ANY PROOF OF APPLICATION FOR SAME	30
CHIEF ENG CERTIFICATE OF COMPETENCY ISSUED BY CYPRUS IS ACCORDING RULE III/2 BUT CHIEF ENG WAS NOT ABLE TO KEEP A CONVERSATION IN ENGLISH WHICH IS THE WORKING LANGUAGE	30
CHIEF ENGINEER ENDORSEMENT IS FOR ENGINE LESS THAN 750KW/SHIP'S ENGINE IS 1618KW	30
FLAG STATE ENDORSEMENTS OF MASTER AND OFFICERS FOR IMO AND GDMSS CERTIFICATES MISSING	30
ALL OF OFFICERS NOT HOLDING FLAG STATE ENDORSEMENT EXCEPT CHIEF ENGINEER & FIRST MATE	17
C/O FLAG STATE ENDORSEMENT MISSING	17
THIRD ENGINEER FLAG STATE ENDORSEMENT FOR UKRAINE CERT. NOT ON BOARD	17
CAPTAIN AND OFFICERS SHALL BE PROVIDED WITH FLAG STATE ENDORSEMENT	17
NO ENDORSEMENT FROM FLAG STATE FOR ONE WATCHING OFFICER	17
CERTIFICATES FOR MASTERS AND OFFICERS - MISSING: CERTIFICATE OF COMPETENCE FOR CHIEF OFFICER NOT ENDORSED BY FLAG STATE (ONLY OFF. NAV. WATCH), SECOND OFFICER NOT IN POSSESSION OF FLAG STATE ENDORSEMENT OR APPLICATION, APPLICATION OF SECOND ENGINEER FOR FLAG STATE CERTIFICATE EXPIRED, THIRD ENGINEER NOT IN POSSESSION OF FLAG STATE ENDORSEMENT OR APPLICATION.	17
SECOND OFFICER AND THIRD ENGINEER NOT IN POSSESSION OF FLAG STATE ENDORSEMENT APPLICATION	17
VESSEL TO ACQUIRE PROPERLY LICENSED AND CERTIFICATED CHIEF ENGINEER PRIOR TO DEPARTURE. FLAG STATE TO VERIFY THAT VESSEL IS MANNED ACCORDING TO MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE	17
CERTIFICATE FOR MASTER AND OFFICERS - MISSING: NO FLAG STATE OR VALID APPLICATION FORM FOR CERTIFICATE OF MASTER.	17
C/ENG, 2/OFF, 2/ ENG, 4/ENG FLAG STATE CERTIFICATE OF ENDORSEMENT NOT ON BOARD.	17
2nd/OFF ENDORSEMENT CERTIFICATE - OVERDUE	17
3RD OFFICER FLAG APPLICATION EXPIRED	17
C/E, 2/E & 2/O JOINED VESSEL ON 16/12/2002. PROOF OF APPLICATION FOR THE ISSUE OF THE STATE ENDORSEMENT DOES NOT HAVE THE DATE OF ISSUE	17
CERTIFICATE OF COMPETENCY FOR CHIEF OFFICER NOT ENCLOSED BY FLAG STATE	17
MR. WITHOUT FLAG ENDORSEMENT /APPLICATION	17
ORIGINAL COPY OF APPLICATION AS ENDORSEMENT BY FLAG FOR CERT OF ENDORSEMENT NOT AVAILABLE ON BOARD FOR CHIEF OFFICER	17
ORIGINAL COPY OF APPLICATION AS ENDORSEMENT BY FLAG FOR CERT OF ENDORSEMENT NOT AVAILABLE ON BOARD FOR CHIEF ENGINEER	17
NO APPLICATION ON BOARD FOR CYPRUS CERT OF COMPETENCE FOR OFFICERS	17
4ED CRA EXPIRED	17
THIRD OFFICER (MR. MARCELO) WHO WATCHKEEPING CERTIFICATE EXPIRED ON 16/03/2006	17

➤ **Πίνακας B39: Certificate of Competency (0220)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
CHIEF OFF LICENCE MISSING	30
EXAMINATION OF ALL PHILIPPINE LICENCES AND CERTIFICATES REVEALED THAT THERE WERE NUMEROUS INCONSISTENCIES WITH SIGNATURES, STAMPS, HEADERS AND WATERMARKS	30
CHIEF MATE DOES NOT HAVE AN ENG STATE ENDORSEMENT NOR PROOF OF APPLICATION FOR ENDORSEMENT	17
1 OILER WATCHKEEPING SUPPORT CERTIFICATE MISSING	17
MASTER'S FLAG STATE ENDORSEMENT MISSING	17
2ND OFFICER LICENSE ISSUED BY CYPRUS EXPIRED ON 23/07/2006	17
GDMSS CERTIFICATE: ENDORSEMENT BY FLAG STATE MISSING	17
ENDORSEMENT BY FLAG STATE FOR ALL OFFICERS EXPIRED	17
THE 4TH ENGINEER DOESN'T HAVE THE FLAG'S ENDORSEMENT OF LICENSE AVAILABLE ON BOARD	17

➤ **Πίνακας B40 : Number of Crew/ Composition(0230)**

<i>PSC Description</i>	<i>PSC Action</i>
ONE A/B AND TWO OILERS FROM CREW ACCORDING SAFE MANNING MISSING	30
MANNING NOT IN ACCORDANCE WITH SMD	30
ONLY 1 MOLORMAN(ENGINEER ON BOARD) AND VESSEL HAS NO "UMS" NOTATION.	30
VESSEL CREW DOES NOT COMPLY WITH MIN SAFE MAN DOCUMENT	30
MANNING NOT IN ACCORDANCE WITH SAFE MANNING DOCUMENT	30
NAVIGATING WATCHKEEPING OFFICER IS LESS THAN MANNING SPECIFIED IN MINIMUM SAFE MANNING CERT.	17

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ΄

Εκτενής ανάλυση των κυριότερων παρατηρήσεων

Γ.1 Life Saving Appliances

Lifeboats

Hull and rudder



Εικόνα γ1:Lifeboat



Εικόνα γ2: Enclosed Lifeboat

Κάθε σωστική λέμβος πρέπει να συντηρείται καλά ώστε η γάστρα της να μπορεί να αντέξει την πτώση της στο νερό. Η γάστρα και τα παρελκόμενα της (προπέλα, πηδάλιο και τιμόνι πηδαλίου) δεν πρέπει να έχουν ζημιές και σημαντική φθορά. Οδηγίες για συντήρηση εν πλω πρέπει πάντα να είναι διαθέσιμες.

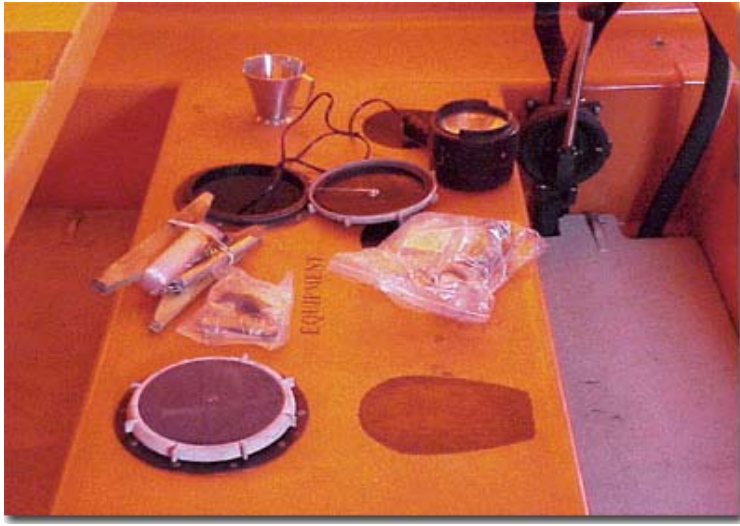
Engine and accessories



Εικόνα γ3: Lifeboat's engine

Από τον Πίνακα Β1 παρατηρείται μεγάλος αριθμός πλοίων που παρουσιάζουν προβλήματα στις μηχανές των σωστικών λέμβων τους, πολλά απ' αυτά κρατούνται γι αυτό το λόγο. Η μηχανή της λέμβου πρέπει να είναι πάντοτε πρώτα απ' όλα έτοιμη για λειτουργία και να μην παρουσιάζει σοβαρές φθορές. Πρέπει να είναι κλεισμένη σε πυρίμαχη θήκη όπως και το κιβώτιο ταχυτήτων και τα παρελκόμενα της. Ο χώρος αυτός πρέπει να είναι πάντοτε καθαρός ώστε να ελαχιστοποιήσουμε την πιθανότητα εκδήλωσης φωτιάς.

Lifeboat Inventory



Εικόνα γ4:Lifeboat's inventory

Οι υδατοστεγής θυρίδες για την φύλαξη εξοπλισμού ,πυροτεχνημάτων, νερού και τροφίμων πρέπει να είναι άφθαρτες. Ο εξοπλισμός, το νερό ,τα πυροτεχνήματα και τα τρόφιμα να παρέχονται όπως προβλέπεται.

Launching Arrangements

Release mechanism for lifeboat hooks



Εικόνα γ5 : Release mechanism for lifeboat



Εικόνα γ6: Release mechanism inside a free-fall Lifeboat

Κάθε σωστική λέμβος που εξαπολύεται με πτώση πρέπει να έχει μηχανισμό αποδέσμευσης με δυο δυνατότητες αποδέσμευσης. Ο κανονικός μηχανισμός αποδέσμευσης δεν πρέπει να έχει ζημιές και πρέπει να ελέγχεται κατά τα γυμνάσια ότι αποδεσμεύει τη λέμβο, όντας πλωτός. Ο μηχανισμός με δυνατότητα αποδέσμευσης με φορτίο, ο οποίος απελευθερώνει τη λέμβο με φορτίο στο γάντζο πρέπει να προστατεύεται επαρκώς από άθελη ή τυχαία απελευθέρωση.

Launching mechanism



Εικόνα γ7: Launching mechanism

Ο μηχανισμός εξαπόλυσης (launching mechanism) πρέπει να είναι σε λειτουργήσιμη κατάσταση χωρίς σημάδια φθοράς και ζημιάς.

Winch Brakes



Εικόνα γ8: Winch Brake

Τα φρένα για τους εργάτες (βίντσι) σημαντικό είναι να βρίσκονται σε καλή κατάσταση ώστε να εξασφαλίζουν την ασφαλή καθέλκυση της λέμβου στο νερό.

Inflatable Liferrafts



Εικόνα γ9: Inflatable Liferaft



Εικόνα γ10: Liferrafts Launching procedure

Κάθε ναυαγσσωστική σχεδία (liferaft) πρέπει να είναι συσκευασμένη σε κιβώτιο που δεν παρουσιάζει ζημιές, είναι υδατοστεγής και μπορεί να επιπλέει. Οι liferafts πρέπει να επιθεωρούνται κάθε 12 μήνες και το κιβώριο να φέρει το όνομα και το μέρος που επιθεωρήθηκε τελευταία φορά.

Μια συγκεκριμένη διαδικασία πρέπει να αναπτυχθεί σχετικά με την κατέλκυση των σωστικών λέμβων που χρησιμοποιούν καπόνια.. Το πλήρωμα-μέλη πρέπει να είναι εκπαιδευμένοι ικανοποιητικά στη λειτουργία κατέλκυσης.

Hydrostatic release



Εικόνα γ11: Hydrostatic release unit



Εικόνα γ12: Lifeboat weak link

Οι υδροστατικοί μηχανισμοί απελευθέρωσης να είναι διευθετημένοι έτσι ώστε να απελευθερώνουν τις σχεδίες σε βάθος όχι περισσότερο από τα 4μ. Ο αδύναμος κρίκος πρέπει να είναι σωστά προσαρμοσμένος στο σύστημα και στον υδροστατικό μηχανισμό απελευθέρωσης.

Lifebuoys



Εικόνα γ13: Lifebuoy

Ο αριθμός lifebuoys (ζωσημαντήρες) πρέπει να είναι όπως απαιτείται και αυτά να είναι έτσι διανεμημένα ώστε να είναι εύκολα διαθέσιμα και στις δύο πλευρές του πλοίου και όσο είναι δυνατό στα ανοικτά καταστρώματα που επεκτείνονται στην πλευρά του σκάφους. Τα lifebuoys να είναι τακτοποιημένα όπως απαιτείται και τουλάχιστον στο μισό από το συνολικό αριθμό των lifebuoys να παρέχεται φως αυτανάφλεξης.



Εικόνα γ14: Lifebuoy with lifeline

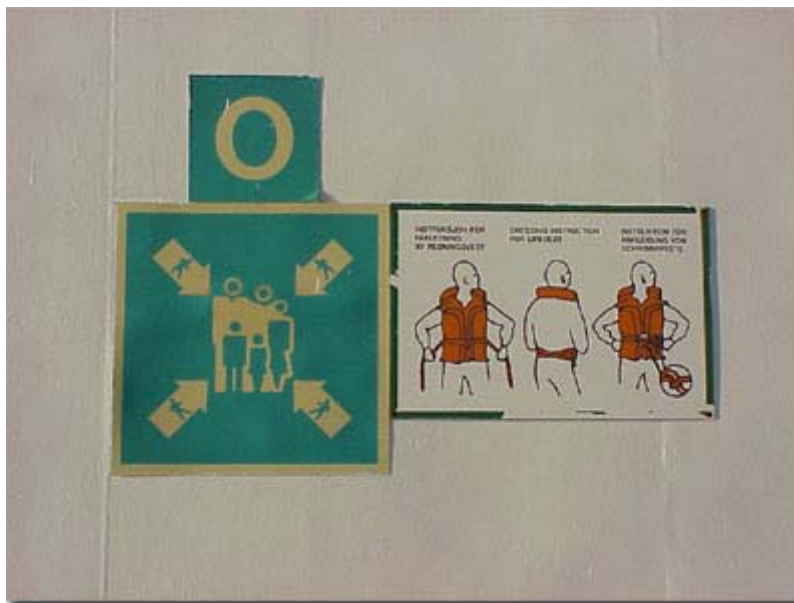
Τα lifebuoys στο σκάφος πρέπει να είναι όλα μαρκαρισμένα με το όνομα και το λιμένα εγγραφής του σκάφους στο οποίο φέρονται. Τουλάχιστον το ένα lifebuoy σε κάθε πλευρά του σκάφους να εγκαθίσταται με το επιπλέον σχοινί σωτηρίας του απαραίτητου μήκους (lifeline) το οποίο να είναι χωρίς φθορές, αλλιώς πρέπει να αντικαθίσταται.

Lifejackets



Εικόνα γ15: Lifejackets

Ο αριθμός lifejackets να είναι όπως απαιτείται (ένα lifejacket για κάθε πρόσωπο εν πλω, και επιπλέον, διάφορα lifejackets κατάλληλα για παιδιά ίσα με τουλάχιστον 10% του αριθμού επιβατών εν πλω) και τα lifejackets να τοποθετούνται ώστε να είναι εύκολα προσιτά και να υποδεικνύονται απλά.



Εικόνα γ16: Muster station and Lifejacket instructions

Απαραίτητες απεικονίσεις και οδηγίες στην κατάλληλη γλώσσα πρέπει να επιδεικνύονται εμφανώς στους σταθμούς συγκέντρωσης και οπουδήποτε αλλού χρειάζεται. Οι απεικονίσεις σχετικά με τη μέθοδο φορέματος των lifejackets να επιδεικνύονται σαφώς στους σταθμούς συγκέντρωσης.

Γ2. Fire Fighting appliances

Manually operated fire-damper



Εικόνα γ17: Fire-damper opening-closing lever

Οι αγωγοί εξαερισμού με μια διατομή περιοχής που υπερβαίνει τα 0.075 sq.m πρέπει να εγκατασταθούν με τις διατάξεις απόσβεσης πυρκαγιάς. Αυτές οι διατάξεις απόσβεσης (fire-dampers) να λειτουργούν αυτόματα αλλά θα και να έχουν επίσης θέση κλεισίματος με το χέρι και από τις δύο πλευρές του διαφράγματος.



Εικόνα γ18: Manually operated fire-damper

Όταν παρέχεται μια χειροκίνητα χρησιμοποιούμενη διάταξη απόσβεσης πυρκαγιάς (manually operated fire damper) για το κλείσιμο των αγωγών εξαερισμού, η συσκευή πρέπει να λειτουργεί ικανοποιητικά και καμία σημαντική φθορά ή ζημία δεν υπάρχει.



Εικόνα γ19: Engine room fire damper deteriorated



Εικόνα γ20: Hold mushroom vents closing discs corroded, disc holed



Εικόνα γ21: Fire damper actuator unable to release flap

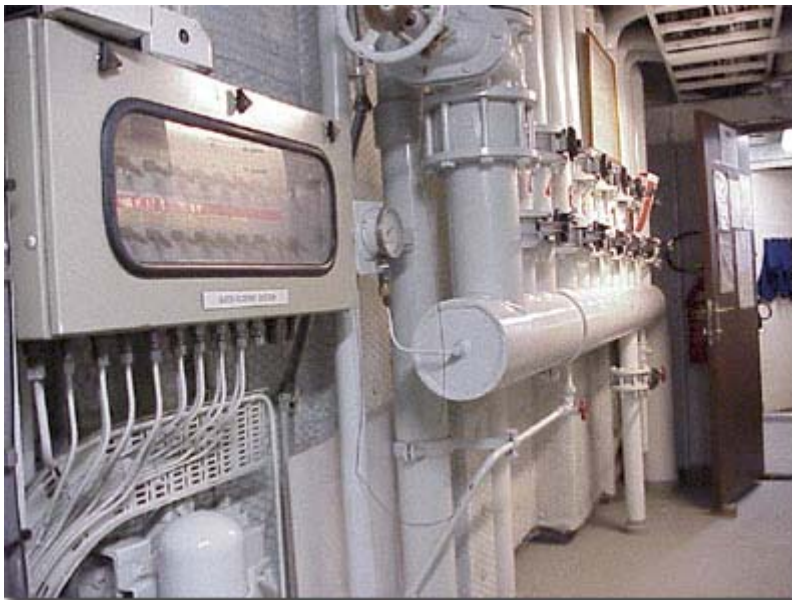
Quick closing devices



Εικόνα γ22: Quick closing valves

Τα μέσα αυτά παρέχουν την παύση των αντλιών μεταφοράς πετρελαίου καύσεως, των αντλιών μονάδων πετρελαίου καύσεως και άλλων παρόμοιων αντλιών.

Οι χειροκίνητα χρησιμοποιημένες συσκευές γρήγορου κλεισίματος(quick closing devices)πρέπει να διατηρούνται ικανοποιητικά, και δεν υπάρχει καμία σημαντική φθορά ή ζημία σε αυτές τις ρυθμίσεις. Το πλήρωμα του σκάφους να είναι εξοικειωμένο με τη λειτουργία των quick closing devices.



Εικόνα γ23: Quick closing controls

Οι έλεγχοι (controls) για τις quick closing devices πρέπει να βρίσκονται έξω από το σχετικό χώρο που βρίσκονται οι quick closing devices, όπου δεν θα κοπούν σε περίπτωση πυρκαγιάς στο χώρο που εξυπηρετούν.

Στα επιβατηγά πλοία τέτοιοι έλεγχοι και οι έλεγχοι για οποιοδήποτε απαραίτητο πυροσβεστικό σύστημα τοποθετούνται σε μια θέση ελέγχου ή ομαδοποιούνται σε όσο το δυνατόν λιγότερες θέσεις.

Portable fire extinguishers



Εικόνα γ24: Portable fire extinguisher

Όλοι οι φορητοί πυροσβεστήρες πρέπει να επιθεωρούνται και να συντηρούνται τακτικά. Σημαντική φθορά των φορητών πυροσβεστήρων δεν είναι αποδεκτή. Οι εφεδρικές επαναφορτίσεις πρέπει να είναι διαθέσιμες εν πλω.



Εικόνα γ25: Portable fire extinguisher with nozzle

Φορητοί πυροσβεστήρες των κατάλληλων τύπων να παρέχονται σε όλους τους χώρους στέγασης (accommodation), στους χώρους υπηρεσιών και τους σταθμούς ελέγχου.

Fixed gas fire-extinguishing system



Εικόνα γ26: Fixed fire extinguishing system control boxes

Το εγκατεστημένο σταθερό πυροσβεστικό σύστημα να ελέγχεται τακτικά και αυτό να μπορεί να τεκμηριωθεί εάν ζητείται. Το εγκατεστημένο σύστημα πρέπει να είναι σε ικανοποιητική κατάσταση και χωρίς οποιεσδήποτε σημαντικές φθορές ή ζημιές που μπορούν να έχουν την επιδρούν στη λειτουργία του.



Εικόνα γ27: Fixed fire extinguishing system gas bottles

Η μεταβίβαση του πυροσβεστικού μέσου στους προστατευόμενους χώρους γίνεται μέσω των απαραίτητων σωλήνων στους οποίους πρέπει να παρασχεθούν βαλβίδες ελέγχου, οι οποίες σημαδεύονται έτσι ώστε να υποδεικνύονται σαφώς οι χώροι στους οποίους οι σωλήνες οδηγούν.

Fire hoses



Εικόνα γ28: Fire hose and fittings



Εικόνα γ29: Fire hoses

Οι μάνικες (fire hoses) των πυροσβεστικών συστημάτων όπως και οι συναρμογές τους να είναι καταλλήλου αριθμού όπως απαιτούν οι διατάξεις για το κάθε πλοίο. Μάνικες με ζημιές και φθορές να αντικαθίστανται αμέσως.

Personal Equipment-fireman's outfit



Εικόνα γ30: Fireman's outfit and equipment

Η προσωπική εξάρτηση πυρόσβεσης να περιλαμβάνει τουλάχιστον: α) προστατευτικό ματιισμό, μπότε β) γάντια, άκαμπτο κράνος γ), ηλεκτρικό λαμπτήρα ασφάλειας δ) ένα τσεκούρι,ε) συσκευές αναπνοής φ) ζώνη ασφάλειας γ) και σχοινί.

Ο προστατευτικός εξοπλισμός πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση και έτοιμος για την άμεση χρήση.



Εικόνα γ31: Fireman's breathing device

Η συσκευή αναπνοής να είναι σε καλή κατάσταση και τα μπουκάλια αέρα να γεμίζουν με συμπιεσμένο αέρα όπως απαιτείται.

Ο εξοπλισμός να είναι εύκολα προσιτός στην αποθηκευμένη θέση του. Στα επιβατηγά πλοία τουλάχιστον δύο εξαρτήσεις του πυροσβέστη να είναι αποθηκευμένες σε κάθε κύρια ζώνη.

Fire control plans



Εικόνα γ32: Fire control plan

Σε όλα τα σκάφη ένα αντίγραφο των σχεδίων ελέγχου πυρκαγιάς ή ένα βιβλιάριο που περιέχει τέτοια σχέδια να είναι αποθηκευμένο μόνιμα σε μια κυρίως χαρακτηρισμένη υδατοστεγής συσκευασία έξω από το deckhouse ή στην κατάλληλη θέση για τη βοήθεια του προσωπικού πυρόσβεσης με βάση την παράκτια περιοχή.

Μια ενημερωμένη διπλή έκδοση των σχεδίων ελέγχου πυρκαγιάς σκαφών ή ενός βιβλιάριου που περιέχουν τέτοια σχέδια να αποθηκεύεται μόνιμα για το προσωπικό πυρόσβεσης με βάση την παράκτια περιοχή.

Fire pumps



Εικόνα γ33: Fire pumps

Η καλή κατάσταση και λειτουργία των fire pumps πρέπει να είναι εξασφαλισμένη. Διαρροές, ζημιές και φθορές όσο των main fire pumps όσο και της emergency fire pump της οποίας η λειτουργία πρέπει να ελέγχεται συχνά, να μην υπάρχουν. Σημαντικό είναι επίσης να ελέγχεται η πίεση των αντλιών αφού συχνά βρίσκεται ανεπαρκής.

Γ3. Load lines

Ventilators



Εικόνα γ34: Vent in good condition

Οι αγωγοί εξαερισμού πρέπει να βρίσκονται σε καλή κατάσταση, χωρίς ζημιές και σημαντική φθορά.

Air pipe to space below freeboard deck



Εικόνα γ35: Wasted air pipe

Όπου οι σωλήνες αέρα για ballast tanks ή άλλες δεξαμενές επεκτείνονται επάνω από τα freeboard ή τα superstructure decks, το εκτεθειμένο μέρος των σωλήνων να είναι στερεής κατασκευής.

Το εκτεθειμένο μέρος των σωλήνων αέρα ή των εξαεριστήρων από το έρμα ή άλλες δεξαμενές να είναι διατηρημένο ικανοποιητικά και χωρίς τη σημαντικές φθορές, διαβρώσεις ή ζημιές. Σοβαρά διαβρωμένοι σωλήνες αέρα ή εξαεριστήρες δεν είναι αποδεκτοί.

Ball-type ballast tank ventilators



Εικόνα γ36: Ball-type ballast tank ventilators headed with wasted inner/outer wall(1)



Εικόνα γ37: Ball-type ballast tank ventilators headed with wasted inner/outer wall(2)

Το εκτεθειμένο μέρος των εξαεριστήρων από τις δεξαμενές έρματος ή άλλων δεξαμεμών πρέπει να είναι διατηρημένο ικανοποιητικό και χωρίς τη σημαντικές φθορές από τη διάβρωση ή ζημιές.

Gooseneck type air pipes



Εικόνα γ38: Gooseneck air pipe in good condition



Εικόνα γ39: Wasted gooseneck type air pipe

Το εκτεθειμένο μέρος των σωλήνων αέρα ή των εξαεριστήρων από το έρμα ή άλλες δεξαμενές να είναι διατηρημένο ικανοποιητικά και χωρίς τη σημαντικές φθορές, διαβρώσεις ή ζημιές. Σοβαρά διαβρωμένοι σωλήνες αέρα ή εξαεριστήρες δεν είναι αποδεκτοί.

Τα απαραίτητα μέσα μόνιμα συνδεδεμένα , να παρασχεθούν για το κλείσιμο των ανοιγμάτων των σωλήνων αέρα.

Covers (Hatchways, Portable, Tarpaulins, etc.)



Εικόνα γ40: Cargo hold hatch cover unable to be closed and secured weathertight



Εικόνα γ41: Hatch cover securing cleats not secured

Τα καλύμματα των καταπακτών των αμπαριών(hatches) συχνά διαβρώνονται και βρίσκονται σε κακή κατάσταση. Πρέπει να εξασφαλίζεται η διατήρησή τους σε καλή κατάσταση, να κλείνουν δηλαδή υδατοστεγώς, τα στηρίγματα για το ασφαλές κλείσιμο τους να είναι σε καλή κατάσταση, αλλά και να είναι απαλλαγμένα από φθορές, ζημιές ώστε να μην μπορεί να επηρεαστεί το περιεχόμενο των αμπαριών με οποιοδήποτε τρόπο.



Εικόνα γ42 : Hole in hatch coaming



Εικόνα γ43 : hatch coaming in bad condition



Εικόνα γ44 : Hatch coaming in good condition

Doors



Εικόνα γ45 : Fire door release mechanism out of order

Οι διάφορες firedoors να παραμένουν πάντοτε κλειστές καθώς είναι ένα μέσο προστασίας που μπορεί να σώσει ζωές. Η σωστή λειτουργία τους καθώς και άλλων πορτών προστασίας να εξασφαλίζεται πάντοτε.



Εικόνα γ46 : Watertight door manual opening-closing mechanism

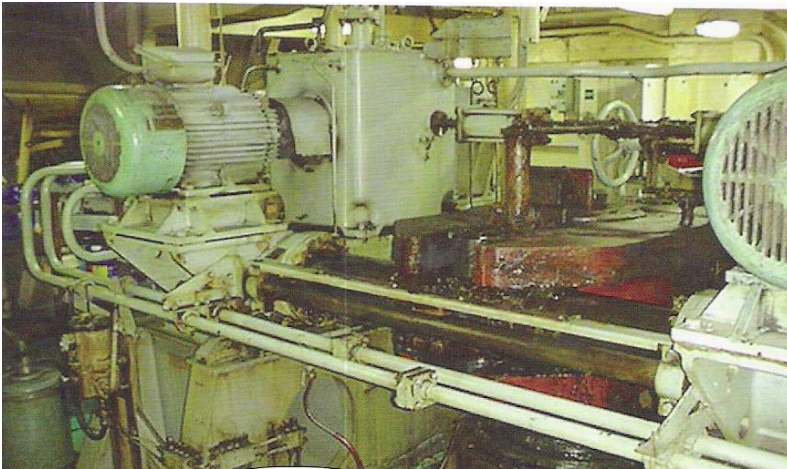
Κάθε υδατοστεγής πόρτα ηλεκτρονικά λειτουργήσιμη πρέπει να έχει χειριστήρια ανοίγματος-κλεισίματος και από τις δυο μεριές της πόρτας αλλά και από την κεντρική κονσόλα από τη γέφυρα. Η λειτουργία αυτών των πορτών πρέπει να ελέγχεται σε κάθε άσκηση πυρκαγιάς όπως και σε κάθε εβδομαδιαία άσκηση.

Γ4. Safety in General (Stability, Structure & Related Equipment)

Steering Gear



Εικόνα γ47 : Steering gear room in good condition



Εικόνα γ48 : Steering gear in bad condition

Η κατάσταση του δωματίου αλλά και του εξοπλισμού πηδαλιουχίας του πλοίου να είναι άψογα συντηρημένα. Διαρροές λαδιών, ακαταστασία ενδεικτικά κακής συντήρησης είναι αδιανόητο να υπάρχουν.

Cargo holds bulkheads, Hull, Decks corrosion



Εικόνα γ49 : Bulkhead good condition



Εικόνα γ50 : Bulkhead corroded and leaking

Ζημιές, ρωγμές και διάβρωση των ελασμάτων δεν πρέπει να υπάρχουν αλλά ούτε και σχετική σκλήρυνση της γάστρας η οποία θα μπορούσε να επηρεάσει την ικανότητα πλεύσης ή την αντοχή σε τοπικά φορτία. Τα bulkheads να είναι πάντοτε συντηρημένα κατάλληλα και σύμφωνα με τους παρόντες κανονισμούς. Προσωρινές επισκευές δεν είναι αποδεκτές, εκτός εάν παρθήκαν οι απαραίτητες εξουσιοδοτήσεις.



Εικόνα γ51: Hull crack



Εικόνα γ52 : Hull corrosion



Εικόνα γ53: Damaged frame

Η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του πρέπει να ανταποκρίνεται στις λεπτομέρειες των προδιαγραφών και των πιστοποιητικών του πλοίου. Επίσης πρέπει να γίνεται η κατάλληλη συντήρηση ώστε να ικανοποιούνται οι κανονισμοί σε ισχύ.

Gangway, Accommodation Ladder



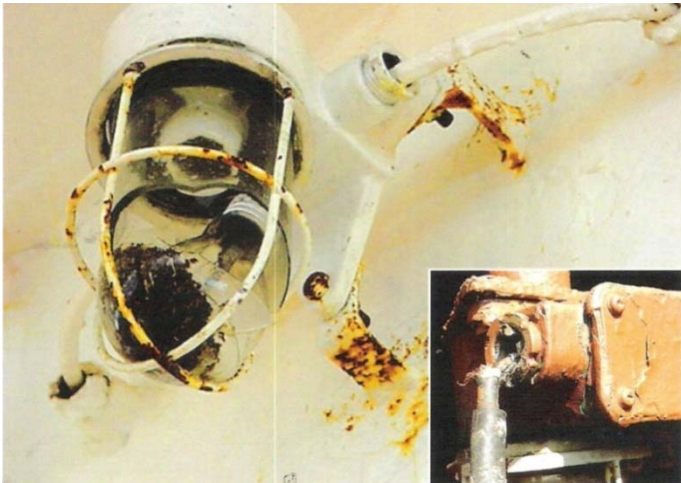
Εικόνα γ54 : Bad gangway



Εικόνα γ55 : Good gangway

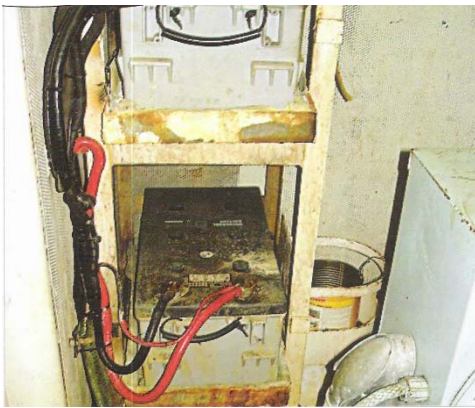
Όλα τα πλοία είναι υποχρεωμένα να παρέχουν ασφαλή πρόσβαση στους επιβαίνοντες. Οι γέφυρες πρόσβασης πρέπει να είναι πάντοτε σε καλή κατάσταση, καλά στηριγμένες, με δίκτυ ασφαλείας.

Emergency Lighting, Batteries & Switches



Εικόνα γ56 : Lamp in bad condition

Τα φώτα επείγουσας ανάγκης πρέπει να είναι πάντοτε σε λειτουργήσιμη κατάσταση και η λειτουργία τους να δοκιμάζεται συχνά όπως προβλέπουν οι κανονισμοί. Απροστάτευτος ηλεκτρικός εξοπλισμός μπορεί να προκαλέσει πυρκαγιές, εκρήξεις και τραυματισμούς. Σπασμένοι λαμπτήρες να αντικαθίστανται αμέσως, απροστάτευτα καλώδια να μην υπάρχουν.



Εικόνα γ57: Battery in bad condition



Εικόνα γ58 : Batteries in good condition

Οι μπαταρίες έκτακτης ανάγκης πρέπει να ελέγχονται όπως προβλέπει ο ISM: να γίνονται εβδομαδιαίοι έλεγχοι οι οποίοι καταγράφονται, τα επίπεδα ηλεκτρολύτη να διατηρούνται και να τοποθετούνται σε ασφαλές μέρος.

Γ5. MARPOL Annex-I

Oil Filtering equipment-O.W.S



Εικόνα γ59 : Oil water separator



Εικόνα γ60: Oil filter for O.W.S

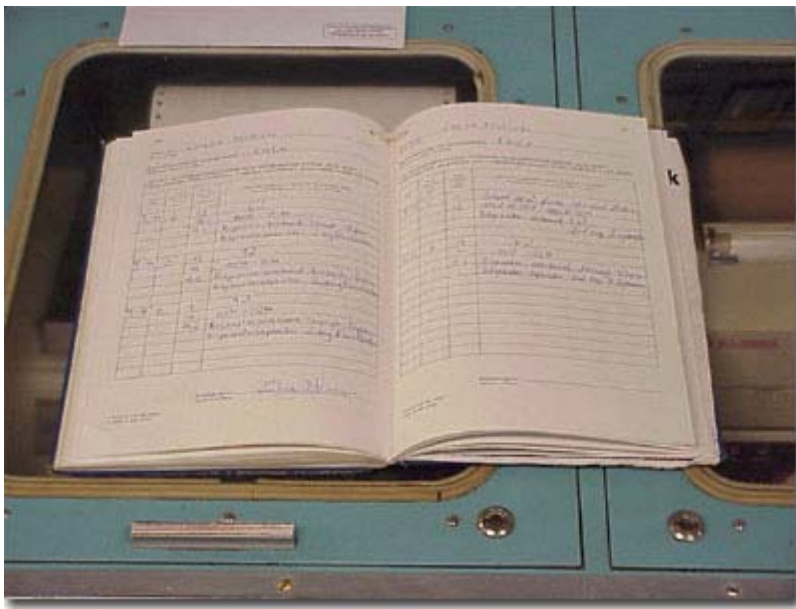
Κάθε πλοίο άνω των 400 τόνων GRT πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό φιλτραρίσματος του πετρελαίου (oil filtering equipment). Ο εξοπλισμός αυτός υπάρχει για να σιγουρεύει ότι κάθε μίγμα ελαίων που ρίχνεται στη θάλασσα μέσω του συστήματος έχει πετρελαϊκό περιεχόμενο που δεν ξεπερνά τα 15ppm (τεμάχια στο εκατομμύριο).



Εικόνα γ61 : Oil filtering equipment monitoring and control system

Το σύστημα πρέπει να έχει τις κατάλληλες διευθετήσεις έτσι ώστε να επιβεβαιώνεται ότι κάθε απόρριψη σταματά όταν το μίγμα ελαίων περιέχει πετρελαϊκό περιεχόμενο που ξεπερνά τα 15ppm.

Oil Record Book



Εικόνα γ62 : Oil record book

Σε κάθε Oil tanker με GT 150 και πάνω, και σε κάθε άλλου τύπου πλοίο με GT 400 και πάνω πρέπει να παρέχεται το βιβλίο καταγραφής πετρελαίων, μέρος I, Oil Record Book Part I (Machinery space Operations). Σε κάθε oil tanker με GT 150 πρέπει να παρέχεται το βιβλίο καταγραφής πετρελαίων, μέρος II, Record Book Part II (Cargo Ballast Operations).

S.O.P.E.P (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan)



Εικόνα γ63 : SOPEP equipment in good condition



Εικόνα γ64 : SOPEP equipment in bad condition

Οι διατάξεις του MARPOL δηλώνουν ότι κάθε oil tanker με GT άνω του 150 πρέπει να έχει εγκεκριμένα επείγοντα σχέδια αντιμετώπισης ρύπανσης. Ο εξοπλισμός για τα σχέδια πρέπει να βρίσκεται πάντα σε καλή κατάσταση για την άμεση χρησιμοποίηση του όποτε χρειαστεί.

Γ6. Propulsion & Auxiliary Machinery

Engine Room Cleanliness



Εικόνα γ65: Engine room in good condition

Το μηχανοστάσιο πρέπει να παραμένει πάντοτε καθαρό, χωρίς κατάλοιπα λαδιών και πετρελαίου τα οποία μπορούν να προκαλέσουν πυρκαγιά λόγω των υψηλών θερμοκρασιών που επικρατούν στο χώρο αυτό



Εικόνα γ66 : Engine room bilges

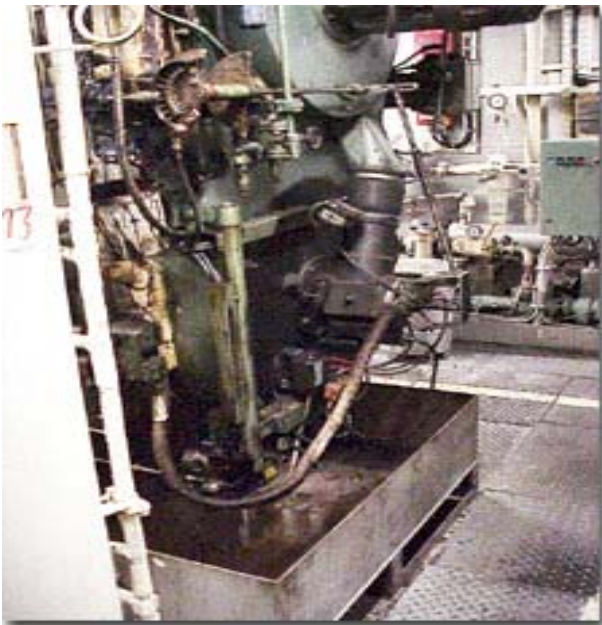
Οι σεντίνες του μηχανοστασίου να παραμένουν όσο το δυνατό πιο καθαρές. Καμία απόρριψη πετρελαϊκών μιγμάτων από το μηχανοστάσιο/bilges μηχανοστασίου δεν απορρίπτεται κατευθείαν στη θάλασσα εκτός ειδικών περιπτώσεων που καθορίζεται στο MARPOL.

Auxiliary Engine and machinery



Εικόνα γ67 : Auxiliary engine

Ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να παρέχεται για την εξασφάλιση καθαριότητας και συντήρησης των κυρίων και βοηθητικών μηχανημάτων πρόωσης συμπεριλαμβανομένων και των boilers



Εικόνα γ68: Auxiliary machinery

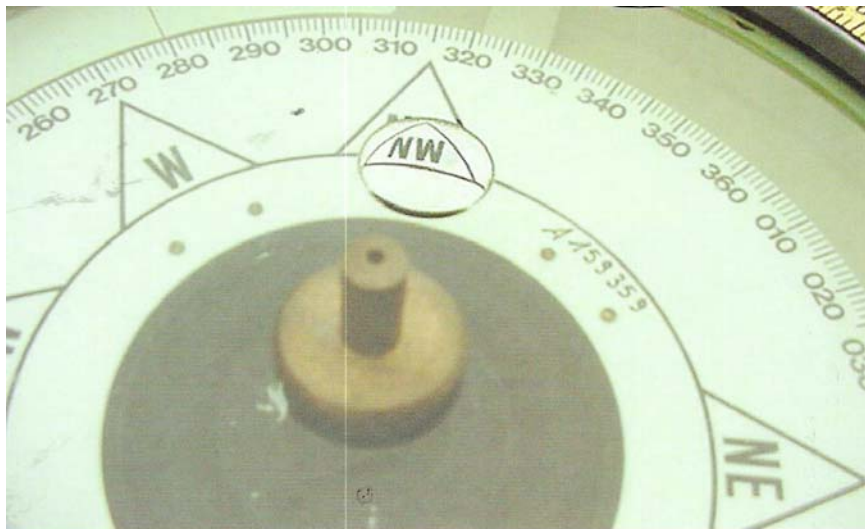
Το boiler αλλά και το δωμάτιο του boiler πρέπει να διατηρείται καθαρό και χωρίς γλιστερές επιφάνειες(λάδια) και επομένως μειώνοντας το ρίσκο πυρκαγιάς και προσωπικών ατυχημάτων.

Γ7. Safety of Navigation

Magnetic- gyro compasses



Εικόνα γ69 : Magnetic compass in good condition



Εικόνα γ70 : Magnetic compass in bad condition

Πλοία άνω των του 150 GT εφοδιάζονται με μαγνητική πυξίδα η οποία παρέχει πληροφορίες πλοήγησης στον τιμονιέρη στην κύρια θέση πλοήγησης. Η μαγνητική πυξίδα πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση. Φυσαλλίδες αέρα, θολωμένο γυαλί και μη ξεκάθαρες ενδείξεις οδηγούν σε λάθη του τιμονιέρη.

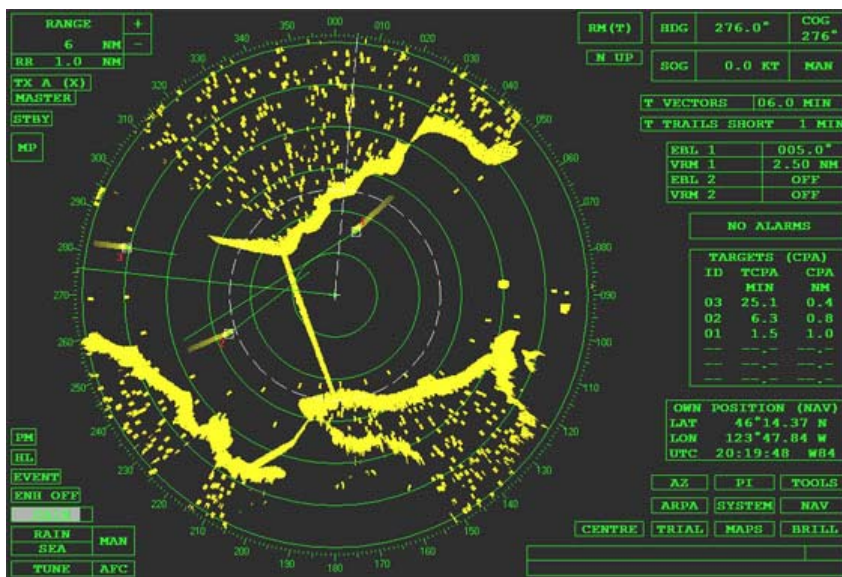


Εικόνα γ71: Steering indicators

Οι πληροφορίες πλοήγησης από τις gyro και magnetic compasses πρέπει να είναι απόλυτα αναγνώσιμες από την κύρια θέση πλοήγησης.

Κάθε πλοίο συνηθισμένου μεγέθους πρέπει να εφοδιάζεται και με δείκτη γωνίας πηδαλιού ο οποίος να είναι και αυτός απόλυτα αναγνώσιμος από την κύρια θέση πλοήγησης.

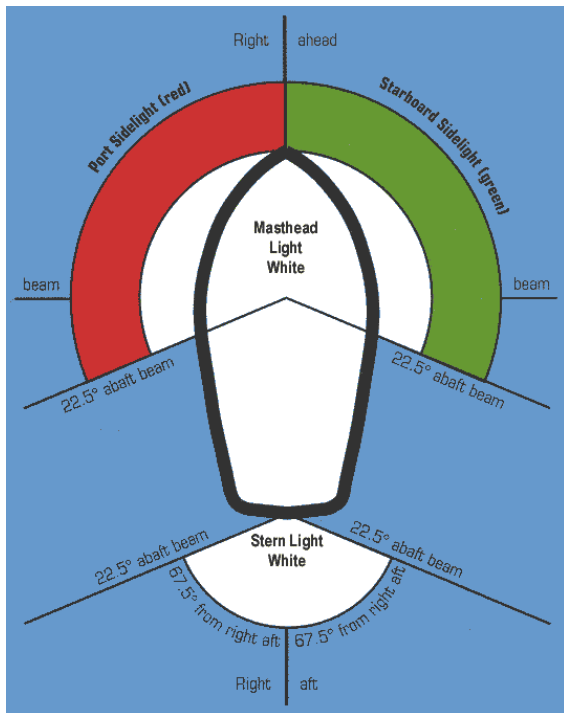
Radar



Εικόνα γ72 : ARPA radar

Τα radar του πλοίου είναι απαραίτητο να είναι σε απόλυτα λειτουργήσιμη κατάσταση αφού η σημασία τους για την ασφαλές πλεύση του πλοίου είναι μεγάλη.

Lights, Shapes and Sound Signals



Εικόνα γ73 : Navigation lights operation diagram



Εικόνα γ74 : Navigation lights

Τα φώτα ναυσιπλοΐας πρέπει να είναι πάντα σε λειτουργήσιμη κατάσταση αφού η ύπαρξη τους είναι καταλυτική για την πλοήγηση κάθε πλοίου. Κάθε πλοίο του οποίου τα navigation lights δεν λειτουργούν κατάλληλα δεν πρέπει να ταξιδεύει, είναι κίνδυνος για άλλα πλοία.

Charts



Εικόνα γ75 : Charts

Όλα τα πλοία φέρουν κατάλληλους χάρτες ναυσιπλοΐας απαραίτητους για το κάθε ταξίδι. Οι αναγκαίοι χάρτες ναυσιπλοΐας για κάθε ταξίδι πρέπει να είναι επίκαιροι(up to date). Οι διορθώσεις να επιδεικνύονται πάνω στους ίδιους τους χάρτες.

Nautical Publications



Εικόνα γ76 : Nautical Publications

Όλα τα πλοία πρέπει να φέρουν τις κατάλληλες ναυτικές οδηγίες, λίστα με τα φώτα, πληροφορίες στους ναυτικούς, πίνακες παλίρροιας και άλλα ναυτικά δημοσιεύματα για το κάθε ταξίδι. Όλα αυτά να είναι βέβαια επίκαιρα(up to date) και ανανεωμένα όπως πρέπει.

Γ8. ISM Related Deficiencies-SOLAS Operational deficiencies

Emergency Preparedness-Abandon ship drills



Εικόνα γ77 : Fire drill



Εικόνα γ78: Lifeboat drill

Ο ISM υποχρεώνει πια όλα τα πλοία σε γυμνάσια ετοιμότητας είτε για πυρκαγιά είτε για εγκατάλειψη πλοίου με τα διαθέσιμα μέσα διάσωσης. Για τα εμπορικά πλοία τα γυμνάσια αυτά γίνονται μια φορά το μήνα και στα επιβατηγά μια φορά τη βδομάδα. Η καθοριστική σημασία των γυμνασίων αυτών είναι αδιαμφισβήτητη καθώς έτσι επιβεβαιώνεται ή όχι η ετοιμότητα του προσωπικού για την αντιμετώπιση μιας κρίσης. Τα λάθη στις περιπτώσεις αυτές στοιχίζουν ανθρώπινες ζωές.

Γ9. Ship's certificates and documents-Crew training, Certification & Watchkeeping

**DEPARTMENT OF MARINE SERVICES AND MERCHANT SHIPPING
ANTIGUA AND BARBUDA, W.I.**

CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR) DOCUMENT NUMBER 2
FOR THE SHIP WITH THE IMO NUMBER: IMO 7 727 073

Information

1 This document applies from (date): 2006/01/16

2 Flag State: Antigua and Barbuda W.I.

3 Date of registration with the State indicated in 2: 2006/01/16

4 Name of Ship: ANIEK

5 Port of Registration: St. John's

6 Name of current registered owner(s) and their registered address(es): Aniek Shipping B.V., Dijkweg 21, 9905 TD Nieuwe-Holwerde, Netherlands

7 If applicable, name of current registered bareboat charterer(s) and their registered address(es): Jan Wind Shipping (Antigua) Ltd., St. John's, Antigua, W.I.

8 Name of Company (International Safety Management) and its registered address(es) and address(es) of its safety management activities: Jan Wind Shipping B.V., Oudegracht 168, 1811 CP Alkmaar, Netherlands

9 Name of all classification societies with which the ship is classed: Bureau Veritas

10 Administration/Government/Recognized Organization which issued Document of Compliance and the body which carried out audit (if different): Bureau Veritas

11 Administration/Government/Recognized Organization which issued Safety Management Certificate and the body which carried out audit (if different): Bureau Veritas

12 Administration/Government/Recognized Organization which issued International Ship Security Certificate and the body which carried out audit (if different): Bureau Veritas

13 Date on which the ship ceased to be registered with the state indicated in 2: N/A

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

No RTD/DVE/20060411094425

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as amended by resolution MEPC.39(29), (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of
ANTIGUA AND BARBUDA
By BUREAU VERITAS

(Note: This Certificate shall be supplemented by a Record of Construction and Equipment.)

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
ANIEK	V22R3	ST. JOHNS	941.59*	7727073

Displacement of ship (metric tons) (for oil tankers) :-

TYPE OF SHIP

Oil tanker

Ship other than oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex 1 of the Convention

Ship other than any of the above

THIS IS TO CERTIFY

1. That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex 1 of the Convention; and

2. That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex 1 of the Convention.

This Certificate is valid until 29 November 2007 *

subject to surveys in accordance with Regulation 4 of Annex 1 of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based: 17/01/2006

Issued at Rotterdam, on the 11 April 2006

Date of next survey: 29/11/2002

* Valid only when the Supplement No. RTD/DVE/20060411094758 is available for inspection.

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

BUREAU VERITAS

P. Schijve

By Order of the Secretary

* The gross tonnage of the s.s. ANIEK has been measured under the tonnage measurement rules of 01/01/1982 as applicable during new building of the before mentioned vessel. Under these rules the vessel was measured as 941.59 GRT and 943.95 NET.

* Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 8(7) of Annex 1 of the Convention. The day and month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 10(1) of Annex 1 of the Convention, unless amended in accordance with regulation 8(8) of Annex 1 of the Convention.

HE 7412a - Page 1/4

Εικόνα

γ79: Continuous Synopsis Report Εικόνα γ80: International Oil Pollution Prevention Certificate

Όλα τα πλοία σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζει ο ISM υποχρεούνται να φέρουν διάφορα πιστοποιητικά που το κάθε ένα πιστοποιεί την αξιοπιστία του πλοίου στους διάφορους τομείς. Από όλα τα πιστοποιητικά του πλοίου που ελέγχουν οι επιθεωρητές εμφανίζονται ελλείψεις στα:

- Cargo Ship Safety Equipment Certificate
- Continuous Synopsis Report
- International Oil Pollution Prevention Certificate

,χωρίς όμως αυτά να προκαλούν συνήθως την παρακράτηση του πλοίου.

Αντιθέτως, το ενδιαφέρον επικεντρώνεται στα πιστοποιητικά του προσωπικού του πλοίου τα οποία, απ' ότι είδαμε από την έρευνα μας, δεν βρίσκονται όπως προβλέπεται με αποτέλεσμα οι επιθεωρητές ακόμα και να προχωρήσουν σε παρακράτηση το πλοίο. Αυτά είναι τα:

- Certificate of Competency
- Certificate for Masters and Officers
- Number of Crew/ Composition (According to Minimum Safe Manning Doc.)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ΄

Checklist

PSC CHECKLIST

MAIN AREA/ITEM	Check with respect to
Master's office & responsibilities	PSC inspections in the Master's office
• Ship's certificates & documents	Original copies available, validity, stamps, signatures, endorsements & entries
• Crew (STCW)	All personnel adequately certificated and documents available, records of rest etc.
• SOPEP	Approved, updated and contact details included
• ISM & ISPS CODE	Master to be familiar and have understanding of the Safety Management System (ISM Code) and Ship & Port Security Code (ISPS). All the documents approved, updated & available
Accommodation (ILO)	
• Sanitary facilities	Sufficient, not damaged, clean.
• Ventilation, heating, lighting	In good working condition and clearly marked
• Galley/handling spaces	Cleanliness, satisfactory arrangements and supply of cold and hot water
• Fire Fighting measures	Fire doors operative and in good condition; fire detectors & fire fighting equipment available, in place and in working order
• Fire Control Plan	In place and up to date
• Means of escape	Marking of escape routes and unobstructed
Bridge	
• Radar	In good operating condition
• Magnetic compass	Easily readable, last calibration
• Lights, Shapes, sound signals	In good operating condition
• Nautical charts & publications	Provided on board and validity / up to date
• Echo Sounder	Functioning correctly
• Radio/GDMSS	Installations (Main, MF, MF/HF) in operating condition, tools & spare parts
• VHF installation	In good operating condition
• EPIRB	Validity of battery and hydrostatic release, update maintenance records
• Ship's radar transponder	Correctly located, battery expire date
• NAVTEX	Good performance
• Fire detection	Main control panel and alarm bells in operating condition
Deck	
• Decks, Bulkheads	Corrosion/pitting, cracks, bulking and other damage
• Railings/cat walks	Corrosion/pitting, cracks, bulking, missing parts etc
• Cargo and other hatchways/covers	Corrosion, cracks, bulking to coamings, stays etc., covers in good condition
• Doors (weather tight)	Corrosion, tightness, packing, handles/clamps
• Ventilators, air pipes, casing	Good operating condition, seized/corroded, clearly marked
• Fire dampers, means of control	Good operating condition, seized/corroded, clearly marked
• Mooring arrangements	Condition of ropes/wires, anchoring devices, winches/capstans clearly marked and in good operating condition
• Oil discharge monitoring & control	Operating condition and function test (tankers only)
• Mooring arrangements	

Engine room	
• Main & auxiliary engines	Leakage, instrumentation, insulation of hot surfaces
• Cleanliness of Engine room	Leakage, oil traces in bilge and other parts of engine room, no oily rags
• Bilge pumping arrangement	Bilge pump and bilge high level alarm
• Jacketed piping system for high pressure fuel lines	Approved system in order including collecting tanks and alarms
• Oil record book	Availability on board and correct entries ,up to date
• Retention of Oil on board	Sludge tanks capacity and arrangement/delivery to shore facilities
• Oil Water Separator/filtering equip.	Certificate available, in good operating condition
• 15ppm alarm arrangements	Operating condition and auto-stop
• Steering gear	Leakage/oil spill, defects ,corrosion, functioning correctly
• Fire Fighting measures	Good condition of fire doors, main fire pumps(adequate pressure),equipment available and in operating order, quick closing valves and remote stops
Working Areas	
• Working arrangements	Ensure that the arrangement in any working spaces is satisfactory to prevent accidents and that there are always free entrances /escapes to and from such spaces
• Lighting	Sufficient lighting to perform the work to be carried out
Fire Fighting Equipment	
• Fire detection	Fire detectors in place and as required
• Fire doors	Operative and in good condition
• Fire fighting equipment	Ready availability, portable fire extinguishers ,number, position, last service
• Fixed Fire extinguishing equipment	Operating condition and latest service report
• Fire dampers, means of control,vents	Operating condition, seized/corroded. clearly marked
• Main & emergency fire pumps	Operating condition, easily started and fire lines have sufficient pressure
Life Saving Appliances	
• Life boats	Condition of hull and attachments, inventory as required & in date, proper stowage, engine operative
• Rescue boats	Engine start, condition of hooks & attachments, inventory proper stowage
• Life rafts	Number, auto-release, condition ,last service date, proper stowage
• Launching arrangement	Condition for launching and brakes, well maintained lifeboat davit
• Life buoys	Correct number, good condition, marking, lights, quick release ,lifelines etc
• Life jackets & immersion suits	Correct number, good condition, lights, whistles retro-reflective tape, marking
• Emergency equip. for 2-way	Operating condition, spare batteries, validity
• Embarkation arrangements	Ladders, deck area and clear of obstructions
Load Lines related	(see also deck area)
• Loadings/stability manual	Approved and with latest intact stability information
• Freeboard marks	Marking and position(port & starboard side)
• Overloading	Ship not overloaded
MARPOL related	(see also engine room-ref. MARPOL annex I-oil pollution)
• Annex II(Nox. Pollution)	Cargo record book updated, P&A manual, residue discharge system
• Annex III(harmful substances)	Adequate packing, marking & labeling, proper stowage
• Annex IV(sewage) & V(garbage)	Approved sewage treatment plant, Garbage Management Plan and record book
• Annex VI(air pollution)	Required documentation and crew familiar with operating process

Safety in general	
• Closing devices/watertight doors	Tightness:packing,dogs/clamps,hinges & strength: corrosion,cracks
• Emergency lighting/batteries	Adequate, operating condition, including emergency generator where fitted
• Electrical equipment in general	Insulation, cables, earthing and cleanliness/dryness
• Pilot/accommodation ladder	Condition for safe access(including gangways)
• Means of escape	Marking, condition and no obstructions
SOLAS operational Control	
• Muster list	Entries up to date
• Fire drills/Abandon ship drills	Regularly held and logged
• Fire control plan	Posted in approved form as required
• Manuals, instructions etc	Available and as required
• Continuous Synopsis Report(CSR)	Ensure consistency of information
ISM related	
• Safety & environmental policy	Documented safety, pollution prevention & compliance policy
• Master's responsibility & authority	Described in SMS,understood by master and supported by company
• Recourses and personnel	Crew composition, fitness, familiarization, communication & training resources
• Emergency preparedness	Procedures, drills and company availability 24/7 documented
• Maintenance of ship and equipment	Maintenance routines ,testing and records documented & implemented
ISPS related	
• Ship security plan	Approved and protected from unauthorized access or disclosure
• Ship security officer	SSO on board and familiar with his duties and documented training
• Access control	Establish identification and purpose of visitors
• Restricted areas	Identified and clearly marked
• Records	Records of SSP activities(training,drills,threats etc)to be kept secret
• Ship Security Alert System	Maintenance and test records available; system operational and complies with Flag

ΣΥΝΤΟΜΕΥΣΕΙΣ (ABBREVIATIONS)

PSC	Port State Control
EE	Ευρωπαϊκή Ένωση (EU)
MOU	Memorandum of Understanding
IMO	International Maritime Organization
ILO	International Labour Organization
UN	United Nations
SOLAS	Safety Of Life At Sea
PSCO	Port State Control Officer
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
MARPOL	Marine Pollution
STCW	Standards of Training, Certification and Watch keeping
OPA	Oil Pollution Act
IACS	International Association of Classification Societies
COLREG	Collision Prevention Regulations
ISM	International Safety Management Code
USCG	United States Coast Guard
ISSC	International Ship Security Certificate
GT	Gross Tonnage
SOPEP	Shipboard Oil Pollution Emergency Plans
SQL	Structured Query Language
PSCI	Port State Control Inspection
SMS	Safety Management System
O.W.S	Oil Water Separator
EPIRB	Emergency Position Indicating Radio beacon
ARPA	Automatic Radar Plotting Aid
F.O.	Fuel Oil
L.O.	Lubricating Oil
GDMSS	Global Maritime Distress and Safety System

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Επιθεωρήσεις Πλοίων από τις Κρατικές Αρχές, Διπλωματική Εργασία ΕΜΠ, (Ελληνικά), Γουλανδρής Θ. (2003),
2. Port State Control : A guide for Cargo Ships, Peter Kidman
3. Επιθεωρήσεις πλοίων με Κυπριακή σημαία, Ρούσος Ε. (2006)
4. Microsoft Access Step by Step ,Microsoft Press
5. Διοίκηση για το περιβάλλον στις ναυτιλιακές εταιρείες και ο διεθνής κώδικας ασφαλούς διαχείρισης πλοίων(ISM CODE), Κωστάρας Γ.
6. Κοκολακης Γ., Σπηλιώτης Ι. (1999), Εισαγωγή στη θεωρία Πιθανοτήτων και Στατιστική, Συμεών, (Ελληνικά).

Περιοδικός Τύπος

1. Annual Report 2004, NKK
2. Annual Report 2007, NKK
3. Annual Report 2005, LR
4. Annual Report 2006, LR
5. Annual Report 2007, Paris MOU

Internet sites

1. Ηλεκτρονική διεύθυνση του PARIS MOU : www.parismou.org
2. Ηλεκτρονική διεύθυνση του AMSA : www.amsa.gov.au
3. Ηλεκτρονική διεύθυνση του IACS : www.iacs.org.uk
4. Ηλεκτρονική διεύθυνση του Equasis : www.equasis.org
5. Ηλεκτρονική διεύθυνση του P & I : www.ukpandi.com
6. Ηλεκτρονική διεύθυνση του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας της Κύπρου:
www.shipping.gov.cy