

Η τήρηση των διεθνών κανονισμών, τόσο από τα πλοία όσο και από τις ναυτιλιακές εταιρίες σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση SOLAS

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΡΙΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ  
ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ ΣΤΕΛΛΑ

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

**ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΡΙΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ**

**ΘΕΜΑ: Η τήρηση των διεθνών κανονισμών, τόσο από τα πλοία όσο και από τις ναυτιλιακές εταιρίες σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση SOLAS.**

**ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ ΣΤΕΛΛΑ**

**Α.Γ.Μ: 4072**

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 16 ΜΑΙΟΥ 2020**

**Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:**

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

## **Περιεχόμενα:**

Εισαγωγή .....	5
----------------	---

### **Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>**

1.1.Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός .....	9
1.2. Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, όπως ισχύει και Πρωτόκολλα του 1978 (MARPOL 73/78 - Ν. 1269/1982) και του 1997 (MARPOLPROT 1997 - Ν. 3104/2003 .....	13
1.3. Η Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών, όπως ισχύει (STCW 1978/95 - Ν. 1314/1983) .....	14

### **Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup>**

2.1. Η Σύμβαση SOLAS .....	16
2.2. Η τροποποίηση της σύμβασης SOLAS .....	19
2.3. Τα Σωστικά Μέσα και οι Διατάξεις .....	20
2.4. Η Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας .....	20
2.5. Ειδικά Μέτρα Ενίσχυσης της Ναυτικής Ασφάλειας .....	21
2.6. Ο Κώδικας ISPS .....	22
2.7. Υποχρεώσεις .....	23
2.7.1. Υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων κρατών .....	23
2.7.2. Η Δήλωση Ασφάλειας (Declaration Of Security – DOS) .....	24
2.7.3. Οι Υποχρεώσεις των Ναυτιλιακών Εταιριών .....	26
2.7.4. Ο υπεύθυνος Ασφαλείας και η Ασφάλεια του πλοίου .....	26

**2.7.5. Το Σύστημα Προειδοποίησης Ασφάλειας Πλοίου (Ship Security Alert System – SSAS) ..... 28**

**2.7.6. Τα Μέτρα Ελέγχου και Συμμόρφωσης ..... 30**

**Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup>**

**Επίλογος ..... 32**

**Βιβλιογραφία ..... 34**

**Διαδικτυακή βιβλιογραφία ..... 34**

## Περίληψη

Η παρούσα εργασία εξετάζει την τήρηση των διεθνών κανονισμών, τόσο από τα πλοία όσο και από τις ναυτιλιακές εταιρίες σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση SOLAS. Παρουσιάζεται η σημασία που διαδραματίζει η ασφάλεια στις θαλάσσιες και ναυτιλιακές διεργασίες για τον άνθρωπο και το περιβάλλον. Έπειτα γίνεται αναφορά στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, στον ρόλο και τις δραστηριότητές του αλλά και στις συμβάσεις που υπογράφει και διασφαλίζει. Το δεύτερο κεφάλαιο τις εργασίας εστιάζει στη Σύμβαση SOLAS, τη σύμβαση για την ανθρώπινη ασφάλεια κατά τις θαλάσσιες μεταφορές, στο ιστορικό της πλαίσιο και στις τροποποιήσεις που αυτή έχει υποστεί. Τέλος αναλύονται τα μέτρα, ο όροι και οι διατάξεις που οφείλουν να τηρούνται σύμφωνα με τη σύμβαση, παρουσιάζονται οι τεχνικές λεπτομέρειες, ο ρόλοι και οι ορισμοί σχετικά με την ασφάλεια. Ακολουθεί η διαδικασία της συμμόρφωσης τόσο από τα πλοία όσο και από τις ναυτιλιακές εταιρίες. Ο επίλογος της παρούσας εργασίας τονίζει τη σημασία που έχει η τήρηση των διεθνών κανονισμών, τόσο από τα πλοία όσο και από τις ναυτιλιακές εταιρίες σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση SOLAS για τη μέγιστη δυνατή προστασία της ανθρώπινης ασφάλειας στις ναυτιλιακές δραστηριότητες

## Εισαγωγή

Η ναυτιλία και οι θαλάσσιες μεταφορές αποτέλεσαν τον πιο σταθερό κλάδο καθώς επίσης και έναν από τους ισχυρότερους οικονομικούς παράγοντες στην εξέλιξη του καπιταλιστικού συστήματος τουλάχιστον τους τελευταίους τέσσερεις αιώνες. Οι ανθρώπινες κοινωνίες που εστίαζαν τις δραστηριότητές τους κυρίως στη ναυτιλία αποτελούσαν τις περισσότερο παγκοσμιοποιημένες κοινωνίες καθώς ένας εργαζόμενος στη βιομηχανία συναντούσε δυσκολίες στην προοπτική του να εργαστεί σε μια ξένη χώρα. Αντίθετα ένας εργαζόμενος από μια χώρα είχε σχετικά πιο πλεονεκτική θέση έτσι ώστε να εργαστεί σε μία ναυτιλιακή εταιρία μιας άλλης χώρας, ακόμα και διαφορετικής ηπείρου.

Ο κλάδος της ναυτιλίας σε πολύ μεγάλο βαθμό αποτελεί έναν κλάδο όπου η ανταγωνιστικότητα κορυφώνεται και η επιχειρηματικότητα δραστηριοποιείται όλο και περισσότερο. Η ναυτιλία, συγκριτικά με την υπόλοιπη βιομηχανία παρέχει υψηλού επιπέδου μεταφορικές δυνατότητες σε κάθε διαδρομή, συνδυαστικά με ένα σχετικά χαμηλό κόστος για τους ναυλωτές (Τσαμπούλας, 2009). Ωστόσο πρόκειται για έναν κλάδο ο οποίος χαρακτηρίζεται από πολλούς κινδύνους. Κινδύνους που αφορούν τόσο στα πληρώματα – το ανθρώπινο δηλαδή δυναμικό – όσο και στα ίδια τα πλοία. Φυσικά ο κίνδυνος διευρύνεται και στο περιβάλλον με τον φόβο της ρύπανσης και της μόλυνσης του φυσικού πλούτου σε περιπτώσεις ατυχημάτων.

Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου η παγκόσμια κοινότητα ήρθε αντιμέτωπη με πολύ σοβαρά ναυτιλιακά ατυχήματα. Τα ατυχήματα αυτά έχουν παίξει σημαντικό ρόλο στη ρύπανση και τη μόλυνση του περιβάλλοντος. Σύμφωνα με τη Σύμβαση του Ελσίνκι, ως ρύπανση, ορίζεται η εισαγωγή διαφόρων ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον από τον ανθρώπινο παράγοντα με άμεσο ή έμμεσο τρόπο, που δύνανται να επιφέρουν επιβλαβείς συνέπειες, όπως την επιβάρυνση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας, σοβαρές συνέπειες για την ανθρώπινη υγεία, τη δημιουργία εμποδίων πολλών θαλάσσιων δραστηριοτήτων και τον περιορισμό του επιπέδου ποιότητας της χρήσης και του πλούτου των θαλάσσιων υδάτων (σύμβαση του Ελσίνκι). Ανά διαστήματα λοιπόν έλαβαν χώρα σοβαρά ατυχήματα, τα οποία δεν προκάλεσαν απλώς τη μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος αλλά επηρέασαν σημαντικά το σύνολο των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων καθώς η διαδικασία της περιβαλλοντικής ρύπανσης είναι μια σύνθετη, επιβλαβής διαδικασία.

Για τη συνειδητοποίηση του μεγέθους του προβλήματος που μπορεί να δημιουργείται από τέτοια ατυχήματα, πρέπει να γίνει αντιληπτός ο ρόλος που διαδραματίζει ο θαλάσσιος παράγοντας σε ένα σύνολο ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Είτε γίνεται λόγος για ωκεανούς είτε για κλειστές θάλασσες όπως είναι η Μεσόγειος Θάλασσα, πρόκειται για καθοριστικούς παράγοντες στο σύνολο της πλανητικής ανάπτυξης. Για παράδειγμα, μέσω του φυτοπλαγκτόν που συναντάται στη θάλασσα, παράγεται το σημαντικότερο ποσοστό οξυγόνου της ατμόσφαιρας και η πλανητική θερμική ισορροπία. Παράλληλα, δημιουργούνται προβλήματα στις δραστηριότητες της αλιείας και στην προσφορά καθαρής τροφής στον ανθρώπινο πληθυσμό, ενώ επηρεάζονται αρνητικά οι δραστηριότητες της ναυτιλίας, του εμπορίου και του τουρισμού.

Με την προβολή τέτοιων ατυχημάτων ή δυστυχημάτων δημιουργείται μια εξαιρετικά αλγεινή εντύπωση στο ευρύ κοινό για τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Για την αποφυγή της εικόνας αυτή, έλαβαν χώρα διάφορες πρωτοβουλίες για την πρόληψη τέτοιων συμβάντων από διάφορες κυβερνήσεις. Στους διεθνείς οργανισμούς ξεκίνησε μία συζήτηση για τη δημιουργία ενός καινούργιου κανονιστικού πλαισίου αλλά και για τη διόρθωση του υπάρχοντος. Έτσι οι διεθνείς οργανισμοί ανέπτυξαν διαδικασίες αυτορρύθμισης, αποσκοπώντας στην αύξηση των ποσοστών ασφάλειας και αποδοτικότητας των δραστηριοτήτων της ναυτιλίας. Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM code), είναι ένα ενδεικτικό παράδειγμα. Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM code) απέδωσε πολύ σημαντικά και ωφέλιμα αποτελέσματα στις ναυτιλιακές δραστηριότητες αυξάνοντας τα ποσοστά της ασφάλειας ([www.nee.gr/.../94EEE%20pollution%20prevention%20brochure.pdf](http://www.nee.gr/.../94EEE%20pollution%20prevention%20brochure.pdf)). Συνολικά μπορεί να ειπωθεί πως το θεσμικό καθεστώς της διεθνούς ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από ρυθμιστική επάρκεια για ένα αρκετά διευρυμένο φάσμα θεμάτων.

Με δεδομένα τα παραπάνω στοιχεία, γίνεται σαφές πως μια σειρά από συμβάσεις και συμφωνίες ήταν απαραίτητη ώστε να βελτιωθεί η παραπάνω κατάσταση. Οι συμβάσεις αυτές αποτελούν διακρατικές συμφωνίες με δεσμευτικό χαρακτήρα ανάμεσα στα κράτη που τις συνάπτουν. Πολλοί διεθνείς οργανισμοί όπως ο IMO, ο ILO και το UN, ανέπτυξαν ένα πλαίσιο εργασίας το οποίο είχε στις αρμοδιότητές του την ανάπτυξη και τον έλεγχο των συμβάσεων αυτών. Μια υπαρκτή κατάσταση γεννάει την αναγκαιότητα για την πραγματοποίηση κάποιας από τις υπάρχουσες

συνθήκες και συμβάσεις και αυτός είναι και ο τρόπος με τον οποίο γεννήθηκαν αυτές. Μια σειρά από διπλωματικές διασκέψεις προετοιμάζουν τα σχέδια του κανονισμού της εκάστοτε σύμβασης και συνθήκης μέχρι να προκύψει το τελικό σχέδιο και περιεχόμενο της σύμβασης αυτής.

Όλα τα κράτη μέλη που συμμετέχουν στον ΙΜΟ - αναλύεται διεξοδικά ο ρόλος του και λειτουργία του στο πρώτο κεφάλαιο - μπορούν να λάβουν μέρος στις διπλωματικές διασκέψεις για τη συγκρότηση και την υιοθέτηση μιας συνθήκης. Συμμετοχή των κρατών μελών είναι ισότιμη και συνεπάγεται τόσο εφάμιλλα δικαιώματα όσο και εφάμιλλες υποχρεώσεις. Τα κράτη μέλη δεσμεύονται να τηρούν και να προασπίζονται το περιεχόμενο της κάθε προσυμφωνημένης σύμβασης.

Για παράδειγμα, το 1952 έλαβε χώρα στο Λονδίνο, μια τέτοια συνδιάσκεψη με θεματική τη θαλάσσια ρύπανση, από τη στιγμή που τα ποσοστά του όγκου του μεταφερόμενου πετρελαίου δια θαλάσσης αυξήθηκε τις δεκαετίες του 1950 και 1960. Από τη συνδιάσκεψη αυτή προέκυψε η Συνθήκη του 1954 για την Πρόληψη της Ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο με την ονομασία OILPOL. Η OILPOL όριζε μια σειρά από απαγορευμένες ζώνες που έφταναν μέχρι και 50 ναυτικά μίλια από την εκάστοτε στεριά. Φυσικά η συγκεκριμένη συνθήκη γνώρισε πολλές σταδιακές ενημερώσεις και αναδιαρθρώσεις μέσα στο πέρασμα των χρόνων ([http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic\\_id=231#1](http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=231#1)).



**Εικόνα 1<sup>η</sup>: Πλοίο πάνω στο σκίτσο της υδρογείου**



Όλες οι συμβάσεις εμπεριέχουν ένα σύνολο κριτηρίων που καθορίζουν τους όρους που χρίζουν ικανοποίησης προκειμένου θεωρούνται ισχύουσες. Φυσικά αναλόγως της κάθε σύμβασης παρατηρούνται σημαντικές διαφοροποιήσεις τόσο σε ποσοτικό όσο και σε ποιοτικό επίπεδο όσον αφορά τους όρους αυτούς. Για παράδειγμα, όσον αφορά στη σύμβαση SOLAS – τη σύμβαση που εξετάζει η παρούσα εργασία – ήταν απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου να τεθεί σε ισχύ, να γίνει αποδεκτή τουλάχιστον από είκοσι πέντε κράτη, των οποίων ο εμπορικός στόλος θα έπρεπε να περιλαμβάνει τουλάχιστον το 50% της παγκόσμιας ακαθάριστης χωρητικότητας.

Στις άνωθεν συνδιασκέψεις όλα τα κράτη μέλη του IMO, αποστέλλουν αναγνωρισμένους αντιπροσώπους οι οποίοι συμμετέχουν ενεργά, εκπροσωπώντας το κράτος τους. Οι αντιπρόσωποι αυτοί έχουν τη δικαιοδοσία να υπογράψουν εξ ονόματος του κράτους τους. Από τη στιγμή που η εκάστοτε συνθήκη επικυρώνεται, αυτόματα θεωρείται έγκυρη και η υπογραφή του κάθε αντιπροσώπου. Η διαδικασία αυτή αποτελεί μια δεσμευτική συνθήκη για το κάθε κράτος που υπογράφει τη σύμβαση. Στη συνέχεια η σύμβαση παραμένει ανοικτή για ένα διάστημα δώδεκα μηνών από την υπογραφή της προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα να υπογραφεί και από άλλα κράτη τα οποία εν συνεχεία θεωρούνται με τη σειρά του συμβαλλόμενα μέρη.

Στο επόμενο κεφάλαιο παρουσιάζεται ο ρόλος και η λειτουργία του IMO, του οργανισμού που αναφέρθηκε αρκετές φορές στο εισαγωγικό μέρος. Παράλληλα παρουσιάζεται ο ρόλος που διαδραμάτισε τόσο στην υπογραφή της σύμβασης SOLAS όσο και σε άλλες σημαντικές συμβάσεις που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία στον ναυτιλιακό τομέα.

# Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>

## 1.1.Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

Η ίδρυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού χρονολογείται στις 17 Μαρτίου του 1948. Η πρώτη του συνεδρία του όμως έλαβε χώρα τον Γενάρη του 1959. Η ονομασία του όπως συναντάται στη διεθνή βιβλιογραφία είναι IMO–International Marine Organization–και έτσι είναι ευρέως γνωστός στους ναυτιλιακούς κλάδους. Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας – στο εξής ΔΝΟ – είναι ένας οργανισμός ο οποίος υπάγεται στα Ηνωμένα Έθνη με έδρα το Λονδίνο, με σκοπό την ασφάλεια και την προστασία της παγκόσμιας ναυτιλίας και την πρόληψη της ρύπανσης που δυνητικά μπορεί να προέλθει από τα πλοία. Επιπλέον δραστηριότητες και αρμοδιότητες του ΔΝΟ, είναι να διευκολύνει την παγκόσμια θαλάσσια κυκλοφορία, επίσης η νομική ενασχόληση, ζητήματα ευθύνης και αποζημιώσεων (<https://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>).



Εικόνα 2<sup>η</sup>: Το λογότυπο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού

Όπως ήδη αναφέρθηκε, ο ΔΝΟ, τελεί υπό την αιγίδα του ΟΗΕ και οι κανόνες για τις χώρες που αποτελούν μέλη του οργανισμού είναι δεσμευτικοί και εξαιρετικά αυστηροί. Οι συμβάσεις του, όπως η SOLAS και η MARPOL, αφορούν σε πολύ σοβαρά ζητήματα, όπως είναι η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και υγείας στη θάλασσα, η πρόληψη της ρύπανσης και της μόλυνσης του περιβάλλοντος, η ασφάλεια των ίδιων των πλοίων κλπ.. Οι συμβάσεις αυτές προσφέρουν κατευθυντήριες οδηγίες για την κατασκευή των πλοίων και τις προϋποθέσεις που αυτά οφείλουν να πληρούν. Φυσικά οι κανόνες αυτοί δεν είναι στατικοί αλλά αντιθέτως εξελίσσονται ακολουθώντας την εξέλιξη στη ναυπηγική επιστήμη και τις επιδείξεις που προέρχονται από τους νηογνώμονες. Σημαντικό ρόλο στη διαδικασία αυτή διαδραματίζουν και οι τομείς της ναυτικής υποδομής, όπως το ικανοποιητικό επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτών, αλλά και την ορθή διαχείριση κάθε τύπου φορτίου, από πετρέλαιο μέχρι τα πλέον επικίνδυνα φορτία. Κάτι τέτοιο καθίσταται δυνατό με την χρήση αυστηρών μέτρων, προδιαγραφών και διαδικασιών.

Οι νηογνώμονες είναι οι φορείς που γνωρίζουν και ελέγχουν τα πλοία. Νηογνώμονες ονομάζονται οι εταιρείες κατάταξης πλοίων (Classification Societies). Οι εταιρίες αυτές αποτελούν ιδιωτικούς οργανισμούς, οι οποίοι έχουν την κρατική αναγνώριση, με βασική κατεύθυνσή τους την επιθεώρηση και την ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις, σύμφωνα με προδιαγραφές που έχουν τεθεί από τους ίδιους (Πουλαντζάς, 2005). Υπάρχουν ωστόσο και οι περιπτώσεις, σπανιότερα, που οι νηογνώμονες λειτουργούν κάτω από κρατική αιγίδα. Επιπλέον οι οργανισμοί αυτοί προχωρούν στον καθορισμό και την κατάταξη των πλοίων, με βάση τα χαρακτηριστικά τους, σε κατηγορίες και σε κλάσεις. Όταν γίνεται λόγος για την κλάση ενός πλοίου, πρόκειται για την αποτύπωση του βαθμού ασφαλείας του πλοίου αλλά και της εμπιστοσύνης για την οποία είναι άξιο σε σχέση με τα μηχανικά και κατασκευαστικά χαρακτηριστικά που το αφορούν (Κιάντου – Παμπούκη, 1993).

Απαραίτητο στο σημείο αυτό είναι να αναφερθεί και το γεγονός πως στον ΔΝΟ συμμετέχει και το ελληνικό κράτος, αναγνωρίζοντας τον σημαντικό ρόλο που επιτελεί ο Οργανισμός στη διεύθυνση όλων των θεμάτων που σχετίζονται με την παγκόσμια ναυτιλία. Το ελληνικό κράτος συμμετέχει στις συνεδριάσεις και τις διεργασίες του οργανισμού παραθέτοντας προτάσεις, που ρυθμίζουν τη ναυτιλιακή δραστηριοποίηση με ρεαλιστικό τρόπο. Οι ρυθμίσεις που προτείνονται από τη

συμμετοχή του ελληνικού κράτους αποσκοπούν στο να ισχύουν καθολικά για όλα τα πλοία ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν.

Στον ΔΝΟ συμμετέχουν σήμερα 174 κράτη – μέλη και τρία επιπλέον μέλη τα οποία θεωρούνται συνδεδεμένα. Με τον ΔΝΟ έχουν συνεργαστεί εξήντα τρεις διακυβερνητικοί οργανισμοί αλλά και ογδόντα μη κυβερνητικές οργανώσεις με επικουρικό και συμβουλευτικό ρόλο. Τα κράτη – μέλη του οργανισμού κατηγοριοποιούνται σε τρεις κατηγορίες, την Α΄, την Β΄ και την Γ΄. Η κατηγοριοποίηση λαμβάνει χώρα στηριζόμενη στο ενδιαφέρον και στην ενασχόληση του κάθε κράτους – μέλους με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Η Ελλάδα, ως ένα κατεξοχήν ναυτιλιακό κράτος που δραστηριοποιείται σε πολύ μεγάλο βαθμό με τις υπηρεσίες της θάλασσας, αλλά και ως ένα από τα ιδρυτικά μέλη του Οργανισμού, ανήκει στην πρώτη κατηγορία.

Όσον αφορά στα όργανα και στη δομή του ΔΝΟ, υπάρχουν τα όργανα της Συνέλευσης και του Συμβουλίου. Η Συνέλευση θεωρείται δομικά το ανώτατο διοικητικό όργανο του ΔΝΟ και πραγματοποιεί συνεδρίες κάθε δύο χρόνια σε συνόδους που θεωρούνται τακτικές. Ωστόσο υπάρχει η δυνατότητα, όταν και αν μια κατάσταση ή ένα γεγονός θεωρηθεί από τον ΔΝΟ κρίσιμο και σημαντικό, να πραγματοποιούνται έκτακτες Συνελεύσεις, εκτός των καθιερωμένων διαδικασιών που λαμβάνουν χώρα κάθε δύο χρόνια. Το όργανο της Συνέλευσης έχει την αρμοδιότητα να εγκρίνει τα προγράμματα εργασίας, να ψηφίζει τον προϋπολογισμό, να καθορίζει τις χρηματοδοτικές ανάγκες, αλλά και να εκλέγει το Συμβούλιο του ΔΝΟ.

Αναφορικά με το Συμβούλιο του Οργανισμού, όπως ήδη αναφέρθηκε εκλέγεται από τη Συνέλευση του ΔΝΟ. Αποτελεί εκτελεστικό όργανο του Οργανισμού και εποπτεύει τη συνολική δραστηριοποίησή του. Από τη στιγμή που οι διαδικασίες της Συνέλευσης δεν πραγματοποιούνται τακτικά αλλά κάθε δύο χρόνια, το Συμβούλιο έχει την υπευθυνότητα της εκτέλεσης των καθηκόντων της Συνέλευσης και της πραγματοποίησης συστάσεων προς τα κράτη – μέλη του ΔΝΟ, σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα αλλά και την πρόληψη της μόλυνσης και της ρύπανσης του περιβάλλοντος. Παράλληλα με τις προαναφερθείσες αρμοδιότητες, το Συμβούλιο είναι υπεύθυνο για τον συντονισμό κάθε δράσης του Οργανισμού, για την κατάρτιση σχεδίου προγράμματος εργασιών και προβλέψεων του προϋπολογισμού του ΔΝΟ, τα οποία πρέπει πρώτα να εγκριθούν από τη διαδικασία της Συνέλευσης, για τη λήψη

εκθέσεων και προτάσεων των Επιτροπών – θα αναφερθούν στη συνέχεια - και άλλων Οργάνων και την υποβολή τους στη διαδικασία της Συνέλευσης, με τον απαραίτητο σχολιασμό και τις απαραίτητες προτάσεις, για τον διορισμό του Γενικού Γραμματέα του Οργανισμού, μόνο αν εκείνος εγκριθεί και από το όργανο της Συνέλευσης και για τη σύναψη συμφωνιών και άλλων ρυθμίσεων που συσχετίζουν τον ΔΝΟ με άλλους οργανισμούς, πάλι με την έγκριση της διαδικασίας της Συνέλευσης.

Εκτός από τα προαναφερθέντα όργανα, σημαντικό είναι να αναφερθούν και η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC), η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC), η Νομική Επιτροπή (LEG), η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας (TC) και η Επιτροπή Διευκόλυνσης (FAL). Παράλληλα δραστηριοποιείται και ένας σημαντικός αριθμός υποεπιτροπών, που υποστηρίζουν το έργο των κύριων τεχνικών επιτροπών.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) αποτελεί το ανώτατο τεχνικό όργανο του ΔΝΟ και έχει αρμοδιότητες που αφορούν στην εξέταση του συνόλου των ζητημάτων που σχετίζονται με το επίπεδο της εφαρμογής του ΔΝΟ και διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο όσον αφορά στην ασφάλεια στη θάλασσα. Τέτοια ζητήματα είναι τα βοηθήματα που εξυπηρετούν στην πλοήγηση, η κατασκευή και ο εξοπλισμός του κάθε πλοίου, η ασφαλής επάνδρωση των σκαφών με ανθρώπινο δυναμικό έμπειρο και άρτια εκπαιδευμένο, οι κανόνες για την αποφυγή ατυχημάτων όπως οι συγκρούσεις των σκαφών, η διαχείριση φορτίων που θεωρούνται επικίνδυνα, οι υδρογραφικές πληροφορίες, τα ημερολόγια καταγραφής και τα αρχεία πλοήγησης, η διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων που μπορεί να έχουν συμβεί, η έρευνα και διάσωση φορτίων και ανθρώπων σε περιπτώσεις ατυχημάτων.

Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) έχει την αρμοδιότητα της εξέτασης κάθε θέματος που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ΔΝΟ και αφορά στην πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης από τα πλοία. Φροντίζει παράλληλα για την τροποποίηση και τις απαραίτητες αλλαγές που μπορούν να κριθούν αναγκαίες όσον αφορά τις υπάρχουσες συμβάσεις και τους υπάρχοντες κανόνες προκειμένου η ασφάλεια να επιτυγχάνεται στον μέγιστο δυνατό βαθμό.

Στη συνέχεια, η Νομική Επιτροπή, αποτελεί το αρμόδιο τεχνικό όργανο για την εξέταση όλων των θεμάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ΔΝΟ και έχουν νομικές προεκτάσεις. Ακολουθεί η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας, η οποία

αποτελεί το αρμόδιο τεχνικό όργανο για τη μελέτη όλων των θεμάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ΔΝΟ, που σχετίζονται με την πραγματοποίηση σχεδίων τεχνικής συνεργασίας για τα οποία ο Οργανισμός λειτουργεί ως εκτελεστικός ή συνεργαζόμενος οργανισμός. Τέλος ακολουθεί η Επιτροπή Διευκόλυνσης, η οποία αποτελεί το σχετικό τεχνικό όργανο για τη μελέτη κάθε ζητήματος που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ΔΝΟ, που σχετίζεται με την εξάλειψη περιττών διατυπώσεων και μείωσης του διοικητικού άγχους στη διεθνή ναυτιλία.

Κάποιες από τις πιο γνωστές συμβάσεις που αφορούν σε διατάξεις σχετικά με τη ναυτιλία και τις θαλάσσιες δραστηριότητες ανήκουν στον ΔΝΟ. Αυτές είναι η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, όπως ισχύει (SOLAS 1974 - Ν. 1045/1980) και Πρωτόκολλο του 1988 (SOLASPROT 1988 - Ν. 2208/1994), η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, όπως ισχύει και Πρωτόκολλα του 1978 (MARPOL 73/78 - Ν. 1269/1982) και του 1997 (MARPOLPROT 1997 - Ν. 3104/2003) και η Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών, όπως ισχύει (STCW 1978/95 - Ν. 1314/1983).

Η σύμβαση SOLAS που αποτελεί και τη βασική θεματική της παρούσας εργασίας εξετάζεται στο επόμενο κεφάλαιο αναλυτικά και αυτοτελώς. Στο παρόν κεφάλαιο θα παρουσιαστούν περιληπτικά οι άλλες δύο συμβάσεις.

## **1.2. Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, όπως ισχύει και Πρωτόκολλα του 1978 (MARPOL 73/78 - Ν. 1269/1982) και του 1997 (MARPOLPROT 1997 - Ν. 3104/2003)**

Η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL 73/78) είναι η κυρίαρχη διεθνής θαλάσσια σύμβαση που δημιουργήθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) προκειμένου να αποφευχθεί η ρύπανση από τα πλοία, που μπορεί να εκδηλωθεί ως αποτέλεσμα τόσο των τυχαίων όσο και των επιχειρησιακών αιτιών. Πρόκειται για μια πράξη που τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου του 1983 και προέκυψε από τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της

Ρύπανσης από τα Πλοία, του 1973 και το συνέδριο του 1978 για την ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης.

Η σύμβαση MARPOL 73/78 είναι μια σύμβαση με διεθνή εμβέλεια για δύο βασικούς λόγους. Ο πρώτος λόγος είναι η εφαρμογή που έχει σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές, χωρίς την ύπαρξη κανενός γεωγραφικού περιορισμού. Ο δεύτερος λόγος έχει να κάνει με το γεγονός πως οι διαδικασίες υπογραφής, επικύρωσης και αποδοχής της MARPOL 73/78, είναι ανοικτές για οποιοδήποτε κράτος αποφασίσει να ενταχθεί στη συγκεκριμένη συνθήκη. Η συγκεκριμένη σύμβαση εστιάζει περισσότερο στα πλοία αντί για τις θαλάσσιες περιοχές. Έτσι η σύμβαση MARPOL 73/78 εφαρμόζεται αποκλειστικά τα εσωτερικά ύδατα των παρακτίων κρατών, π.χ. σε κόλπους, όρμους, δέλτα ποταμών και λιμάνια.

Η σύμβαση MARPOL 73/78 δεν είναι μόνο η βασική σύμβαση που προστατεύει το θαλάσσιο περιβάλλον αλλά επιτελεί επίσης το ρόλο της προστασίας της ατμόσφαιρας από τη ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία. Το δεξαμενόπλοιο Torrey Canyon προσέκρουσε στις βραχώδεις ακτές της Κορνουάλης το 1967. Το ατύχημα αυτό ήταν ο καταλύτης για την έγκριση της σύμβασης MARPOL, καθώς αποτελούσε τη μεγαλύτερη διαρροή πετρελαιοφόρου που καταγράφηκε μέχρι εκείνη τη στιγμή, η οποία οδήγησε στη δημιουργία μιας εξειδικευμένης επιτροπή για τη ρύπανση από τα πλοία στο IMO (Επιτροπή για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος) και την ανάπτυξη και έγκριση της MARPOL, καθώς και τη θέσπιση μιας σειράς από παγκόσμιες συνθήκες που αφορούν την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημίες από τη ρύπανση από πετρέλαιο (<http://www.marpoltraining.com>).

### **1.3. Η Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών, όπως ισχύει (STCW 1978/95 - N. 1314/1983).**

Η σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW 1978/95 - N. 1314/1983), υιοθετήθηκε στις 7 Ιουλίου 1978 ενώ άρχισε να θεωρείται εν ισχύ το 1984. Η εφαρμογή της παρούσας σύμβασης ήταν μια εξαιρετικά δύσκολη και επίπονη διαδικασία καθώς συνάντησε πάρα πολλά εμπόδια καθώς συνάντησε τις έντονες αντιδράσεις ενός πολύ σημαντικού τμήματος του

παγκοσμίου κεφαλαίου, δηλαδή των πλοιοκτητών. Αυτό συνέβη καθώς η σύμβαση αφορούσε και το κόστος της μισθοδοσίας προς το προσωπικό από τους πλοιοκτήτες αλλά και τα αιτήματα των ναυτικών συνδικάτων εργαζομένων στον κλάδο. Καλούνταν λοιπόν να συμμορφώσει τα αντιπαραθετικά συμφέροντα δύο αντιμαχόμενων πλευρών.

Τα κεφάλαια της STCW, περιλαμβάνουν διατάξεις σε σχέση με το γνωστικό αντικείμενο των πλοιάρχων, των αξιωματικών και συγκεκριμένων πόστων του πληρώματος, το ζήτημα των ραδιοεπικοινωνιών αλλά και την εξειδικευμένη εκπαίδευση που πρέπει να έχει το πλήρωμα που επανδρώνει κάποιο συγκεκριμένο τύπο πλοίου. Επίσης συμπεριλαμβάνονται ρυθμίσεις που σχετίζονται με την υποχρεωτική εκπαίδευση στα καινούρια μέλη του πληρώματος, η εξειδικευμένη εκπαίδευση προβλέπεται για τους χειριστές σωσίβιων λέμβων καθώς και για το αρμόδιο προσωπικό σε θέματα ασφαλείας και ιατρικής πρόληψης. Τέλος, προβλέπονται ζητήματα που αφορούν την έκδοση πιστοποιητικών σε ναυτικούς που πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την εκτέλεση φυλακής κατά τη διάρκεια της ναυτολόγησης είτε στη γέφυρα είτε στο μηχανοστάσιο καθώς ρυθμίσεις για την εκτέλεση της φυλακής.

Με το πέρασμα των χρόνων η σύμβαση υπέστη μια σειρά από αλλαγές. Η διασφάλιση της υγείας του ανθρώπινου δυναμικού αλλά και η προστασία του περιβάλλοντος άλλωστε, είναι τομείς που απαιτούν σοβαρό επαγγελματισμό και τήρηση των κανόνων στην εκτέλεση των καθηκόντων (Kit-FaiPun, 2003). Αλλαγές υπέστη η σύμβαση το 1990, το 1995, το 2006 και το 2010. Οι αλλαγές αυτές εστίαζαν και έδιναν μεγαλύτερη έμφαση στη βελτίωση των διατάξεων ελέγχου και επικοινωνίας της πιστοποίησης.



## Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup>

### 2.1. Η Σύμβαση SOLAS

Η σύμβαση που εξετάζει η παρούσα εργασία είναι η σύμβαση SOLAS–Safety Of Life At Sea – δηλαδή η σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Η SOLAS αποτελεί την κυριότερη σύμβαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού η οποία εξετάζει ζητήματα αξιοπλοΐας των πλοίων. Άλλωστε αξιακός στόχος της ναυσιπλοΐας είναι σταθερά η βελτίωση της ασφάλειας. Το κίνητρο για την έκδοση της σύμβασης το έδωσε το τραγικό δυστύχημα του Τιτανικού – δυστύχημα με περισσότερους από 1500 νεκρούς – καθώς τότε άνοιξαν πολλές συζητήσεις για τη θαλάσσια ασφάλεια. Επιπλέον το τραγικό δυστύχημα του Τιτανικού αποτέλεσε την αιτία της δημιουργίας του ΔΝΟ.

Η πρώτη έκδοση της σύμβασης SOLAS πραγματοποιήθηκε το 1914, μετά το προαναφερθέν σοβαρό δυστύχημα. Το 1929 η σύμβαση επανεκδόθηκε ενώ το 1948 πραγματοποιήθηκε η τρίτη έκδοση της σύμβασης. Το 1960 έλαβε χώρα η τέταρτη έκδοση της σύμβασης ενώ η πέμπτη και τελευταία έκδοση της σύμβασης εκδόθηκε το 1974 και έχει τη μορφή της σύμβασης που έχουμε σήμερα στα χέρια μας. Μετά από την ενσωμάτωση μιας σειράς τροποποιήσεων άρχισε να ισχύει τον Μάιο του 1980. Η σύμβαση αποσκοπεί στη δημιουργία των ελάχιστων προτύπων για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, σε άμεση συνάρτηση με την ασφάλειά τους.

Από το Μάρτιο του 2016, η SOLAS 1974 έχει 162 συμβαλλόμενα κράτη και καλύπτει σχεδόν το 90% των εμπορικών πλοίων της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας. Έχει ως απαραίτητη προϋπόθεση από όλα τα κράτη σημαίας την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με τις ελάχιστες προδιαγραφές που η σύμβαση ορίζει για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, σε άμεση συνάρτηση με την ασφάλειά τους. Το παράρτημα της διαιρείται σε δώδεκα κεφάλαια. Το πέμπτο της κεφάλαιο εφαρμόζεται εξ ολοκλήρου σε κάθε μορφής σκάφος. Πολλά κράτη έχουν μετατρέψει τις διατάξεις της σύμβασης σε εθνική νομοθεσία και την επιβάλλουν στα σκάφη που φέρουν τη σημαία του κάθε κράτους.



**Εικόνα 3<sup>η</sup>: Οι διεθνείς συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού**

Οι βασικοί λόγοι της θέσπισης της σύμβασης SOLAS είναι η όλο και περισσότερο αυξημένη ανησυχία για την κακή ποιότητα της διοίκησης στον κλάδο της ναυτιλίας, ο συνεχιζόμενος προβληματισμός για τη διατήρηση της ασφάλειας κατά τη διάρκεια των θαλάσσιων μεταφορών και οι τραγικές συνέπειες που είχαν φέρει τα θαλάσσια ατυχήματα τόσο για το έμπυχο δυναμικό όσο και για το περιβάλλον. Έτσι τέθηκαν σε λειτουργία οι μηχανισμοί που θέσπιζαν και ενεργοποιούσαν μια σειρά από μέτρα ασφάλειας αναφορικά με τις ανθρώπινες ζωές που πραγματοποιούν θαλάσσια ταξίδια, με τη βελτίωση των κατασκευαστικών και εξοπλιστικών στοιχείων των πλοίων, για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των κινδύνων που είχαν στο παρελθόν προκαλέσει διάφορα ατυχήματα.

Τα κενά που ήρθε να καλύψει η εφαρμογή της σύμβασης SOLAS, αφορούσαν στην κατασκευή των πλοίων, στην σταθερότητα και την ευστάθεια των πλοίων, στους κανονισμούς προστασίας των πλοίων σε περίπτωση πυρκαγιάς, στη συντήρηση των σωστικών μέσων, στις τηλεπικοινωνίες, στις επιθεωρήσεις που οφείλουν να λαμβάνουν χώρα και στους αντίστοιχους ελέγχους, στις προδιαγραφές μηχανημάτων και εξοπλισμού, στους ειδικούς κώδικες για στερεά επικίνδυνα υλικά σε χημικά δεξαμενόπλοια αλλά και στους ειδικούς κώδικες για τη μεταφορά εξαιρετικά επικινδύνων πυρηνικών υλικών και στον International Safety Management Code (ISM code), τον κώδικα για την πρόληψη της μόλυνσης μέσα από την υποχρέωση των εταιριών να ορίζουν και να εφαρμόζουν πολιτική περιβαλλοντικής προστασίας και λεπτομερείς προβλέψεις για αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων (Κορρές, 2009).

Τα κεφάλαια της Σύμβασης SOLAS είναι τα εξής:

ΚΕΦ. Ι: Γενικές Οδηγίες

ΚΕΦ. ΙΙ-1: Κατασκευές, Υποδιαίρεση και Ευστάθεια. Μηχανολογικές και

Ηλεκτρολογικές Εγκαταστάσεις

ΚΕΦ. ΙΙ-2: Προστασία και Πρόληψη από Πυρκαγιά. Κατάσβεση Πυρκαγιάς

ΚΕΦ. ΙΙΙ: Σωστικά Μέσα και Διατάξεις

ΚΕΦ. ΙV: Ραδιοτηλεγραφία και Ραδιοτηλεφωνία

ΚΕΦ. V: Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας

ΚΕΦ. VI: Μεταφορά φορτίων (εκτός από υγρά και αέρια)

ΚΕΦ. VII: Μεταφορά Επικίνδυνων Φορτίων

ΚΕΦ. VIII: Πυρηνοκίνητα Πλοία

ΚΕΦ. IX: Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων

ΚΕΦ. X: Μέτρα ασφαλείας για σκάφη υψηλής ταχύτητας

ΚΕΦ. XI-1: Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της θαλάσσιας προστασίας

ΚΕΦ. XI-2: Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφαλείας

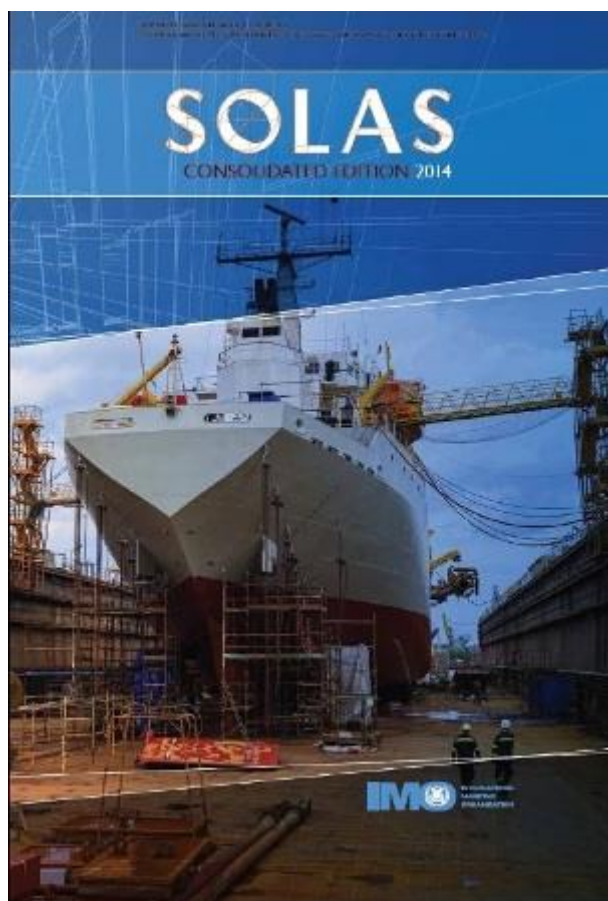
ΚΕΦ. XII: Επιπλέον μέτρα προστασίας για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου

ΚΕΦ. XIII: Επιβεβαίωση της συμμόρφωσης

ΚΕΦ. XIV: Μέτρα ασφαλείας για τα πλοία που πλέουν σε πολικά ύδατα

Παράρτημα Ι: Πιστοποιητικά

Παράρτημα ΙΙ: Τροποποιήσεις του έτους 1991



Εικόνα 4<sup>η</sup>: Εγχειρίδιο της διεθνούς Σύμβασης SOLAS

## 2.2. Η τροποποίηση της σύμβασης SOLAS

Ο ΔΝΟ, το Φθινόπωρο του 2011 όταν έλαβε χώρα η 22<sup>η</sup> συνδιάσκεψη προχώρησε στην υιοθέτηση της απόφασης που σχετίζεται με την αναθεώρηση και την ανάπτυξη καινούργιων μέτρων και μεθόδων για την πρόληψη τρομοκρατικών πράξεων που αποτελούν απειλή για την ασφάλεια των επιβατών και των πληρωμάτων, καθώς και την ασφάλεια των θαλάσσιων σκαφών στα οποία αυτοί ενυπάρχουν ([http://www.imo.org/blast/blastData.asp?doc\\_id=3493&filename=IMO%20activities.pdf](http://www.imo.org/blast/blastData.asp?doc_id=3493&filename=IMO%20activities.pdf)). Στη συνέχεια το Δεκέμβρη του επόμενου έτους στη συνέλευση των κυβερνήσεων που συμμετέχουν στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, εγκρίθηκε η τροποποίηση της σύμβασης SOLAS αλλά και θεσπίστηκε ο Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS – International Ship and Port Facility Security).

Πιο συγκεκριμένα οι τροποποιήσεις αφορούσαν στην εγκατάσταση συστημάτων αυτόματου εντοπισμού στα σκάφη, στη σήμανση των υπόχρεων πλοίων με έναν μοναδικό αριθμό αναγνώρισης και στην διατήρηση ενός αρχείου συνεχούς σύνοψης των σκαφών. Επιπλέον ενισχύθηκε η ναυτική ασφάλεια και η προστασία των πλοίων από ενδεχόμενες εγκληματικές πράξεις και εφαρμόστηκε ο Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facility Security code – ISPS code) (<http://maritime-connector.com/wiki/solas/>).

### **2.3. Τα Σωστικά Μέσα και οι Διατάξεις**

Για τα πλοία που θεωρούνται επιβατηγά και που πραγματοποιούν ταξίδια που διαρκούν μικρότερο διάστημα από μία ημέρα, έγινε υποχρεωτική η ύπαρξη παιδικών σωσιβίων σε αριθμό που αγγίζει το ποσοστό του 2,5 % του συνολικού αριθμού επιβατών που βρίσκονται πάνω στο πλοίο. Τα δεδομένα διαφοροποιούνται για τα επιβατικά πλοία που πραγματοποιούν ταξίδια τα οποία διαρκούν για διάστημα μεγαλύτερο από ένα εικοσιτετράωρο. Για τα πλοία αυτά, είναι υποχρεωτική η διάθεση σωσιβίων για κάθε παιδί που βρίσκεται πάνω στο πλοίο. Υπήρχε ακόμη πρόβλεψη για τις διαστάσεις και το μέγεθος που έπρεπε να έχουν τα σωσίβια.

### **2.4. Η Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας**

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, τον χειμώνα του 2004 όρισε ως υποχρεωτική διάταξη για το σύνολο των πλοίων των 300 έως και 50.000 GT, να διαθέτουν και να έχουν σε μόνιμη λειτουργία τη συσκευή AIS. Η μόνη περίπτωση που επιτρέπει την απενεργοποίηση της συσκευής AIS είναι όταν το επιβάλει η διεθνής νομοθεσία, στις περιπτώσεις που υπάρχει φόβος για διαρροή των ναυτιλιακών πληροφοριών. Οι συγκεκριμένες συσκευές, εμπεριέχουν δέκτη εντοπισμού θέσης GPS ο οποίος δύναται να εντοπίζει τις συντεταγμένες της θέσης του πλοίου αλλά και την ταχύτητα με την οποία ταξιδεύει το πλοίο και την πορεία που πραγματοποιεί. Παράλληλα η συσκευή διαθέτει και έναν πομπό VHF για την περιοδική μετάδοση πληροφοριών και

στατιστικών πληροφοριών, σχετικά με την ονομασία, τις διαστάσεις του σκάφους και τις πληροφορίες σχετικά με το ταξίδι που πραγματοποιεί το πλοίο.

Συνολικά μπορεί να ειπωθεί πως οι συσκευές AIS έφεραν σαρωτικές αλλαγές όσον αφορά στα δεδομένα της ασφάλειας των πλοίων κατά τη διάρκεια των ταξιδιών τους. Τα συστήματα AIS έχουν διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στην αποφυγή δυνητικών συγκρούσεων μεταξύ πλοίων, στον εντοπισμό κάποιου πλοίου σε περίπτωση ατυχήματος όταν οι συντεταγμένες εκείνου έχουν χαθεί, αλλά και στην παροχή επικουρικής στήριξης στις αρμόδιες λιμενικές αρχές για την επίτευξη του βέλτιστου δυνατού ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας (<http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/AIS.aspx>).

## **2.5. Ειδικά Μέτρα Ενίσχυσης της Ναυτικής Ασφάλειας**

Εκτός από την εισαγωγή του συστήματος AIS, ο ΔΝΟ, τον χειμώνα του 2004 προχώρησε και σε κάποιες επιπλέον αλλαγές. Πιο συγκεκριμένα απαίτησε από τα πλοία 100 gt και άνω και τα φορτηγά 300 gt και άνω, να έχουν μόνιμα χαραγμένο στο σκάφος τους τον αριθμό IMO (ΔΝΟ). Μάλιστα τα πλοία είχαν την υποχρέωση να χαρασσούν τον συγκεκριμένο αριθμό σε ένα ευδιάκριτο σημείο. Τέτοια σημεία είναι δυνητικά η πρύμνη και οι πλευρές του πλοίου. Επιπλέον ο αριθμός πρέπει να είναι χαραγμένος με ένα ευδιάκριτο χρώμα το οποίο υποχρεωτικά πρέπει να κάνει αντίθεση με το χρώμα της βάσης (<http://www.shinemicromicro.com/aisoverview.asp>).

Από το καλοκαίρι του ίδιου έτους, η σύμβαση SOLAS, έθεσε ως απαραίτητο όρο, για όλα τα επιβατηγά πλοία και τα φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 500GT και άνω, τον εφοδιασμό και την τήρηση ενός Αρχείου Διαρκούς Σύνοψης, όταν αυτά πραγματοποιούν διεθνή δρομολόγια. Η έκδοση του πραγματοποιείται από το κράτος του οποίου τη σημαία φέρει το συγκεκριμένο πλοίο και δίνει τη δυνατότητα επί της ουσίας για την καταγραφή ενός πλήρους ιστορικού του συγκεκριμένου πλοίου. Το αρχείο αυτό ονομάζεται CSR και παρέχει όλες τις απαραίτητες ιστορικές πληροφορίες που θεωρούνται απαραίτητες για το παρελθόν του πλοίου (<http://www.yen.gr/media/25252/egyklios34.doc>).

Το CSR καταγράφει το όνομα του κράτους του οποίου τη σημαία φέρει το εν λόγω πλοίο, την ημερομηνία νηολόγησης αλλά και το λιμάνι στο οποίο αυτή πραγματοποιήθηκε, τον αριθμό αναγνώρισης του πλοίου και το όνομά του, διάφορες πληροφορίες που σχετίζονται με τα στοιχεία των πλοιοκτητών, των διαχειριστών, των ναυλωτών, του νηογνώμονα και των εκδοτών πιστοποιητικών ISM και ISPS, και την ημερομηνία παύσης της νηολόγησης του πλοίου από το προαναφερθέν κράτος αν αυτή έχει πραγματοποιηθεί. Κάθε αλλαγή που πραγματοποιείται είναι υποχρεωτικό να αναφέρεται και να καταγράφεται άμεσα στο CSR.

Την υπευθυνότητα για την ενημέρωση του CSR την έχει είτε η πλοιοκτήτρια εταιρία είτε ο πλοίαρχος του πλοίου με τις αντίστοιχες ευθύνες της έγκυρης και άμεσης ενημέρωσης του αρχείου. Το έγγραφο που οφείλει να είναι συντεταγμένο σε μία από τις έγκυρες γλώσσες που ορίζει η Σύμβαση SOLAS – δηλαδή είτε Αγγλικά, είτε Γαλλικά είτε Ισπανικά –, οφείλει να παραμένει διαρκώς στο πλοίο και να βρίσκεται σε μια μόνιμη διαθεσιμότητα ώστε να μπορεί ανά πάσα στιγμή να γίνει αντικείμενο ελέγχου. Αν για κάποιο λόγο το αρχείο χαθεί ή καταστραφεί, τότε ο πλοίαρχος ή η ιδιοκτήτρια εταιρία οφείλει να έρθει σε επικοινωνία με την Αρχή του πλοίου για να λάβει χώρα η απαραίτητη απαρίθμηση των εγγράφων που έχουν χαθεί ή καταστραφεί. Με τη σειρά της, η Αρχή οφείλει να παρέχει τα αντίγραφα των εγγράφων στο πλοίο (<http://www.yen.gr/media/25252/egyklios34.doc>).

## **2.6. Ο Κώδικας ISPS**

Τον Δεκέμβριο του 2002, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός θέσπισε τον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS). Ο Κώδικας αποσκοπεί στη θέσπιση και την εφαρμογή μέτρων για τον εντοπισμό και την καταπολέμηση απειλών πράξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών που διακινδυνεύουν την ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, που είναι αντικείμενα χρήσης στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές.

Επίσης ο Κώδικας ISPS καθορίζει τους ρόλους των κρατών που συμβάλλουν ώστε να διασφαλίζεται η ναυτική ασφάλεια τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Συλλέγει και ανταλλάσσει με συστηματικό τρόπο πληροφορίες έχουν να κάνουν με

την ασφάλεια. Παρέχει τη μέθοδο για την εκτίμηση και τον έλεγχο της ασφάλειας, ώστε να τίθενται σε εφαρμογή σχέδια και διαδικασίες προσαρμογής σε μεταβαλλόμενα επίπεδα ασφάλειας. Εξασφαλίζει τέλος ένα επαρκές και ικανοποιητικό επίπεδο ναυτικής ασφάλειας.

Ο Κώδικας ISPS εφαρμόζεται σε συγκεκριμένους τύπους πλοίου τα οποία πραγματοποιούν διεθνείς διαδρομές. Τα πλοία αυτά είναι επιβατηγά πλοία, φορτηγά πλοία, περιλαμβανομένων και ταχύπλων σκαφών, ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω, κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θάλασσας, σε εταιρίες των πλοίων της παραπάνω περίπτωσης όπως αυτές ορίζονται στον κανόνα IX/1 της ΔΣ SOLAS και σε λιμενικές εγκαταστάσεις της επικράτειας που εξυπηρετούν πλοία της παραπάνω περίπτωσης. Από την άλλη πλευρά ο Κώδικας ISPS δεν εφαρμόζεται σε πολεμικά πλοία και οπλιταγωγά, σε βοηθητικά πολεμικά πλοία και σε πλοία αποκλειστικής κρατικής χρήσης (ΝΟΜΟΣ 3622/2007 – ΦΕΚ 281/Α'/20).

## **2.7. Υποχρεώσεις**

### **2.7.1. Υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων κρατών**

Τα συμβαλλόμενα κράτη που δεσμεύονται από τη Σύμβαση SOLAS, έχουν μια σειρά από αρμοδιότητες και μια σειρά από υποχρεώσεις. Σε σχέση με τις υποχρεώσεις αυτές που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια, τα συμβαλλόμενα κράτη, οφείλουν να ορίσουν τα επίπεδα ασφάλειας, να πληροφορούν για την ασφάλεια τα πλοία που φέρουν τη σημαία του κράτους και να ορίζουν ένα σημείο επαφής ώστε να μπορούν τα πλοία να αναφέρουν ενδεχόμενα προβλήματα που προκύπτουν σχετικά με την ασφάλεια. Τα επίπεδα ασφαλείας είναι τρία αναλόγως με το μέγεθος του κινδύνου που μπορεί να έχει εμφανιστεί.

Το κάθε πλοίο είναι υποχρεωμένο να ακολουθήσει το επίπεδο ασφάλειας που καθορίζεται από το λιμάνι του κατάπλου. Στις περιπτώσεις που ορίζεται επίπεδο τρία από τα συμβαλλόμενα κράτη, είναι απαραίτητη η προϋπόθεση η ενημέρωση των ενδιαφερόμενων πλοίων των αρχών για να γίνει η έκδοση των κατάλληλων οδηγιών



και η παροχή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Για το ενδεδειγμένο επίπεδο ασφάλειας εξετάζεται ο βαθμός αξιοπιστίας της πληροφορίας περί απειλής, βαθμός της επιβεβαίωσης της πληροφορίας περί απειλής, ο βαθμός αμεσότητας της πληροφορίας περί απειλής και οι δυνητικές συνέπειες που μπορεί να προκύψουν.

Επιπλέον ευθύνες έχουν να κάνουν με την έγκριση του σχεδίου ασφαλείας πλοίου/λιμενικών εγκαταστάσεων και τροποποιήσεών του, με τον έλεγχο συμμόρφωσης των πλοίων με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του Μέρους Α του κώδικα και την έκδοση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας, με τον προσδιορισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στην επικράτειά τους, με διασφάλιση της ολοκλήρωσης και της έγκρισης, αξιολόγησης ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης, με έγκριση του σχεδίου ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων και τροποποιήσεων του, με κοινοποίηση πληροφοριών στον ΔΝΟ καθώς και στη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία και τη θέσπιση των απαιτήσεων για τη Δήλωση Ασφάλειας (<http://www.yen.gr/media/25252/egyklios34.doc>).

### **2.7.2. Η Δήλωση Ασφάλειας (Declaration Of Security – DOS)**

Η Δήλωση Ασφάλειας (Declaration Of Security – DOS) αφορά στις απαιτήσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια και οι οποίες διανέμονται ανάμεσα σε μια λιμενική εγκατάσταση και σε κάποιο ή περισσότερα πλοία αναφέροντας τις ευθύνες όλων των πλευρών. Τα πλοία έχουν τη δυνατότητα να ζητήσουν συμπλήρωση της Δήλωσης Ασφαλείας όταν το επίπεδο ασφαλείας είναι υψηλό είτε μεταξύ του και του λιμανιού είτε μεταξύ του και με άλλο πλοίο που ενδεχόμενα συνδέεται. Επίσης μπορεί να το ζητήσει ένα πλοίο στην περίπτωση ύπαρξης συμφωνία σχετικά με μια Δήλωση Ασφάλειας μεταξύ συμβαλλομένων κρατών, η οποία παρέχει κάλυψη ορισμένων διεθνών διαδρομών ή συγκεκριμένα πλοία που εκτελούν τις διαδρομές αυτές.

Ακόμη, σε περιπτώσεις υπαρκτού κινδύνου ή απειλής για το πλοίο η τη λιμενική εγκατάσταση και πάλι μπορεί να ζητήσει τη συμπλήρωση της Δήλωσης Ασφαλείας. Αντίστοιχα το ίδιο μπορεί να συμβεί σε περίπτωση παρουσίας του σε λιμένα ο οποίος δεν είναι υποχρεωμένος να έχει στη διάθεσή του και να εφαρμόζει εγκεκριμένο

Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και σε περίπτωση που έχει συμμετοχή σε διεργασίες μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο με άλλο πλοίο το οποίο δεν είναι υποχρεωμένο να έχει στη διάθεσή του και να εφαρμόζει εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου.

Τη Δήλωση Ασφάλειας (Declaration Of Security – DOS) αναλαμβάνει να τη συμπληρώσει είτε ο πλοίαρχος είτε ο αξιωματικός εργασίας του πλοίου εκπροσωπώντας το πλοίο. Υπάρχει επιπλέον η δυνατότητα να συμπληρωθεί από Τον υπεύθυνο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης για τις περιπτώσεις που κρίνεται σημαντικό. Σε περιπτώσεις που η νομοθεσία του συμβαλλόμενου κράτους το επιτρέπει τη Δήλωση Ασφαλείας δύναται ο οποιοσδήποτε οργανισμός ορίζεται από το υπάρχον νομικό πλαίσιο του συμβαλλόμενου κράτους (<http://www.yen.gr/media/25252/egyklios16.doc>).

**APPENDIX 1**

**Form of a Declaration of Security between a ship and a port facility<sup>8</sup>**

**DECLARATION OF SECURITY**

Name of Ship:

Port of Registry:

IMO Number:

Name of Port Facility:

This Declaration of Security is valid from ..... until ..... for the following activities  
.....  
*(list the activities with relevant details)*

under the following security levels

Security level(s) for the ship:

Security level(s) for the port facility:

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities.

Activity	The affixing of the initials of the SSO or PFSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan, by	
	The port facility:	The ship:
Ensuring the performance of all security duties		
Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access		
Controlling access to the port facility		
Controlling access to the ship		
Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship		
Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship		
Handling of cargo		
Delivery of ship's stores		

<sup>8</sup> This form of Declaration of Security is for use between a ship and a port facility. If the Declaration of Security is to cover two ships this model should be appropriately modified.

**Εικόνα 5<sup>η</sup>: Πρότυπο Δήλωσης Ασφαλείας - (Declaration Of Security – DOS)**

### **2.7.3. Οι Υποχρεώσεις των Ναυτιλιακών Εταιριών**

Σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS οι ναυτιλιακές εταιρίες είναι υποχρεωμένες να υποδεικνύουν έναν Αξιοματικό Ασφαλείας της Εταιρίας. Οφείλει επίσης να διορίζει έναν αξιοματικό ασφαλείας για το κάθε πλοίο που έχει στην κατοχή και τη διάθεσή της, να προσφέρει την κατάλληλη εκπαίδευση στους υπευθύνους ασφαλείας των πλοίων και στα πληρώματα που τα επανδρώνουν, να εγκαθιστά τον απαραίτητο εξοπλισμό όπως αυτός ορίζεται από τον Κώδικα ISPS και να τηρεί τα αρχεία ασφαλείας του πλοίου όπως ορίζει ο παραπάνω Κώδικας. Τέλος στις υποχρεώσεις των ναυτιλιακών εταιριών είναι η διασφάλιση διάθεσης πληροφοριών στον πλοίαρχο, που θα βρίσκονται υποχρεωτικά πάντα πάνω στο πλοίο, οι οποίες επιτρέπουν στα αρμόδια εξουσιοδοτημένα από συμβαλλόμενο κράτος όργανα να προσδιορίζουν τους υπευθύνους και τα συμβαλλόμενα μέρη στο ναυλοσύμφωνο.

Επιπλέον στις υποχρεώσεις των ναυτιλιακών εταιριών εντάσσονται η διασφάλιση της απαραίτητης και επαρκούς εκπαίδευσης του συνόλου του προσωπικού που έχει στην ευευθυνότητα την ασφάλεια του πλοίου το οποίο επανδρώνει, η διασφάλιση της κάλυψης όλων των αναγκών και των απαραίτητων πληροφοριών στις περιπτώσεις που γίνεται χρήση του σχεδίου ασφαλείας αδελφού πλοίου - με τη σύμφωνη γνώμη της Αρχής – και η διασφάλιση όλων των κανονισμών που εγκρίνονται είτε για το συγκεκριμένο πλοίο είτε για το σύνολο των πλοίων που έχει στη διάθεσή της η ναυτιλιακή εταιρία  
([http://www.yen.gr/php/download\\_xitem.php?xitem=37036/stcwSecur.pdf](http://www.yen.gr/php/download_xitem.php?xitem=37036/stcwSecur.pdf)).

### **2.7.4. Ο υπεύθυνος Ασφαλείας και η Ασφάλεια του πλοίου**

Ο υπεύθυνος Ασφαλείας που ορίζεται από την κάθε ναυτιλιακή εταιρία όπως ορίζεται από τη Σύμβαση SOLAS, είναι το πρόσωπο που ορίζεται από την εταιρία προκειμένου να επιτελέσει έναν συγκεκριμένο σημαντικό ρόλο. Είναι ο άνθρωπος που είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη και τη συντήρηση του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου. Παράλληλα λειτουργεί και ως σύνδεσμος ανάμεσα στους υπευθύνους

ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης και του αξιωματικού ασφαλείας του πλοίου, για κάθε πλοίο που έχει στη διάθεσή του ο στόλος της εταιρίας.

Ένας αξιωματικός Ασφαλείας, ενημερώνει για πιθανούς κινδύνους που μπορεί να συναντήσει το πλοίο και φροντίζει για τη διασφάλιση της ανάπτυξης, της έγκρισης και της υλοποίησης του σχεδίου ασφαλείας αλλά και για ενδεχόμενες τροποποιήσεις που μπορεί να θεωρηθούν απαραίτητες σχετικά με το συγκεκριμένο σχέδιο. Είναι ακόμη υπεύθυνος για τον προγραμματισμό των εσωτερικών ελέγχων και των αναθεωρήσεων των ενεργειών ασφαλείας αλλά και των επιθεωρήσεων που λαμβάνουν χώρα στο πλοίο της αρμοδιότητάς του από την Αρχή ή τον Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφάλειας. Παράλληλα, φροντίζει για την άμεση διόρθωση τυχόν ελλείψεων που διαπιστώνονται από τους ελέγχους, για την επαρκή εκπαίδευση του έμψυχου δυναμικού που σχετίζεται με τη ασφάλεια του πλοίου, για την αποτελεσματική επικοινωνία ανάμεσα στον Αξιωματικό Ασφαλείας του πλοίου και στον Αξιωματικό Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων και για την καθολική εφαρμογή των κανονισμών ([http://www.yen.gr/php/download\\_xitem.php?xitem=37036/stcwSecur.pdf](http://www.yen.gr/php/download_xitem.php?xitem=37036/stcwSecur.pdf)).

Σε σχέση με την ασφάλεια κάθε μεμονωμένου πλοίου μιας εταιρίας, υπάρχει ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων ο οποίος εκτελεί καθήκοντα τακτικών επιθεωρήσεων του πλοίου, εφαρμόζει το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου όποτε αυτό χρειάζεται, συντονίζει σε θέματα ασφαλείας και υποβάλλει προτάσεις για τροποποιήσεις στο σχέδιο ασφαλείας όποτε αυτό κρίνεται απαραίτητο, αναφέρει τυχόν ελλείψεις και συμβάντα που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, φροντίζει τέλος για την επαρκή εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού του πλοίου και για την καλή λειτουργία και συντήρηση του εξοπλισμού ασφαλείας.

Ο καθορισμός της ασφάλειας του πλοίου είναι μια σύνθετη διαδικασία που παραμένει δυναμική. Η αξιολόγηση της ασφάλειας ενός πλοίου εμπεριέχει την επιτόπια επιθεώρηση ασφαλείας, τον προσδιορισμό των υφιστάμενων διαδικασιών και λειτουργιών ασφαλείας, τον εντοπισμό και την αξιολόγηση των σημαντικών λειτουργιών πάνω στο πλοίο οι οποίες θα πρέπει να προστατεύονται, τον εντοπισμό πιθανών κινδύνων που σχετίζονται με το πλοίο και δυνητικά μπορούν να δημιουργήσουν προβλήματα και τέλος την καταγραφή των αδυναμιών πάνω στο πλοίο που σχετίζονται με τον ανθρώπινο παράγοντα, την υλικοτεχνική υποδομή, τη

δομή και τη λειτουργία του πλοίου. Δεν θα πρέπει άλλωστε να παραγνωρίζεται πως ο ρόλος του Υπευθύνου ασφαλείας είναι εξαιρετικά σημαντικός καθώς συντονίζει μια σειρά από διεργασίες που αφορούν την ανθρώπινη ασφάλεια.

Η διαδικασία του καθορισμού της ασφάλειας είναι εξαιρετικά σημαντική και είναι απαραίτητο να πραγματοποιείται για κάθε τύπου πλοίο λαμβάνοντας υπόψη τόσο τη γεωγραφική περιοχή στην οποία κινείται το σκάφος όσο και άλλες ιδιαιτερότητες – όπως είναι η σημαία του κράτους, η εθνικότητα του πληρώματος και άλλα -. Πάνω στον καθορισμό αυτόν στηρίζεται και η διαδικασία της εκπόνησης του σχεδίου ασφαλείας. Μέσω της διαδικασίας αυτής εντοπίζεται και καθορίζεται η υπάρχουσα κατάσταση της ασφάλειας του πλοίου αλλά και καταγράφονται και οι ενδεχόμενοι κίνδυνοι που ενυπάρχουν. Ο CSO παρέχει τα κατάλληλα εχέγγυα πως η αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου πραγματοποιείται από ανθρώπους που πληρούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις – γνώσεις, προσόντα, εμπειρία – για να διεξάγουν την παραπάνω διαδικασία. Οι αξιολογήσεις που πραγματοποιούνται εντάσσονται στο αρχείο του πλοίου.

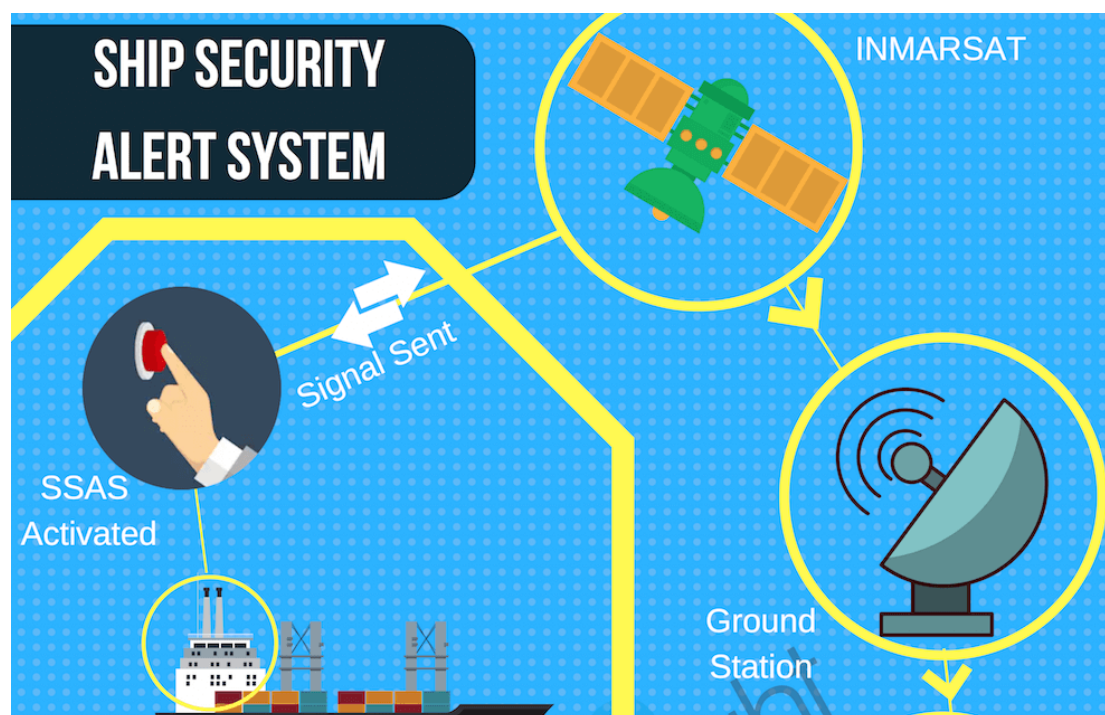
Το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου οφείλει να εμπεριέχει τα μέτρα που αποτρέπουν την είσοδο όπλων και επικίνδυνων αντικειμένων και ουσιών στο πλοίο αλλά και την είσοδο μη εξουσιοδοτημένων προσώπων. Επίσης περιλαμβάνει τις διαδικασίες αντιμετώπισης των απειλών και των κινδύνων για την ασφάλεια, της ανταπόκρισης στις ενδεχόμενες οδηγίες ασφαλείας που ενδέχεται να δώσουν τα συμβαλλόμενα κράτη, εκκένωσης, στις περιπτώσεις που είναι αναγκαίο να εκκενωθεί το πλοίο, ελέγχου των δραστηριοτήτων που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια τόσο του πλοίου όσο και του πληρώματος, εκπαίδευσης και ασκήσεων όπως ορίζονται από το σχέδιο ασφαλείας και διαδικασίες αναθεώρησης του υπάρχοντος σχεδίου. Τέλος, προσδιορίζει τον Αξιοματικό Ασφαλείας και τον Υπεύθυνο Ασφαλείας.

Για να είναι δυνατή η διασφάλιση η εφαρμογή του SSP, πραγματοποιούνται ασκήσεις ανά τακτά χρονικά διαστήματα, στα οποία φυσικά συνυπολογίζεται ο τύπος του πλοίου, τα δεδομένα που ισχύουν αναφορικά με το ανθρώπινο δυναμικό που το επανδρώνει και οι λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες πρόκειται να προσαράξει το πλοίο. Η μορφή του SSP μπορεί να είναι και ψηφιακή (<http://eurlex.europa.eu/Notice.do?mode=dbl&lang=en&ihtmlang=en&lng1=en,el&lng2=bg,cs,da,de,el,en,es,et,fi,fr,hu,it,lt,lv,mt,nl,pl,pt,ro,sk,sl,sv,&val=509648:cs>).

### 2.7.5. Το Σύστημα Προειδοποίησης Ασφάλειας Πλοίου (Ship Security Alert System – SSAS)

Το επόμενο δεδομένο που εξετάζει η παρούσα εργασία στο συγκεκριμένο κεφάλαιο είναι το Σύστημα Προειδοποίησης Ασφάλειας Πλοίου (Ship Security Alert System – SSAS). Το συγκεκριμένο σύστημα αποτελεί ένα υποχρεωτικό εφόδιο για κάθε πλοίο που εμπλέκεται με τη Σύμβαση SOLAS και ναυπηγήθηκε μετά τον Ιούλιο του 2004. Όταν το σύστημα προειδοποίησης τεθεί σε λειτουργία, μεταδίδει σήμα κινδύνου σε αρμόδιο φορέα που έχει προκαθορισθεί από την Αρχή και εκπέμπει σήμα κινδύνου μέχρι να απενεργοποιηθεί. Ταυτόχρονα είναι ρυθμισμένο να μη μεταδίδει σήμα συναγερμού σε άλλα πλοία αλλά και να μη μεταδίδει ηχητικές ενδείξεις.

Από τη στιγμή που το σύστημα ενεργοποιείται ενημερώνεται η Αρχή της σημαίας του πλοίου αλλά και η εταιρία στην οποία ανήκει το πλοίο για ενδεχόμενους κινδύνους ή επικείμενες απειλές. Στη συνέχεια η Αρχή είναι υποχρεωμένη να προχωρήσει στην ενημέρωση των παράκτιων κρατών που βρίσκονται στην περιοχή στην οποία κινείται το συγκεκριμένο πλοίο. Στις περιπτώσεις που κάποιο συμβαλλόμενο κράτος αντιληφθεί πως κάποιο πλοίο φέρει παρανόμως τη σημαία του ενημερώνει την Αρμόδια Αρχή προκειμένου να κινηθούν οι κατάλληλες διαδικασίες (<http://www.marine-netguide.com/ssas.html>).



Εικόνα 6<sup>η</sup>: Το Σύστημα Προειδοποίησης Ασφάλειας Πλοίου (Ship Security Alert System – SSAS)

## 2.7.6. Τα Μέτρα Ελέγχου και Συμμόρφωσης

Ολοκληρώνοντας το παρόν κεφάλαιο είναι αναγκαίο να αναφερθούν τα μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης του κάθε πλοίου στο υπάρχον καθεστώς. Όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι άλλου συμβαλλόμενου κράτους υπόκειται σε έλεγχο από τα όργανα τα οποία έχουν εξουσιοδοτηθεί από το συμβαλλόμενο κράτος. Ο βασικός έλεγχος αφορά την ύπαρξη έγκυρου ISSC, πάνω στο πλοίο. Στις περιπτώσεις που συντρέχουν όμως λόγοι οι οποίοι κινούν υποψίες για τη μη τήρηση των απαιτητών διατάξεων και μέτρων πάνω στο πλοίο, το συμβαλλόμενο κράτος έχει τη δυνατότητα να διεξάγει και επιπλέον ελέγχους.

Πιο συγκεκριμένα ένα συμβαλλόμενο κράτος του οποίου ο λιμένας μπορεί να αποτελέσει σημείο προσάραξης ενός πλοίου έχει το δικαίωμα, στις περιπτώσεις που το κρίνει αναγκαίο να προχωρήσει σε συνολική επιθεώρηση του πλοίου. Έχει τη δυνατότητα ακόμα να το καθυστερήσει ακόμα και να προχωρήσει στην κράτησή του. Μπορεί να περιορίσει ακόμα τις δραστηριότητές του στο εσωτερικό του συγκεκριμένου λιμένα ενώ ακόμα έχει τη δικαιοδοσία να το εκδιώξει από τον λιμένα του.

Κατά τη διάρκεια της εισόδου ενός πλοίου στον λιμένα ενός συμβαλλόμενου κράτος το κράτος μπορεί να απαιτήσει από το συγκεκριμένο πλοίο, τη διάθεση έγκυρου πιστοποιητικού και το όνομα της αρχής έκδοσης, το επίπεδο ασφαλείας στο οποίο δραστηριοποιείται το πλοίο αλλά και το επίπεδο ασφαλείας στο οποίο δραστηριοποιήθηκε στους προηγούμενες λιμένες στους οποίους εγκαταστάθηκε. Έχει ακόμα τη δικαιοδοσία να απαιτήσει κάθε ειδικό ή πρόσθετο μέτρο ασφάλειας που έλαβε το συγκεκριμένο πλοίο σε οποιοδήποτε προηγούμενο λιμένα στον οποίο πραγματοποίησε διασύνδεση πλοίου/λιμένα στις τελευταίες δέκα στάσεις του, βεβαίωση για την τήρηση όλων των απαραίτητων διαδικασιών ασφαλείας που σχετίζονται με το πλοίο για τις τελευταίες δέκα στάσεις που πραγματοποίησε και οποιαδήποτε ακόμα πρακτική πληροφορία κρίνει πως σχετίζεται με τον παράγοντα της ασφαλείας.

Φυσικά ο πλοίαρχος του πλοίου έχει τη δυνατότητα της άρνησης της χορήγησης κάποιου από τα παραπάνω δεδομένα, ωστόσο πρέπει να έχει στα υπόψη του πως η ενδεχόμενη άρνησή του αυτή, μπορεί να φέρει ως αποτέλεσμα την άρνηση εισόδου

του συγκεκριμένου πλοίου στον λιμένα από πλευράς του συμβαλλόμενου κράτους  
(<http://www.yen.gr/media/28408/parart051005.pdf>).



## Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup>

### Επίλογος

Το θέμα που διαπραγματεύθηκε η εργασία είναι το ζήτημα της τήρησης των διεθνών κανονισμών τόσο από τα πλοία όσο και από τις ναυτιλιακές εταιρείες σύμφωνα με τη διεθνή Σύμβαση SOLAS. Η ασφάλεια στις θαλάσσιες και ναυτιλιακές δραστηριότητες όπως αναδείχθηκε από την παρούσα εργασία αποτελεί ένα πολύ σημαντικό κεφάλαιο. Επειδή ακριβώς η ναυτιλία και οι ναυτιλιακές δραστηριότητες αποτελούν ένα πολύ σημαντικό παράγοντα για την παραγωγή του παγκοσμίου πλούτου, η διατήρηση της μέγιστης δυνατής ασφάλειας αποτελεί ένα εξαιρετικά σημαντικό ζητούμενο. Μέσω των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων αναπτύσσονται κλάδοι όπως το εμπόριο, η ενεργειακή ανάπτυξη και ο τουρισμός, ενώ παράλληλα δημιουργούνται και μια πολλές θέσεις εργασίας.

Τα ατυχήματα που συνέβησαν στη θάλασσα δημιουργούσαν μια αλγεινή αντίληψη στο ευρύ κοινό και ένα αίσθημα ανασφάλειας ανέκαθεν. Για το λόγο αυτό κρίθηκε αναγκαίο μια σειρά από κράτη να «συμμαχήσουν» και να προβούν σε μια σειρά από συμβάσεις που θα έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα και θα βελτιώνουν διαρκώς τα δεδομένα όσον αφορά την ασφάλεια και την ποιότητα των θαλάσσιων ταξιδιών. Γνώμονας ήταν η προστασία της ανθρώπινης ζωής και υγείας όσο και η προστασία του περιβάλλοντος από τη μόλυνση και τη ρύπανση.

Έτσι μεταξύ συμβαλλόμενων κρατών κι έπειτα από μια σειρά από διαδικασίες που διενεργήθηκαν δημιουργήθηκε ο Διεθνής Ναυτιλιακός οργανισμός ο οποίος είναι υπεύθυνος για την υπογραφή και την εφαρμογή μιας σειράς από συμβάσεις. Οι συμβάσεις αυτές προσφέρουν κατευθυντήριες οδηγίες για την κατασκευή των πλοίων και τις προϋποθέσεις που αυτά οφείλουν να πληρούν. Φυσικά οι κανόνες αυτοί δεν είναι στατικοί αλλά αντιθέτως εξελίσσονται ακολουθώντας την εξέλιξη στη ναυπηγική επιστήμη και τις επιδείξεις που προέρχονται από τους νηογνώμονες. Ίσως η γνωστότερη σύμβαση που αποτελεί δημιούργημα του ΔΝΟ είναι η σύμβαση SOLAS.

Η διεθνής σύμβαση SOLAS είναι η σύμβαση που αποσκοπεί στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Τα κενά που ήρθε να καλύψει η εφαρμογή της σύμβασης SOLAS, αφορούσαν στην κατασκευή των πλοίων, στην σταθερότητα και την ευστάθεια των πλοίων, στους κανονισμούς προστασίας των πλοίων σε περίπτωση πυρκαγιάς, στη συντήρηση των σωστικών μέσων, στις τηλεπικοινωνίες, στις επιθεωρήσεις που οφείλουν να λαμβάνουν χώρα και στους αντίστοιχους ελέγχους, στις προδιαγραφές μηχανημάτων και εξοπλισμού, στους ειδικούς κώδικες για στερεά επικίνδυνα υλικά σε χημικά δεξαμενόπλοια αλλά και στους ειδικούς κώδικες για τη μεταφορά εξαιρετικά επικινδύνων πυρηνικών υλικών και στον International Safety Management code (ISM code), τον κώδικα για την πρόληψη της μόλυνσης μέσα από την υποχρέωση των εταιριών να ορίζουν και να εφαρμόζουν πολιτική περιβαλλοντικής προστασίας και λεπτομερείς προβλέψεις για αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων

Μέσα από την έρευνα που διεξήχθη, κατέστη σαφές πως ο παράγοντας ασφάλεια είναι ένα εξαιρετικά σημαντικό ζητούμενο, για τον λόγο αυτό η ίδρυση και η λειτουργία του ΔΝΟ, η υπογραφή και η εφαρμογή της σύμβασης SOLAS και ο καθορισμός του κώδικα ISM, άλλαξαν το τοπίο στην θαλάσσια ασφάλεια αυστηροποιώντας το νομικό και το κανονιστικό πλαίσιο. Έτσι δημιουργήθηκαν διεθνείς κανονισμοί για τις υποδομές του πλοίου, τα υποχρεωτικά συστήματα που έπρεπε να φέρει, την υλικοτεχνική του υπόσταση, την εκπαίδευση και την κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού του και τον ορισμό ρόλων και διεργασιών από τη ναυτιλιακή εταιρία. Τα πλοία και οι ναυτιλιακές εταιρίες είναι υπόχρεα στο να υπακούν στις δεσμεύσεις που προκύπτουν από τη σύμβαση μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών.

Μπορεί η τήρηση και η εφαρμογή της σύμβασης SOLAS να είναι μια επίπονη, πολυέξοδη διαδικασία, ωστόσο η ιεράρχηση της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και της υγείας, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και συνολικά η μέγιστη δυνατή αποφυγή ατυχημάτων κατά τη διάρκεια θαλάσσιων ταξιδιών, είναι πολύ πιο σημαντική. Για τον λόγο αυτό, οι έλεγχοι θα πρέπει να είναι τακτικοί και αυστηροί προκειμένου να διαπιστώνονται τυχόν ελλείψεις στους κανονισμούς και στις προϋποθέσεις που ορίζονται από τη σύμβαση.

## Βιβλιογραφία

Κιάντου – Παμπούκη Α., (1993), Ναυτικόν Δίκαιον, 3η έκδοση Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σταμούλης,

Kit-Fai Pun (2003), “Safety management system registration in the shipping industry”, International Journal of Quality & Reliability Management, Vol. 20 Iss 6 σελ. 704 – 721

Κορρές Α., (2009), “Σημειώσεις Παραδόσεων Διεθνούς Ναυτιλιακής Πολιτικής”, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Χίος

ΝΟΜΟΣ 3622/2007 – ΦΕΚ 281/Α/20

Πουλαντζάς Μ. Ν., (2005) «Ναυτικό Δίκαιο», Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη

Σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην περιοχή της Βαλτικής - 1974 (σύμβαση του Ελσίνκι) Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 073 της 16/03/1994 σ. 0002 – 0018 Φινλανδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 11 τόμος 29 σ. 0221 Σουηδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 11 τόμος 29 σ. 0221

Τσαμπούλας Δ., (2009), Επ. Καθηγητής Ε.Μ.Π. “ΕΜΠΙΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ - Μέθοδοι αξιολόγησης & Κριτική θεώρηση των εφαρμογών στην Ελλάδα”, 2009

## Διαδικτυακή Βιβλιογραφία

[http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic\\_id=231#1](http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=231#1)

[http://www.imo.org/blast/blastData.asp?doc\\_id=3493&filename=IMO%20activities.pd](http://www.imo.org/blast/blastData.asp?doc_id=3493&filename=IMO%20activities.pd)

<http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/AIS.aspx>

[www.nee.gr/.../94EEE%20pollution%20prevention%20brochure.pdf](http://www.nee.gr/.../94EEE%20pollution%20prevention%20brochure.pdf)

<http://www.marpoltraining.com>

<https://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>

<http://maritime-connector.com/wiki/solas/>

<http://www.shinemicro.com/aisoverview.asp>

<http://eurlex.europa.eu/Notice.do?mode=dbl&lang=en&ihmlang=en&lng1=en,el&lng2=bg,cs,da,de,el,en,es,et,fi,fr,hu,it,lt,lv,mt,nl,pl,pt,ro,sk,sl,sv,&val=509648:cs>

<http://www.yen.gr/media/25252/egyklios16.doc>

<http://www.yen.gr/media/25252/egyklios34.doc>

<http://www.yen.gr/media/28408/parart051005.pdf>

[http://www.yen.gr/php/download\\_xitem.php?xitem=37036/stewSecur.pdf](http://www.yen.gr/php/download_xitem.php?xitem=37036/stewSecur.pdf)