

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ – ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ
ΚΛΑΔΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΛΟΙΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ & ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ



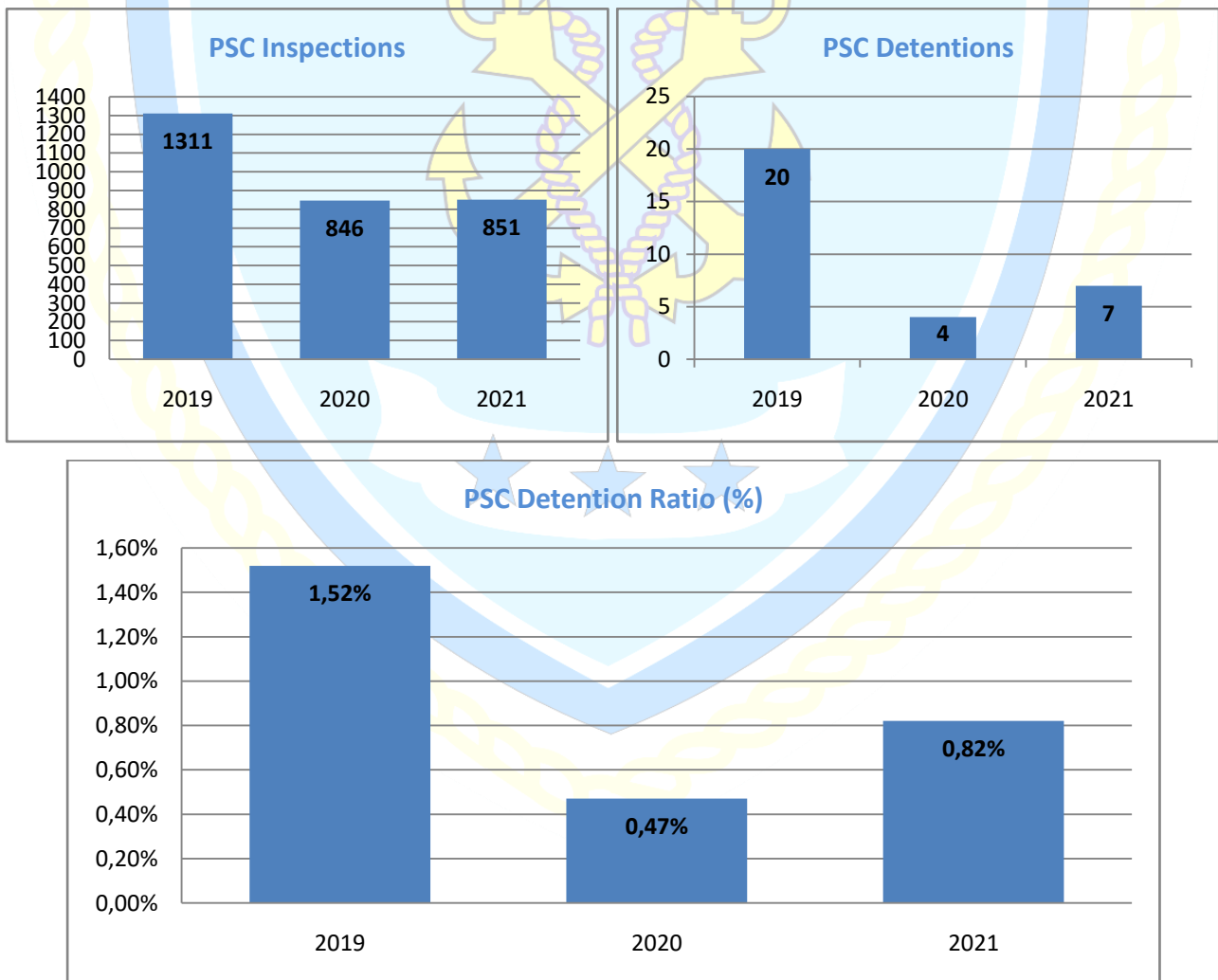
Έκθεση Αποτελεσμάτων Παρακολούθησης Επιθεωρήσεων / Κρατήσεων σε Πλοία με Ελληνική Σημαία στην Αλλοδαπή

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΤΩΝ 2019 – 2021

Γενικές Τάσεις

Αριθμός επιθεωρήσεων – κρατήσεων – Ποσοστό κρατήσεων

Τη διετία 2020-2021 δεν υφίστανται ουσιώδεις διαφοροποιήσεις στα σχετικά δεδομένα, καθώς συντηρείται η αισθητή μεταβολή στα αντίστοιχα αριθμητικά μεγέθη συγκριτικά με τη δραστηριότητα που έχει καταγραφεί για το έτος 2019. Το γεγονός αυτό, σε μεγάλο βαθμό, οφείλεται στα μέτρα που εφαρμόστηκαν παγκοσμίως για τον περιορισμό της διασποράς της πανδημίας του covid -19. Στο πλαίσιο αυτό, ο αριθμός των επιθεωρήσεων που διενεργούνται το **2019** ανέρχεται στις **(1311)**, ο οποίος υποχωρεί το **2020** και **2021** και διαμορφώνεται στις **(846)** και **(851)** αντίστοιχα. Ο αντίστοιχος αριθμός των κρατήσεων που επιβάλλονται διαπιστώνεται ως μειούμενος, **(20)** το **2019** σε μόλις **(4)** το **2020** και **(7)** για το **2021**. Αυτή η πορεία αποτυπώνεται και στο συνολικό ποσοστό των κρατήσεων επί του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων και διαμορφώνεται σε **1,5%** το **2019**, **0,47%** το **2020** και ελαφρά ενισχυμένο για το έτος **2021** σε **0,82%**.



Συνεισφορά των Μνημονίων Συνεργασίας

Επιθεωρήσεις

Για την τριετία **2019 – 2021** τρία είναι τα Μνημόνια Συνεργασίας από τα οποία σταθερά διενεργείται ο μεγαλύτερος αριθμός επιθεωρήσεων σε πλοία με ελληνική σημαία. Πρόκειται για το **TOKYO MoU**, το **PARIS MoU** και το **USCG**.

Το **2019** το **TOKYO MoU** συνεισφέρει με τον μεγαλύτερο αριθμό επιθεωρήσεων, οι οποίες ανέρχονται στις **(342)** συνολικά. Όσον αφορά στο **USCG** και το **PARIS MoU**, σε απόλυτους αριθμούς το **USCG** διενεργεί **(276)** επιθεωρήσεις και το **PARIS MoU (250)**, αντίστοιχα.

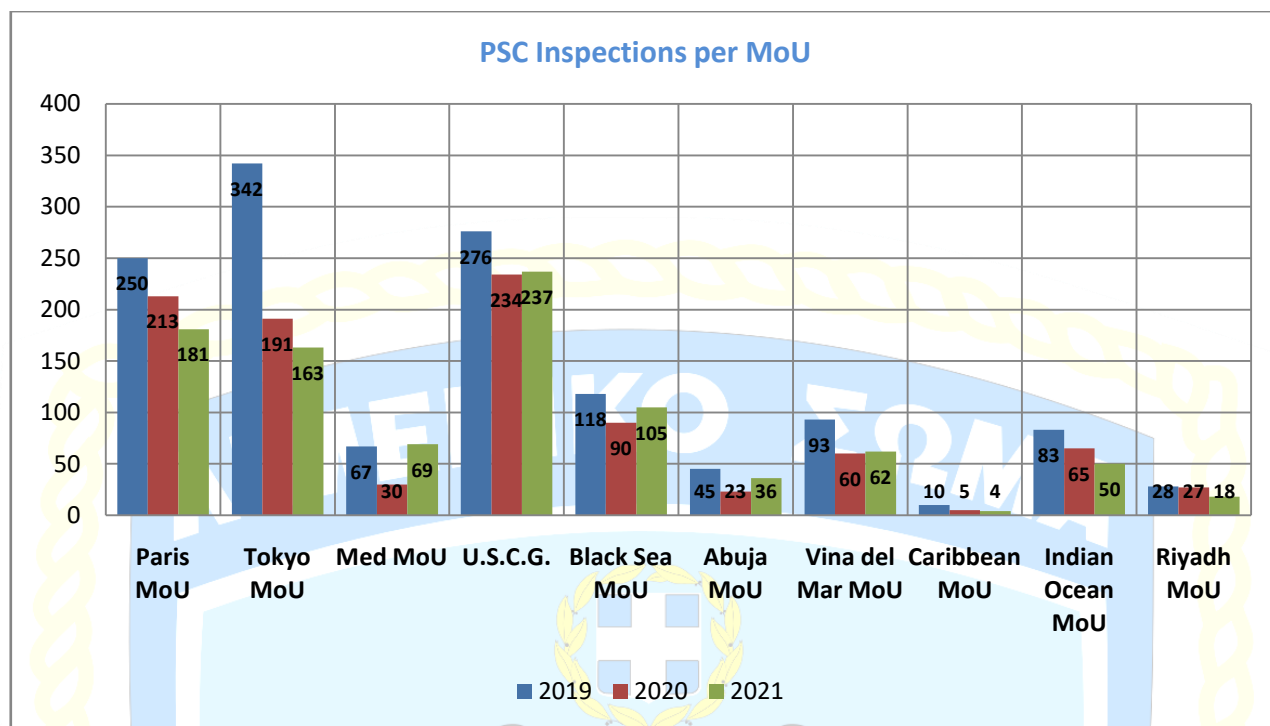
Μαζί οι Αρχές των τριών αυτών Μνημονίων Συνεργασίας διενεργούν το **66,2%** του συνόλου των επιθεωρήσεων για το έτος.

Το **2020**, χρονιά εξάπλωσης της πανδημίας, η συνεισφορά του **USCG** και του **PARIS MoU** σε διενεργούμενες επιθεωρήσεις παρουσιάζει μείωση της τάξης του **15%** σε σχέση με τις αντίστοιχες του **2019**, ενώ για το **TOKYO MoU** η μείωση είναι μεγαλύτερη, ανερχόμενη σε ποσοστό **44%**. Σε απόλυτους αριθμούς το **2020** το **USCG** διενεργεί τις περισσότερες επιθεωρήσεις σε πλοία με ελληνική σημαία **(234)**, ακολουθεί το **PARIS MoU** με **(213)**, ενώ το **TOKYO MoU** συνεισφέρει στο συνολικό δείγμα των **(846)** επιθεωρήσεων με **(191)** επιθεωρήσεις.

Παρά την υποχώρηση του αριθμού των επιθεωρήσεων που έχουν διενεργηθεί από τις Αρχές των τριών αυτών Μνημονίων Συνεργασίας, τόσο ανά Μνημόνιο όσο και αθροιστικά, αυτές αποτελούν ποσοστό **75,4%** του συνόλου των επιθεωρήσεων σε πλοία με ελληνική σημαία για το έτος.

Η αριθμητική απεικόνιση των δεδομένων που αφορούν στη δραστηριότητα για το έτος **2021** δεν παρουσιάζει αισθητές διαφοροποιήσεις σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Σε απόλυτους αριθμούς το **2021** το **USCG** διενεργεί τις περισσότερες επιθεωρήσεις σε πλοία με ελληνική σημαία **(237)**, ακολουθεί το **PARIS MoU** με **(181)** ενώ το **TOKYO MoU** συνεισφέρει στο συνολικό δείγμα των **(851)** επιθεωρήσεων με **(163)**, παρατηρείται δηλαδή μια περαιτέρω μείωση (συγκριτικά με τις 191 επιθεωρήσεις για το 2020).

Μαζί οι Αρχές των τριών αυτών Μνημονίων Συνεργασίας διενεργούν το **68,3%** του συνόλου των επιθεωρήσεων για το έτος.



Κρατήσεις

Ανάλογα, διαμορφώνεται η συνεισφορά των **TOKYO MoU**, **PARIS MoU** και **USCG** και στο αντίστοιχο δείγμα των κρατήσεων που επιβάλλονται την τριετία **2019 – 2021**, με εξαίρεση το **2020**, χρονιά που τα **PARIS MoU** και **USCG** δεν προβαίνουν σε κρατήσεις πλοίων υπό ελληνική σημαία που επιθεωρούν. Αντιθέτως μία κράτηση επιβάλλεται τη χρονιά αυτή από το **BLACK SEA MoU**, ενώ επίσης μία κράτηση έχει επιβληθεί το **2019** από το **Riyadh MoU**. Ειδικότερα:

Το **2019** οι Αρχές του **TOKYO MoU** επιβάλλουν το μεγαλύτερο αριθμό κρατήσεων για το έτος σε πλοία με ελληνική σημαία, ήτοι (**10**) κρατήσεις. Πρόκειται για το μισό ακριβώς του συνόλου των περιπτώσεων κράτησης για το 2019 που ανέρχονται συνολικά στις (**20**). Συγκρατείται ότι, από τις Αρχές του **TOKYO MoU**, έχει διενεργηθεί ο μεγαλύτερος για το έτος αριθμός επιθεωρήσεων σε πλοία με ελληνική σημαία, ήτοι (**342**), με το ποσοστό των κρατήσεων να διαμορφώνεται στο **2,9%** Επί του συνόλου. Ακολουθεί το **PARIS MoU** με (**6**) περιστατικά κράτησης, από ένα σύνολο (**250**) επιθεωρήσεων, ποσοστό δηλαδή **2,4%**. Οι Αρχές του **USCG** επιβάλλουν (**3**) κρατήσεις έχοντας διενεργήσει (**276**) επιθεωρήσεις στη διάρκεια του έτους. Το αντίστοιχο ετήσιο ποσοστό των κρατήσεων που προκύπτει είναι **1,01%**.

Οι κρατήσεις που επιβάλλονται από Αρχές των τριών αυτών Μνημονίων Συνεργασίας συνιστούν ποσοστό **85%** του συνόλου των επιβληθεισών κρατήσεων στα πλοία με ελληνική σημαία.

Το **2020** οι Αρχές του **TOKYO MoU** επιβάλλουν το μεγαλύτερο αριθμό κρατήσεων για το έτος σε πλοία με ελληνική σημαία, ήτοι **(3)** κρατήσεις. Ο αριθμός αυτός είναι μικρότερος συγκριτικά με τον αντίστοιχο 2019 **{{(10)}**, αντιστοιχούν ωστόσο και σε **μειωμένο κατά 44% αριθμό επιθεωρήσεων** που έχουν διενεργηθεί συγκριτικά με το προηγούμενο έτος. Συγκεκριμένα, διενεργούνται **(191)** επιθεωρήσεις, συνεπώς το ποσοστό των κρατήσεων επί του συνόλου αυτού διαμορφώνεται στο **1,57%**. Οι **(3)** αυτές κρατήσεις αποτελούν σε απόλυτο μέγεθος το **75%** του συνόλου των κρατήσεων για το έτος. Το υπόλοιπο **25%** αναλογεί σε περιστατικό μίας **(1)** κράτησης που επιβάλλεται στο πλαίσιο ελέγχων που διενεργούνται από το **BLACK SEA MoU**.

Το **2021** οι Αρχές του **TOKYO MoU** επιβάλλουν το μεγαλύτερο αριθμό κρατήσεων για το έτος σε πλοία με ελληνική σημαία, ήτοι **(4)** κρατήσεις. Οι **(3)** από αυτές διαπιστώνονται από όργανα σε λιμένες της Αυστραλίας και καταχωρίζονται και στην αντίστοιχη βάση δεδομένων του **Indian Ocean MoU**, ενώ η υπολειπόμενη κράτηση επιβάλλεται σε λιμένα της Κορέας. Από τις Αρχές του **TOKYO MoU** επιθεωρούνται κατά τη διάρκεια του έτους **(163)** πλοία με ελληνική σημαία, έτσι το ποσοστό των κρατήσεων διαμορφώνεται στο **2,45%**. Επί του συνόλου. Ακολουθεί το **PARIS MoU** με **(2)** περιστατικά κράτησης, από ένα σύνολο **(181)** επιθεωρήσεων, ποσοστό δηλαδή **1,1%**. Οι Αρχές του **USCG** επιβάλλουν **(1)** κράτηση έχοντας διενεργήσει **(237)** επιθεωρήσεις στη διάρκεια του έτους. Το αντίστοιχο ετήσιο ποσοστό των κρατήσεων που προκύπτει είναι **0,42%**.

Οι κρατήσεις που επιβάλλονται από Αρχές των τριών αυτών Μνημονίων Συνεργασίας συνιστούν ποσοστό **100%** του συνόλου των επιβληθεισών κρατήσεων στα πλοία με ελληνική σημαία.

Προκύπτει ο ιδιαίτερος βαθμός βαρύτητας της δραστηριότητας των Αρχών που είναι μέλη του **TOKYO MoU** έναντι των επιθεωρούμενων πλοίων με ελληνική σημαία και η αντίστοιχη επίδραση αυτής στη σχετική απόδοση της ελληνικής Σημαίας.

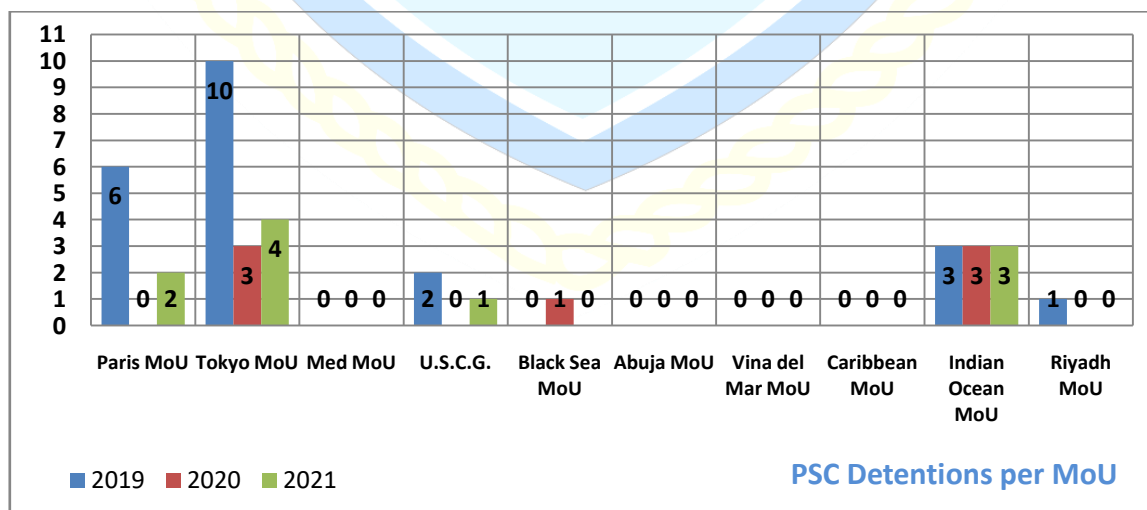
Το **2019** είναι χρονιά αύξησης του συνολικού ποσοστού των κρατήσεων που επιβάλλονται από το **TOKYO MoU**. Έτσι, από το σύνολο των **(31.372)** επιθεωρήσεων που διενεργεί, **(983)** περιπτώσεις πλοίων κρατούνται, προερχόμενα από **(66)** διαφορετικές σημαίες, ποσοστό δηλαδή **3,13%** επί του συνόλου των επιθεωρήσεων που διενεργούνται. Το αντίστοιχο ποσοστό για την Ελλάδα, που παραμένει στη λευκή λίστα του Μνημονίου Συνεργασίας, είναι **3%**.

Το **2020** και, από το σύνολο των **(19415)** επιθεωρήσεων που διενεργεί σε πλοία από **(94)** σημαίες, το **TOKYO MoU** σε **(493)** περιπτώσεις επιβάλλει το μέτρο της κράτησης σε πλοία από **(49)** διαφορετικές σημαίες, ποσοστό **2,196%** επί του συνόλου των επιθεωρήσεων που διενεργεί. Το αντίστοιχο ποσοστό για την Ελλάδα είναι **1,6%** με την χώρα μας να βρίσκεται στη λευκή λίστα του Μνημονίου Συνεργασίας για το έτος. Το **2020** και οι **(3)** κρατήσεις που επιβάλλονται στο πλαίσιο

ελέγχων που διενεργούνται από το **TOKYO MoU** αναλογούν σε Αρχές Λιμένα της **Αυστραλίας**. Σύμφωνα με τα στατιστικά δεδομένα της ετήσιας αναφοράς του Μνημονίου για το έτος, οι Αρχές Λιμένα της **Αυστραλίας** επιβάλλουν το μεγαλύτερο αριθμό κρατήσεων, ήτοι **(178)** σε σχέση με τις **(493)** που αφορούν στη συνολική δραστηριότητα των Αρχών που είναι μέλη του συγκεκριμένου Μνημονίου. Η σχετική δραστηριότητα της Αυστραλίας αποτυπώνεται και στην οικεία βάση δεδομένων του **Indian Ocean MoU**, οπότε τα περιστατικά των (3) κρατήσεων πλοίων υπό ελληνική σημαία που εμφανίζονται εκεί είναι ταυτόσημα με αυτά του **TOKYO MoU**.

Το **2021** και, από το σύνολο των **(22730)** επιθεωρήσεων που διενεργεί σε πλοία από **(97)** σημαίες, το **TOKYO MoU** σε **(526)** περιπτώσεις επιβάλλει το μέτρο της κράτησης σε πλοία από **(52)** διαφορετικές σημαίες, ποσοστό **2,31%** επί του συνόλου των επιθεωρήσεων που διενεργεί. Το αντίστοιχο ποσοστό για την Ελλάδα είναι **2,45%** με την χώρα μας να βρίσκεται στη λευκή λίστα του Μνημονίου Συνεργασίας για το έτος. Το **2021** οι **(3)** από τις **(4)** συνολικά **κρατήσεις** που επιβάλλονται στο πλαίσιο ελέγχων που διενεργούνται από το **TOKYO MoU** διαπιστώνονται από Αρχές Λιμένων της **Αυστραλίας**. Σύμφωνα με τα στατιστικά δεδομένα της ετήσιας αναφοράς του Μνημονίου για το έτος, οι Αρχές Λιμένα της **Αυστραλίας** επιβάλλουν το μεγαλύτερο αριθμό κρατήσεων, ήτοι **(159)** σε σχέση με τις **(526)** που αφορούν στη συνολική δραστηριότητα των Αρχών που είναι μέλη του συγκεκριμένου Μνημονίου. Η Αυστραλία διενεργεί **(2567)** επιθεωρήσεις κατά τη διάρκεια του έτους, τις περισσότερες δηλαδή μετά από την Κίνα. Η σχετική δραστηριότητα της Αυστραλίας αποτυπώνεται και στην οικεία βάση δεδομένων του **Indian Ocean MoU**, οπότε τα περιστατικά των (3) κρατήσεων πλοίων υπό ελληνική σημαία που εμφανίζονται εκεί είναι ταυτόσημα με αυτά του **TOKYO MoU**.

Ο δε **συντελεστής επίδοσης** της σημαίας για την Ζετία **2019-2021** με βάση τις επιθεωρήσεις που έχουν διενεργηθεί και τον αντίστοιχο αριθμό κρατήσεων που έχουν επιβληθεί ισούται με **(-1,06)**.



Οι κρατήσεις ανά τύπο πλοίου

Την τριετία **2019 – 2021** σταθερά οι περισσότερες περιπτώσεις πλοίων που κρατούνται ανήκουν στον τύπο του **Bulk Carrier**.

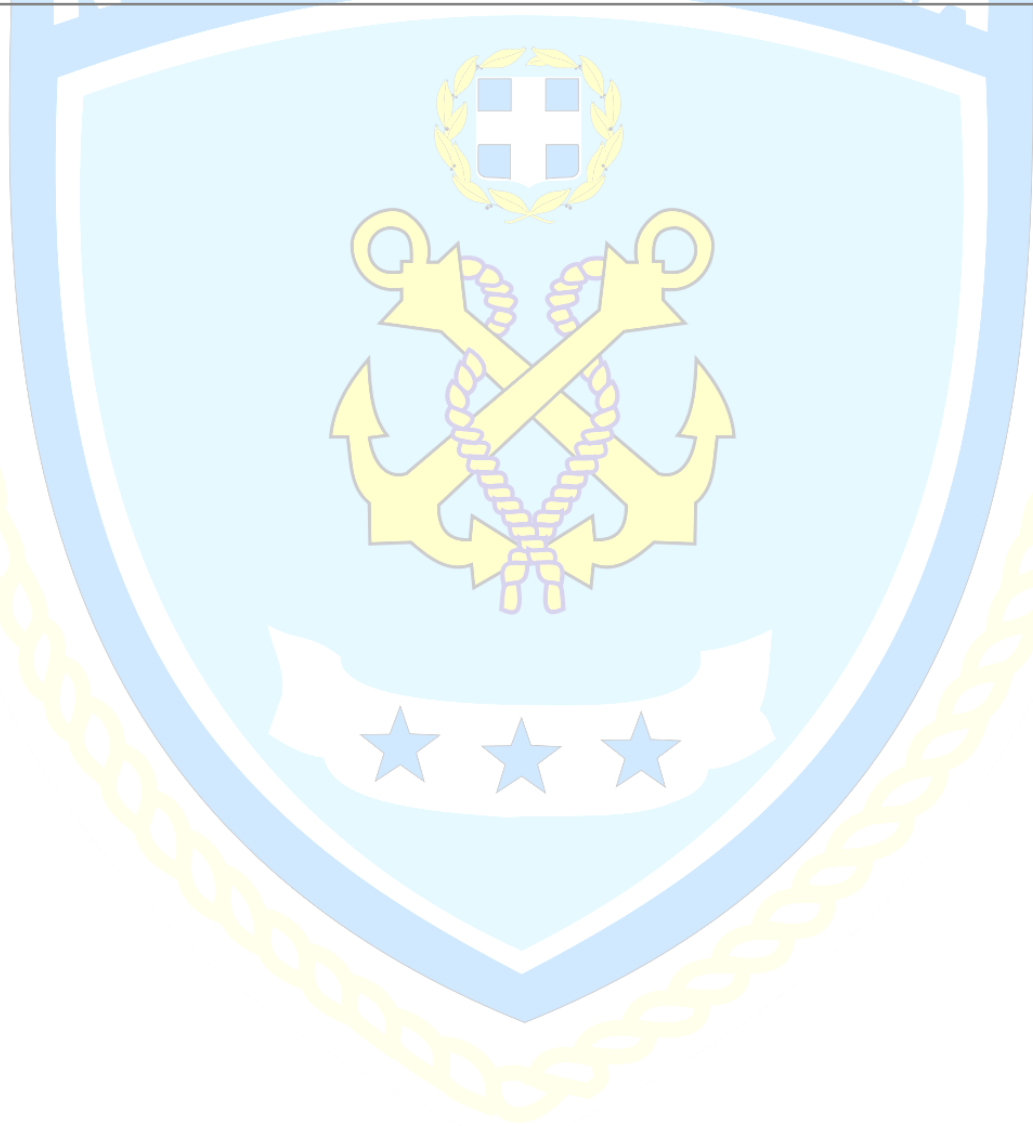
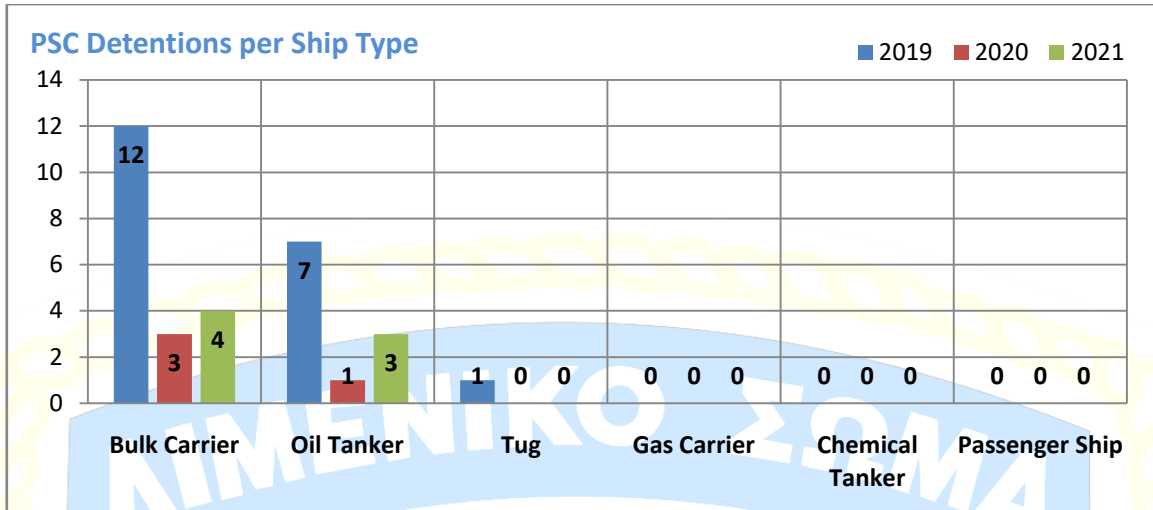
Το **2019** παρατηρείται ελαφρά περαιτέρω αύξηση του σχετικού ποσοστού που διαμορφώνεται στο **60%** και αντιστοιχεί σε **(12)** κρατηθέντα **Bulk Carriers**. Ο αριθμός των συνολικών ελλείψεων που διαπιστώνεται σε αυτά είναι **(78)**. Από αυτές, οι **(36)** επιφέρουν το μέτρο της κράτησης.

Το **2020** ο τύπος των **(3)** κρατηθέντων πλοίων, από τα **(4)** συνολικά, είναι **Bulk Carrier**, γεγονός που ενισχύει περαιτέρω τη σχετική αναλογία στο **75%** των συνολικών περιπτώσεων. Ο αριθμός των συνολικών ελλείψεων που διαπιστώνεται σε αυτά είναι **(20)**. Από αυτές, οι **(4)** επιφέρουν το μέτρο της κράτησης, δηλαδή **(1)** ανά περιστατικό.

Το **2021** ο τύπος των **(4)**, από τα συνολικά **(7)**, κρατηθέντα πλοία είναι **Bulk Carrier** διαμορφώνοντας το σχετικό επί του συνόλου ποσοστό στο **57,1%**. Ο αριθμός των συνολικών ελλείψεων που διαπιστώνεται σε αυτά είναι **(17)**. Από αυτές, οι **(7)** επιφέρουν το μέτρο της κράτησης.

Όσον αφορά στην αναλογία των ελλείψεων που επιφέρουν κράτηση σε σχέση με το σύνολο των ελλείψεων που καταγράφονται, διαμορφώνεται ανά περιστατικό στις **(3)** για το **2019** στη μία **(1)** για το **2020**, ενώ για το **2021** στα **(4)** κρατηθέντα **Bulk Carriers** διαπιστώνονται **(7)** ελλείψεις που επιφέρουν κράτηση {από το σύνολο **(17)** ελλείψεων που διαπιστώνονται}.

Κατά τα λοιπά, συγκρατείται ότι την υπόψη τριετία (**2019 – 2021**) ο έτερος τύπος πλοίου που υπόκειται στην επιβολή του μέτρου της κράτησης αφορά σε **Oil Tankers**. Το **2021** ειδικότερα οι κρατήσεις που επιβάλλονται σε **Oil Tankers** αποτελούν το **42,9%** των περιπτώσεων, αυξημένο ποσοστό σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Συγκρατείται επίσης ότι, στο πλαίσιο των **(3)** αυτών επιθεωρήσεων που οδηγούν σε κράτηση διαπιστώνονται **(23)** συνολικά ελλείψεις, με τις **(6)** από αυτές να επιφέρουν το μέτρο αυτό.



Παρατηρήσεις που επιφέρουν κράτηση (detainable deficiencies)

Το **2019** το ποσοστό των ελλείψεων που επιφέρουν κράτηση κυμαίνεται στο **30%**. Το **2020** οι ελλείψεις που διαπιστώνονται και οδηγούν σε κράτηση υποχωρούν σε ποσοστό **20%** επί του συνόλου των ελλείψεων που διαπιστώνονται και οι οποίες αριθμούν τις **(20)**. Στην πράξη, για το έτος, αναλογεί **(1)** έλλειψη για κάθε μία κράτηση που επιβάλλεται. Το **2021**, στο πλαίσιο των **(7)** επιθεωρήσεων που διενεργούνται και οδηγούν σε κράτηση, διαπιστώνονται **(40)** ελλείψεις συνολικά, με τις **(13)** από αυτές να επιφέρουν το μέτρο της κράτησης, ποσοστό δηλαδή **32,5%** επί του συνόλου.

Όσον αφορά στο είδος των ελλείψεων που καταγράφονται και σχετίζονται με την επιβολή του μέτρου της κράτησης, η κάθε χρονιά έχει τα δικά της χαρακτηριστικά.

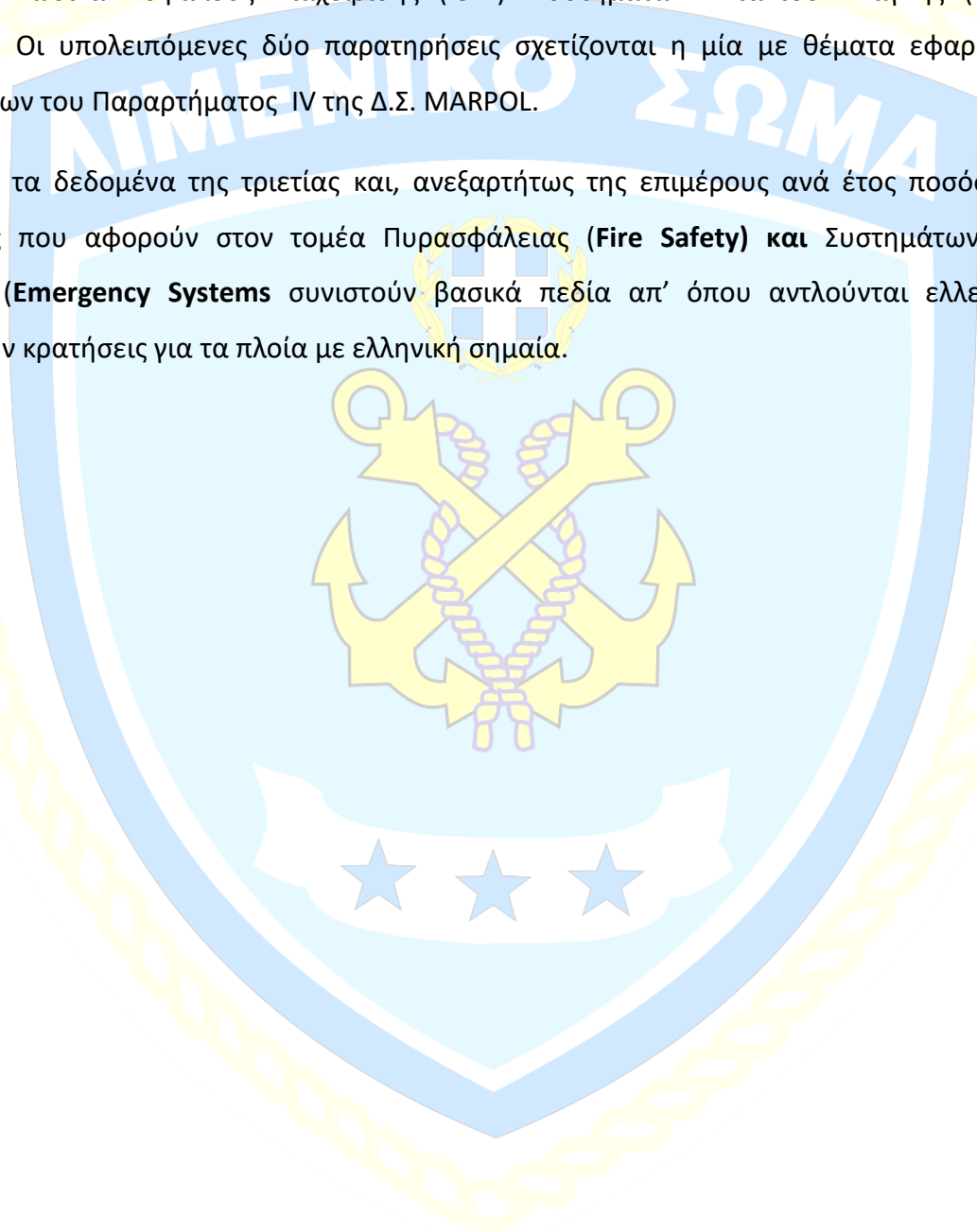
Για το **2019** οι παρατηρήσεις που αφορούν στον τομέα Πυρασφάλειας (**Fire Safety**) αποτελούν το κύριο πεδίο όπου διαπιστώνονται ελλείψεις, **(16)** σε αριθμό και αντίστοιχο ποσοστό **25%**. Το **13%** του συνολικού ποσοστού και **(8)** παρατηρήσεις αντίστοιχα, ανταποκρίνεται σε ελλείψεις Συστημάτων Εκτάκτου Ανάγκης (**Emergency Systems**), ενώ οι ελλείψεις που αφορούν στα Σωστικά Μέσα (**Life Saving Appliances**) είναι συγκριτικά λιγότερες, **(5)** σε αριθμό και ποσοστό **8%**. Το ίδιο ισχύει και για τις ελλείψεις του τομέα Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (**Safety of Navigation**) όπου καταγράφονται **(5)** περιπτώσεις τέτοιων παρατηρήσεων που αναλογούν σε ποσοστό **8%** επί του συνόλου.

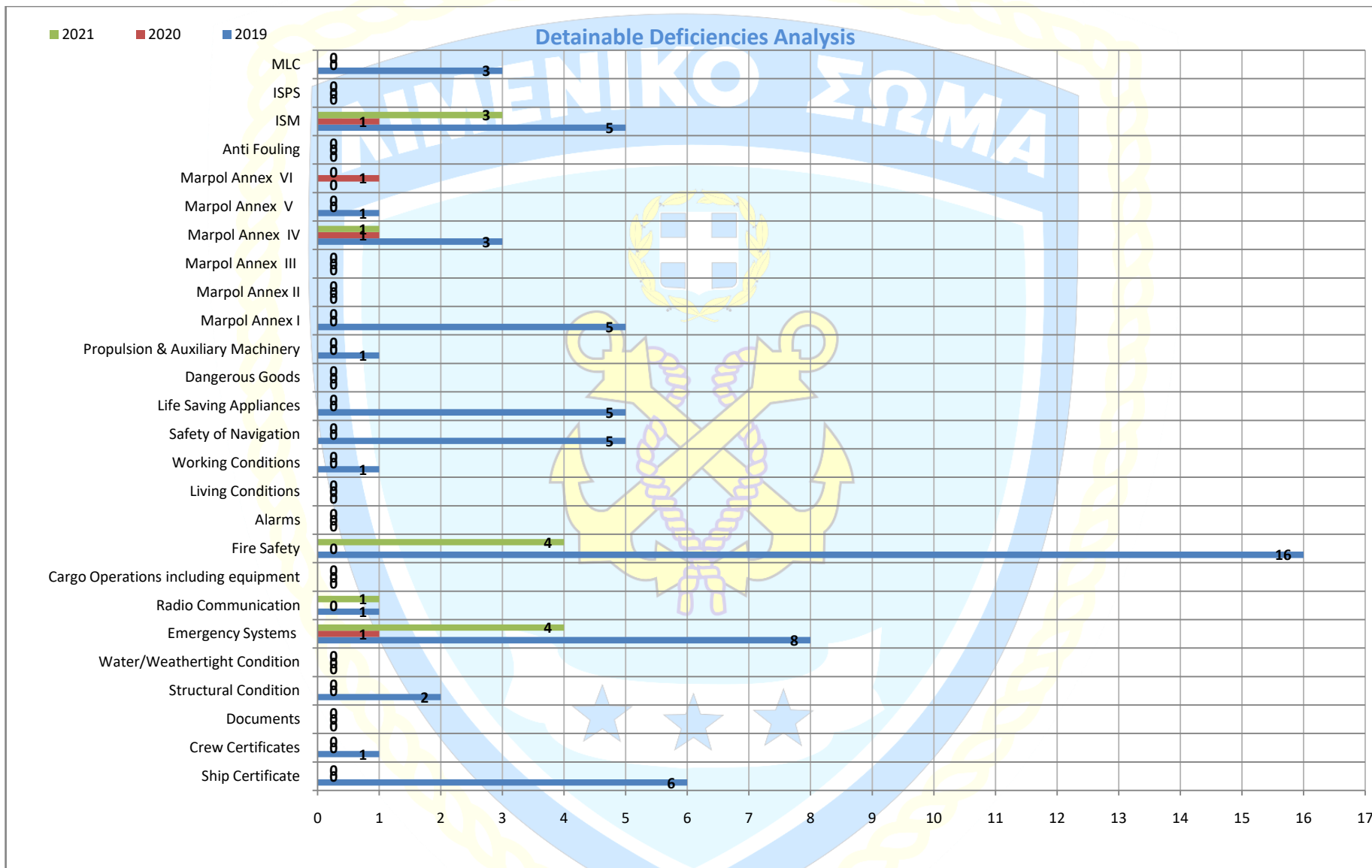
Το **2019** καταγράφονται επίσης περιπτώσεις **{(6) συγκεκριμένα}** που σχετίζονται με Πιστοποιητικά Πλοίων (**Ship Certificates**) που αποτελούν ποσοστό **10%** επί του συνόλου των παρατηρήσεων.

Αυτή η εικόνα μεταβάλλεται εν μέρει σύμφωνα με τα αντίστοιχα δεδομένα κατά το **2020**. Ο αριθμός των ελλείψεων που οδηγούν σε κράτηση είναι μικρός όπως και ο αντίστοιχος αριθμός κρατήσεων, **(4)** στο σύνολο, γεγονός που συνεπάγεται **(1)** έλλειψη για κάθε ένα περιστατικό κράτησης. Κάθε μία από αυτές αφορά σε διαφορετικό είδος έλλειψης και επιμερίζονται σε αντίστοιχο ποσοστό **25%**. Συγκεκριμένα, οι ελλείψεις αφορούν σε θέματα εφαρμογής των απαιτήσεων του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (**ISM**) καθώς και των Παραρτημάτων και IV και VI της Δ.Σ. MARPOL (**MARPOL Annex IV & VI**). Όσον αφορά σε πλέον συνήθεις, για προηγούμενα έτη, ελλείψεις, η υπολειπόμενη **(1)** αφορά στον τομέα των Συστημάτων Εκτάκτου Ανάγκης (**Emergency Systems**), είδος έλλειψης που το 2019 εμφανίζεται με συχνότητα της τάξης του **13%** επί του συνόλου για το έτος.

Για το **2021** οι παρατηρήσεις που αφορούν στον τομέα Πυρασφάλειας (**Fire Safety**) και στα Συστήματα Εκτάκτου Ανάγκης (**Emergency Systems**) αποτελούν το δύο κύρια πεδία όπου διαπιστώνονται ελλείψεις, (**4**) σε αριθμό για καθένα από τους δύο αυτούς τομείς και ποσοστό **30,77%** επί του συνόλου αντίστοιχα. Το **23,08%** του συνολικού ποσοστού με (**3**) παρατηρήσεις αντίστοιχα, ανταποκρίνεται σε ελλείψεις που σχετίζεται με την εφαρμογή απαιτήσεων του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (**ISM**), Συστημάτων Εκτάκτου Ανάγκης (**Emergency Systems**). Οι υπολειπόμενες δύο παρατηρήσεις σχετίζονται η μία με θέματα εφαρμογής των απαιτήσεων του Παραρτήματος IV της Δ.Σ. MARPOL.

Με βάση τα δεδομένα της τριετίας και, ανεξαρτήτως της επιμέρους ανά έτος ποσόστωσης, οι ελλείψεις που αφορούν στον τομέα Πυρασφάλειας (**Fire Safety**) και Συστημάτων Εκτάκτου Ανάγκης (**Emergency Systems**) συνιστούν βασικά πεδία απ' όπου αντλούνται ελλείψεις που επιφέρουν κρατήσεις για τα πλοία με ελληνική σημαία.





Ειδικότερες τάσεις

Οι ειδικότερες τάσεις της τριετίας 2019 – 2021 διαμορφώνονται από δεδομένα που αποτυπώνουν συνιστώσες παραμέτρους της δραστηριότητας του **TOKYO MoU** και της απόδοσης των πλοίων με ελληνική σημαία στο πλαίσιο των επιθεωρήσεών τους από Αρχές μέλη του Μνημονίου αυτού.

Πλοία Μεταφοράς Χύδην Φορτίου (Bulk Carriers)

Την τριετία **2019 – 2021** οι περισσότερες περιπτώσεις πλοίων με ελληνική σημαία που κρατούνται, ανεξαρτήτως MoU που διενεργεί την επιθεώρηση, ανήκουν στον τύπο του **Bulk Carrier**.

*Από την ειδικότερη εξέταση των περιστατικών κράτησης της διετίας, διαπιστώνεται ότι για την περίπτωση των κρατήσεων που έχουν επιβληθεί από το **TOKYO MoU**, η ταύτιση είναι σχεδόν απόλυτη. Όλα δηλαδή τα περιστατικά κρατήσεων της τριετίας από το Μνημόνιο αυτό, πλην μίας περίπτωσης, αφορούν σε Bulk Carriers (ποσοστό **93,75%**).*

Σύμφωνα με τις ετήσιες αναφορές του TOKYO MoU, ο συγκεκριμένος τύπος πλοίων αντιπροσωπεύει για το εν λόγω Μνημόνιο την κατηγορία πλοίων με το μεγαλύτερο δείγμα συνολικών επιθεωρήσεων (ποσοστό **38,59%** για το **2019**, **42,49%** για το **2020** και **42,56%** για το **2021**). Ο αντίστοιχος μέσος όρος κρατήσεων που επιβάλλονται ως αποτέλεσμα αυτών των επιθεωρήσεων διαμορφώνεται αντίστοιχα σε ποσοστό **3,29%** για το **2019**, **2,8%** για το **2020** και **2,25%** για το **2021**, με άλλους τύπους πλοίων να εμφανίζουν υψηλότερα ποσοστά όπως τα **General Dry Cargo Ships, Refrigerated Cargo Ships** και **Oil Tankers**.

Σύσταση προς Διαχειρίστριες Εταιρείες – Πιστοποιούντες Οργανισμούς

Για τα υπό ελληνική σημαία Bulk Carriers που πρόκειται να επιθεωρηθούν από Αρχή Κράτους Λιμένα, μέλος του TOKYO MoU και τα πληρώματα αυτών, αξιολογείται ως σκόπιμος, ο ενισχυμένος βαθμός εγρήγορσης και ετοιμότητας με ανάληψη, κατά περίπτωση, κατάλληλων προπαρασκευαστικών ενεργειών.

Είδος ελλείψεων που επιφέρουν κράτηση (detainable deficiencies)

Από την εξέταση των ελλείψεων που έχουν διαπιστωθεί στα πλοία με ελληνική σημαία, κατά την τριετία 2019-2021, από Αρχές μέλη του TOKYO MoU, οι οποίες επιφέρουν τελικώς το μέτρο της κράτησης (detainable deficiencies), διαπιστώνεται ότι αυτές αντιπροσωπεύουν σταθερά συγκεκριμένους τομείς που σχετίζονται με την κατάσταση και εν γένει λειτουργία του πλοίου.

Συγκεκριμένα, η πλειονότητα των detainable deficiencies την τριετία, αφορά σε ελλείψεις που διαπιστώνονται στον τομέα της Πυρασφάλειας (**Fire Safety**) και των Συστημάτων Εκτάκτου Ανάγκης (**Emergency Systems**). Επίσης επαναληψιμότητα διαπιστώνεται και για ελλείψεις που σχετίζονται με την εφαρμογή απαιτήσεων του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείριση (ISM Code) καθώς και των Παραρτημάτων I και IV της Δ.Σ. MARPOL (**MARPOL Annexes I & IV**).

Σύμφωνα με τις ετήσιες αναφορές του TOKYO MoU, τα συγκεκριμένα είδη ελλείψεων κατατάσσονται μεταξύ των συνηθών περιπτώσεων ελλείψεων που διαπιστώνονται από όργανα των Αρχών του Μνημονίου και επιφέρουν τελικώς την επιβολή του μέτρου της κράτησης.

Σύσταση προς Διαχειρίστριες Εταιρείες – Πιστοποιούντες Οργανισμούς

Η επαναληψιμότητα όσον αφορά στην διαπίστωση συγκεκριμένων ειδών ελλείψεων στα πλοία με ελληνική σημαία καθιστά αναγκαία την αξιολόγηση και περαιτέρω ανάλυσή τους, για την εκπόνηση ανάλογων σχεδίων με κατάλληλες, στους αντίστοιχους τομείς, προπαρασκευαστικές ενέργειες επί πλοίων που πρόκειται να επιθεωρηθούν και την επίσης αυξημένη εγρήγορση και ετοιμότητα των πληρωμάτων.

Συμπέρασμα

Για την τριετία **2019 – 2021** η απόδοση της ελληνικής Σημαίας όπως αυτή αξιολογείται σε σχέση με τα ποσοστά κρατήσεων που έχουν επιβληθεί στα ελληνικά πλοία, στο πλαίσιο ελέγχων τους από Αρχές Κράτους Λιμένα κρίνεται ως ικανοποιητική. Η ελληνική Σημαία σταθερά βρίσκεται στη λευκή λίστα επιδόσεων των επί μέρους Μνημονίων Συνεργασίας, με το ποσοστό των κρατήσεων που επιβάλλονται σε σχέση με τον αριθμό των επιθεωρήσεων που διενεργούνται να διατηρείται σε ικανοποιητικά επίπεδα ήτοι **1,5%** το **2019**, **0,47%** εντός του **2020** και **0,82%** για το **2021**.

Σύμφωνα με τις ανωτέρω γενικές και ειδικότερες διαπιστώσεις / τάσεις και με στόχο την περαιτέρω βελτίωση της απόδοσης της Σημαίας, ανάλογες συστάσεις απευθύνονται στους ενδιαφερόμενους φορείς της ναυτιλιακής κοινότητας για την ανάληψη διορθωτικών μέτρων και κατάλληλο σχεδιασμό.

Πηγές:

- **PARIS MoU:** <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/inspections>
- **MED MoU:** <http://www.medmouic.org/>
- **TOKYO MoU:** http://www.tokyo-mou.org/inspections_detentions/psc_database.php
- **Vina del Mar MoU:** <https://alvm.prefectura naval.gob.ar>
- **Caribbean MoU:** <http://www.caribbeanmou.org/content/inspection-detention-data>
- **Indian Ocean MoU:** <http://www.iomou.org/inspmain.htm>
- **Abuja MoU:** <http://www.abujamou.org/index.php?pid=125disclaimer>
- **Black Sea MoU:** <http://www.bsmou.org/database/inspections/>
- **Riyadh MoU:** <https://www.riyadh mou.org/>
- **U.S. Coast Guard:** <https://cgmix.uscg.mil/PSIX/PSIXContactSearch.aspx>
- **Equasis:** <http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage>
- **Annual Report on Port State Control in the Asia – Pacific Region 2019 – 2020 – 2021**
- **Port State Control in the United States 2019 – 2020 – 2021 Annual Reports**
- **Paris MoU Annual Reports 2019 & 2020**
- **Tokyo MoU Annual Reports 2019 – 2020 – 2021**