

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Θέμα εργασίας:

“Διαχείριση κρίσεων στην εμπορική ναυτιλία”



ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: (Α.Μ.3395) ΔΕΛΗΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΘΩΜΑΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΙΔΕΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Νέα Μηχανιώνα, 2017

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Πτυχιακή Εργασία:

“Διαχείριση κρίσεων στην εμπορική ναυτιλία”

Ημερομηνία ανάθεσης :

Ημερομηνία κατάθεσης :

Η εργασία θεωρείται ολοκληρωμένη

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: (Α.Μ.3395) ΔΕΛΗΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΘΩΜΑΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΙΔΕΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Νέα Μηχανιώνα, 2017

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Πτυχιακή Εργασία:

“Διαχείριση κρίσεων στην εμπορική ναυτιλία”

| Α/Α | Όνοματεπώνυμο | Ειδικότης | Αξιολόγηση | Υπογραφή |
|-------------------|---------------|-----------|------------|----------|
| 1 | | | | |
| 2 | | | | |
| 3 | | | | |
| ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ | | | | |

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: (Α.Μ.3395) ΔΕΛΗΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΘΩΜΑΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΙΔΕΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ:.....

Περιεχόμενα

| | |
|--|----|
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ | 1 |
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 2 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : ΟΙ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ | 3 |
| 1.1 Η έννοια της κρίσης | 3 |
| 1.2 Τα είδη της κρίσης | 4 |
| 1.3 Τα στάδια της κρίσης | 4 |
| 1.3.1 Πρόδρομο στάδιο | 4 |
| 1.3.2 Οξύ στάδιο | 5 |
| 1.3.3 Χρόνιο στάδιο | 5 |
| 1.3.4 Στάδιο επίλυσης | 6 |
| 1.4 Η διαχείριση της κρίσης | 6 |
| 1.4.1 Η πρόληψη | 6 |
| 1.4.2 Προετοιμασία | 7 |
| 1.4.3 Ανταπόκριση | 7 |
| 1.4.4 Μάθηση | 8 |
| 1.5 Η έννοια του κινδύνου | 8 |
| 1.5.1 Διαχείριση του κινδύνου | 8 |
| 1.6 Διαχείριση των ΜΜΕ..... | 11 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : ΜΟΡΦΕΣ ΚΑΙ ΑΙΤΙΕΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ | 14 |
| 2.1 Η έννοια της εμπορικής ναυτιλίας..... | 14 |
| 2.2 Διαχείριση κρίσεων | 15 |
| 2.2.1 Ιδιαιτερότητες στο χώρο της ναυτιλίας..... | 15 |
| 2.2.2 Οι κίνδυνοι στην εμπορική ναυτιλία..... | 15 |
| 2.3 Η υποβαθμισμένη ασφάλεια των πλοίων ως αιτία κινδύνων και ατυχημάτων | 16 |
| 2.4 Ο ανθρώπινος παράγοντας ως αιτία ατυχημάτων | 18 |
| 2.5 Ναυταπάτες | 19 |
| 2.6 Πειρατεία..... | 21 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ | 25 |
| 3.1 Συμβάσεις και κανονισμοί για την ασφάλεια στη ναυτιλία | 25 |
| 3.2 Ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός (IMO)..... | 27 |
| 3.3 ISM CODE..... | 29 |
| 3.3.1 Επιδιωκόμενα αποτελέσματα | 30 |
| 3.3.2 Υποχρέωση εφαρμογής | 30 |
| 3.3.3 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του ISM code | 31 |
| 3.3.4 Contingency Plan..... | 34 |
| ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ..... | 36 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ..... | 37 |

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα έρευνα προσπαθεί να εντρυφήσει στην διαχείριση των κρίσεων στην εμπορική ναυτιλία. Αναλύοντας τις έννοιες των κρίσεων και του κινδύνου εντοπίζονται οι ιδιαιτερότητες στη διαχείρισή τους, στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας, θέτοντας ως κύρια αιτία πρόκλησής τους τον ανθρώπινο παράγοντα. Επίσης, ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στην προάσπιση της ασφάλειας μέσω κανόνων και κανονισμών που θεσπίζονται από πληθώρα οργάνων και οργανισμών με κυριότερο τον διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό (IMO).

ABSTRACT

The present research tries to inspire crisis management in commercial shipping. By analyzing the concepts of crisis and risk, we identify the peculiarities of their management in the commercial shipping industry, putting the human factor as their main cause. Also, special emphasis is placed on defending security through rules and regulations adopted by a number of bodies and organizations, most notably the International Maritime Organization (IMO).

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι έννοιες της κρίσης και του κινδύνου αν και μοιάζουν πανομοιότυπες ωστόσο εντοπίζεται διαφορά ως προς τα σημάδια αναγνώρισης καθώς και στο γεγονός ότι ο κίνδυνος εμπεριέχει με μεγαλύτερη βεβαιότητα την έννοια της ζημίας. Βέβαια, υπάρχουν πολλοί υποστηρικτές της άποψης ότι και οι δύο περιπτώσεις μπορεί να καταλήξουν σε επιχειρηματική ευκαιρία αποκόμισης εμπειριών και σχεδιασμού καλύτερων πλάνων αντιμετώπισης στο μέλλον.

Ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας χαρακτηρίζεται ως ιδιαίζουσα περίπτωση λόγω του ότι εμπεριέχει πολλούς κινδύνους που σχετίζονται με φυσικά φαινόμενα και ανωτέρα βία. Άλλα στοιχεία που του αποδίδουν μοναδικότητα είναι η ιδιαίτερη εξειδίκευση που απαιτείται εκ μέρους του προσωπικού, η μακρόχρονη απουσία του πλοίου και του πληρώματος από την έδρα και η κόπωση που αυτή συνεπάγεται, η εμπλοκή πολλών συμβαλλόμενων μερών, τα ιδιαίτερα εγκλήματα ναυταπάτης και πειρατείας κ.ά.

Στην παρούσα εργασία, εκτός από την ανάλυση και υπόδειξη των κινδύνων έγινε και εκτενής αναφορά στην κατοχύρωση και προαγωγή της ασφάλειας μέσω κανόνων, κανονισμών και οδηγιών. Συγκεκριμένα, η εργασία χωρίστηκε στα εξής τρία κεφάλαια που παρουσιάζονται αναλυτικά ως ακολούθως:

Στο πρώτο κεφάλαιο, δίνεται η έννοια της κρίσης, οι τρόποι πρόληψης και επίλυσής της, η μάθηση μέσω αυτή ενώ παρουσιάζονται αναλυτικά τα στάδιά της που είναι το πρόδρομο, το οξύ, το χρόνιο και το στάδιο επίλυσης. Επίσης, δίνεται η έννοια του κινδύνου και αναφέρονται οι σημαντικότεροι τρόποι διαχείρισής του.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, γίνεται προσέγγιση της έννοιας της εμπορικής ναυτιλίας, παρουσιάζονται οι κίνδυνοι της όπως η πειρατεία, η αβαρία, η απώλεια του πλοίου κ.ά. και δίνονται οι τρόποι διαχείρισής τους. Επίσης, αναφέρονται η υποβαθμισμένη ασφάλεια του πλοίου ως αιτία των κινδύνων καθώς και ο ανθρώπινος παράγοντας όπου θεωρείται από τις δυσκολότερα προβλέψιμες αιτίες κινδύνων.

Στο τρίτο κεφάλαιο, αναφέρεται η παγκόσμια κίνηση για την εξασφάλιση της ασφάλειας στον κλάδο της ναυτιλίας. Αναφέρονται οι σημαντικότερες συμβάσεις που έχουν θεσπιστεί καθώς και το περιεχόμενο εφαρμογής τους ενώ παρουσιάζεται εκτενέστερα ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός (IMO), η δράση και οι επικριτικές που έχει δεχθεί καθώς και ο απαιτούμενος κώδικας ασφαλείας ISM code.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΟΙ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

1.1 Η έννοια της κρίσης

Με έναν σύντομο ορισμό η κρίση μπορεί να θεωρηθεί ως μία περίοδος όπου η επιχείρηση περνάει δυσκολίες, ανακατατάξεις, αστάθειες και προβλήματα διαφόρων φύσεων. Σχετικά με τη διοίκηση των επιχειρήσεων έχουν διατυπωθεί πολλοί ορισμοί χωρίς ωστόσο να έχει βρεθεί ένας κοινά αποδεκτός. Ωστόσο έχει επικρατήσει να θεωρείται πως η κρίση επιφέρει μεγάλες αλλαγές και απειλεί την ίδια την επιχείρηση σε επίπεδο οργανωτικό, οικονομικό κ.ά.

Βέβαια η κρίση αν και δεν ταυτίζεται με την καταστροφή ωστόσο οι πρώτες μέρες, ώρες, ή ακόμη και τα λεπτά της κρίσης θεωρείται ότι καθορίζουν και την μετέπειτα πορεία της. Επίσης, έχει λεχθεί ότι μέσα από μια κρίση μπορεί η επιχείρηση να αποκομίσει εμπειρίες οι οποίες θα τις χρησιμεύσουν για καλύτερη διοίκηση στο μέλλον.

Οι Pearson και Mitroff προσπάθησαν να προσεγγίσουν το ζήτημα των κρίσεων από τη σκοπιά των διευθύνων σύμβουλων. Συγκεκριμένα διατύπωσαν πως οι διευθυντές αντιλαμβάνονται την κρίση όταν ένα γεγονός χαρακτηρίζεται από μεγάλη σπουδαιότητα, επιστά την προσοχή όλης της επιχείρησης, έχει το στοιχείο του αιφνιδιασμού ενώ υπάρχει μεγάλος κίνδυνος να χαθεί ο έλεγχος της διαχείρισης της επιχείρησης.



Εικόνα 1 : ΣΤΑΔΙΑ ΚΡΙΣΕΩΝ

1.2 Τα είδη της κρίσης

Τα είδη ή αλλιώς τύποι της κρίσης, είχαν ανάγκη να προσδιοριστούν προκειμένου να γνωρίζουν οι επιχειρηματίες τους κινδύνους, πώς πρέπει να προστατεύονται καθώς και να δημιουργούν το κατάλληλο πλάνο διαφυγής. Έτσι, αφού προσμετρήθηκαν διάφορα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των κρίσεων και οι παράγοντες επιρροής τους έγινε διαχωρισμός στις εξής κατηγορίες:

- Κρίσεις οικονομικής φύσεως (π.χ. η πτώση των μετοχών).
- Πληροφοριακές κρίσεις (π.χ. διέρρευση απόρρητων πληροφοριών).
- Κρίση που σχετίζεται με τον ανθρώπινο παράγοντα (π.χ. διαφθορά των στελεχών).
- Κρίση που σχετίζεται με τη φήμη της εταιρίας (π.χ. κακή φήμη, δυσφήμιση από τρίτους).
- Παράνομες δράσεις κατά της εταιρίας (π.χ. τοποθέτηση βόμβας).
- Κρίσεις ως αποτέλεσμα φυσικών καταστροφών (π.χ. σεισμοί, πλημμύρες κτλ.).

Ο προσδιορισμός των κρίσεων ανά κατηγορία έχει βοηθήσει πολλές επιχειρήσεις να δημιουργήσουν έκτακτα σχέδια αντιμετώπισης. Ωστόσο, δεν θα πρέπει να μεριμνάται, ότι ο κατάλογος είναι ενδεικτικός και ότι υπάρχει πληθώρα απρόβλεπτων κρίσεων και ειδικών αναγκών τις οποίες η κάθε επιχείρηση θα πρέπει να προσμετρά και να αναμένει. Η σωστή επιλογή του προσωπικού και των διευθύνων συμβούλων με την κατάλληλη κατάρτιση μπορεί να θεωρηθεί ένα πρώτο βήμα για την αντιμετώπιση κάθε λογής κρίσης.

1.3 Τα στάδια της κρίσης

Προκειμένου για τη σωστή διαχείριση μίας κρίσης θα πρέπει πρώτα να προηγηθεί ο εντοπισμός του σταδίου στο οποίο βρίσκεται. Βέβαια, δεν είναι δεδομένο ότι όλα τα είδη κρίσεων θα περάσουν από όλα τα στάδια, ωστόσο υπάρχουν κάποια κοινά χαρακτηριστικά τα οποία και θα πρέπει τα στελέχη μίας επιχείρησης να έχουν υπόψιν τους. Τα στάδια αυτά διακρίνονται μεταξύ τους κυρίως από την ένταση της κρίσης και είναι το πρόδρομο, το οξύ, το χρόνιο και το στάδιο επίλυσης.

1.3.1 Πρόδρομο στάδιο

Το πρόδρομο στάδιο, θεωρείται ένα από τα πιο κρίσιμα στάδια δεδομένου ότι η κρίση μπορεί τελικά να αποφευχθεί αν και εφόσον υπάρξει άμεση αντίδραση των στελεχών της

επιχείρησης ειδικά θα υπάρξει συνέχεια στο επόμενο στάδιο. Χαρακτηριστικό του σταδίου αυτού είναι τα προειδοποιητικά σημάδια τα οποία μπορεί να προέρχονται είτε από εξωτερικούς είτε από εσωτερικούς παράγοντες.

Τα σημάδια ποικίλλουν, ανάλογα πάντοτε και με τη μορφή της κρίσης, και πολλές φορές είναι ευχερές να προβλεφθεί η κρίση και με τη λήψη των κατάλληλων μέτρων να αποφευχθεί. Σε πολλές περιπτώσεις βέβαια παρατηρείται είτε να μη γίνονται αντιληπτά είτε να εκτιμάται λάθος η κατάσταση. Ωστόσο, σε κάθε περίπτωση υπάρχουν άτομα ικανά να αντιληφθούν την επερχόμενη κρίση, τα οποία όμως είτε δεν γίνονται πιστευτά είτε λόγω αδυναμίας για συνεννόηση δεν μπορούν να συνεργαστούν με τα ανώτερα στελέχη προκειμένου να βρεθεί λύση. (Mitroff, 2002)

1.3.2 Οξύ στάδιο

Σε περίπτωση που η επιχείρηση δεν αναλάβει αμέσως δράση ώστε να αντιμετωπιστεί η κρίση κατά το πρόδρομο στάδιο τότε επέρχεται το οξύ. Στο οξύ στάδιο, οι δυσχέρειες που αντιμετωπίζει η επιχείρηση είναι πιο έντονες ενώ έχει ήδη υπάρξει άμεση απειλή του ανθρώπινου δυναμικού, των οικονομικών της επιχείρησης κ.ά.

Σε αυτό το στάδιο, όλη η ενέργεια των στελεχών καθώς και οι διαθέσιμοι πόροι της επιχείρησης, αναλώνονται προκειμένου για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Αυτό επιφέρει κούραση και αδυναμία κάλυψης άλλων αναγκών ενώ ο κίνδυνος για τη βιωσιμότητα της επιχείρησης βρίσκεται προ των πυλών. Ωστόσο, υπάρχει ακόμη περιθώριο ανατροπής της κατάστασης αν καταστρωθεί σχέδιο επίλυσης και διόρθωσης της κρίσης.

1.3.3 Χρόνιο στάδιο

Στο χρόνιο στάδιο έχει περάσει η μπόρα της κρίσης και έρχεται η ώρα του απολογισμού για την επιχείρηση. Εδώ θα κριθεί και το μέλλον εφόσον θα εξεταστούν οι επιπτώσεις της κρίσης, η πιθανότητα επιβίωσης, τα αίτια που οδήγησαν στην κρίση κ.ά. Είναι ένα πολύ κρίσιμο στάδιο το οποίο μπορεί να δια φωτίσει πολλές πτυχές των αιτιών ενώ και να χρησιμοποιηθεί ως παράδειγμα για την αποφυγή άλλων παρόμοιων περιπτώσεων στο μέλλον.

1.3.4 Στάδιο επίλυσης

Τα στελέχη τα οποία εργάζονται για τη διαχείριση της κρίσης έχουν ως στόχο τους το στάδιο της επίλυσης. Σε αυτό το στάδιο υπάρχει επαναφορά της επιχείρησης στην πρότερη κατάσταση και προσμετρώνται οι απώλειες και τα τυχόν οφέλη. Ωστόσο, σημαντικό είναι να διερευνηθεί πλήρως το ιστορικό της κρίσης δεδομένου ότι ενδέχεται να έχουν απομείνει κάποια στοιχεία που μπορούν να πυροδοτήσουν μία νέα κρίση. Από τα προαναφερόμενα διαφαίνεται η δυσκολία της εκτίμησης των καταστάσεων καθώς και η δυσκολία εντοπισμού της έναρξης νέας κρίσης. (Darling, 1994)

1.4 Η διαχείριση της κρίσης

Κατά τη διαχείριση μίας κρίσης, τα άτομα που έχουν αναλάβει αυτό το έργο προβαίνουν σε εκτενή ανάλυση των αιτιών που την προκάλεσαν ενώ προσπαθούν να δημιουργήσουν ένα πλάνο ικανό για την αντιμετώπισή της. Στη διαδικασία αυτή χρησιμοποιούνται πρακτικές του μάνατζμεντ ενώ απαραίτητα χαρακτηριστικά είναι η ψυχραιμία και η καλή συνεργασία του προσωπικού. Αντίθετα, αν τα άτομα καταληφθούν από πανικό, άρνηση ή και θυμό αυτό θα δυσχεράνει το έργο τους και θα επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις στην ίδια την επιχείρηση.

Έχει υποστηριχθεί πως η διαχείριση των κρίσεων αποτελείται από τα εξής τέσσερα στάδια: 1) πρόληψη, 2) προετοιμασία, 3) ανταπόκριση, 4) ανάκαμψη. Σημαντικότερα από τα στάδια θεωρούνται η πρόληψη και η προετοιμασία διότι ανήκουν στο πρόδρομο στάδιο της κρίσης και μπορεί να αντιμετωπιστεί εγκαίρως, ενώ οι αρνητικές επιπτώσεις δεν έχουν κάνει ακόμα αισθητή την παρουσία τους.

1.4.1 Η πρόληψη

Στο στάδιο της πρόληψης δεν έχει εμφανιστεί ακόμη κάποιο σημάδι της κρίσης ενώ η επιχείρηση διανύει την κανονική της πορεία. Σε αυτό το σημείο λοιπόν, γίνονται μετρήσεις προκειμένου να εντοπισθούν οι αδυναμίες και τα κενά της επιχείρησης τα οποία θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε κρίση. Προκειμένου γι' αυτό χρησιμοποιούνται διάφορες μέθοδοι ανάλυσης του περιβάλλοντος της επιχείρησης όπως η SWOT ανάλυση. Μέσω της ανάλυσης συνάγονται χρήσιμα συμπεράσματα για τη μελλοντική πιθανότητα κρίσεων ενώ προβλέπονται ποιες από αυτές θα έχουν τις καταστροφικότερες συνέπειες για την επιχείρηση.

Επίσης, σημαντικό στοιχείο στο στάδιο στο στάδιο της πρόληψης είναι το ανθρώπινο δυναμικό. Συγκεκριμένα, θα πρέπει η επιχείρηση να επιλέξει προσεχτικά τα άτομα που θα διαχειριστούν το πλάνο των κρίσεων χρησιμοποιώντας κριτήρια γνώσεων, εμπειρίας και ικανοτήτων. Άλλα στοιχεία που θα πρέπει να διαθέτουν τα άτομα αυτά είναι εμπιστευτικότητα, συνεργασία και δομημένο τρόπο σκέψης. (<http://st.merig.eu>)

1.4.2 Προετοιμασία

Η προετοιμασία είναι συνδεδεμένη με το οξύ στάδιο της κρίσης. Κατά τη φάση της προετοιμασίας προβλέπονται όλα τα πιθανά σενάρια κρίσεων και οι αντίστοιχοι τρόποι αντιμετώπισής τους. Επίσης, καθορίζονται τα άτομα που θα συντονίζουν και θα καθοδηγούν το υπόλοιπο προσωπικό, οι τρόποι συνεργασίας και επικοινωνίας τους κ.ά.

Για να θεωρηθεί το στάδιο της προετοιμασίας επιτυχημένο θα πρέπει να εμπεριέχει σαφής και αναλυτικές οδηγίες όπως τους τρόπους δράσεις, τους πόρους που θα αναλωθούν για την αντιμετώπιση της κρίσης, τους τρόπους που θα ενεργήσουν τα διάφορα τμήματα της επιχείρησης κ.ά. Τέλος, θεωρείται σκόπιμο να υπάρξουν και κάποια δοκιμαστικά στάδια τα οποία είναι ιδιαίτερος επιβοηθητικά για την εγρήγορση του προσωπικού και τη βελτίωση του σχεδίου δράσης. (Φιλολιά κ.ά, 2005)

1.4.3 Ανταπόκριση

Το στάδιο της ανταπόκρισης συνδέεται επίσης με το οξύ στάδιο της κρίσης. Σε αυτή τη φάση γίνονται όλες οι ενέργειες εφαρμογής των σχεδίων αντιμετώπισης ενώ προσπαθούν να αποφευχθούν οι αρνητικές συνέπειες για την επιχείρηση. Τα βήματα που ακολουθούνται σε αυτό το στάδιο είναι η αξιολόγηση της κατάστασης, η εφαρμογή του σχεδίου αντιμετώπισης καθώς και η εφαρμογή του σχεδίου επικοινωνίας.

Στην αξιολόγηση, που θεωρείται σημαντικό στάδιο, γίνεται προσπάθεια να συλλεχθούν οι απαραίτητες πληροφορίες από κάθε διαθέσιμη πηγή. Μετέπειτα ακολουθείται η εφαρμογή του σχεδίου με χρήση ενεργειών που θα αποτρέψουν τον κίνδυνο και τέλος κατά την επικοινωνία ορίζονται οι εκπρόσωποι τύπου οι οποίοι και θα μεταφέρουν τη στάση της επιχείρησης στο κοινό και στα ΜΜΕ. (Φιλολιά κ.ά, 2005)

1.4.4 Μάθηση

Η μάθηση λαμβάνει χώρα μετά το οξύ στάδιο κατά τη διάρκεια του χρόνιου σταδίου και του σταδίου επίλυσης. Στη μάθηση γίνεται ο απολογισμός της κρίσης και οι μετρήσεις των επιπτώσεων που είχε στην επιχείρηση. Αναλύονται εκτενώς τα αίτια που οδήγησαν στην κρίση ενώ σε περίπτωση που δεν έχει πληγεί η βιωσιμότητα της επιχείρησης, η κρίση χρησιμοποιείται ως καθοδηγητής σε ενδεχόμενο μελλοντικό περιστατικό. (Φιλολιά κ.ά, 2005)

1.5 Η έννοια του κινδύνου

Ο κίνδυνος αντιδιαστέλλεται από την κρίση δεδομένου ότι η κρίση δεν είναι πάντοτε επικίνδυνη για την επιχείρηση. Γενικότερα, ο κίνδυνος είναι ένα γεγονός ζημιογόνο που μπορεί να μας βλάψει, ωστόσο υπάρχουν απόψεις που υποστηρίζουν ότι μέσω του κινδύνου μπορεί να αναδυθούν επιχειρηματικές ευκαιρίες. Στον κλάδο της διοίκησης των επιχειρήσεων ο κίνδυνος προσλαμβάνει δύο έννοιες, το χρηματοοικονομικό και τον επιχειρηματικό κίνδυνο.

Ο επιχειρηματικός κίνδυνος σχετίζεται με τη μεταβολή στα κέρδη της επιχείρησης και οφείλεται στους εξής παράγοντες: 1) μεταβλητότητα κερδών (όσο μεγαλύτερες διακυμάνσεις υπάρχουν τόσο αυξάνεται και ο κίνδυνος), 2) τιμές πώλησης (επηρεάζονται από την ανταγωνιστικότητα), 3) κόστος πρώτων υλών, 4) μέγεθος ισχύς της επιχείρησης στην αγορά, 5) διαφοροποίηση των προϊόντων της επιχείρησης, 6) ρυθμός ανάπτυξης και 7) λειτουργική μόχλευση.

Αντίθετα, ο χρηματοοικονομικός κίνδυνος σχετίζεται με την μεταβλητότητα των κερδών ανά μετοχή. Επίσης σχετίζεται και με την αδυναμία εκπλήρωσης των υποχρεώσεων της επιχείρησης η οποία προκύπτει ιδίως όταν η επιχείρηση χρηματοδοτείται από δάνεια ή κάνει χρήση προνομιούχου μετοχικού κεφαλαίου. (Αρτίκης, 2002)

1.5.1 Διαχείριση του κινδύνου

Η διαχείριση του κινδύνου έχει ως κύριο στόχο την εξάλειψή του με τις λιγότερο δυνατό επιπλοκές εις βάρος της επιχείρησης. Θεωρείται ως μία αντίδραση ή αλλιώς άμυνα απέναντι στον κίνδυνο και περιλαμβάνει τακτικές ελέγχου και εκτιμήσεων του κινδύνου καθώς και σχεδιασμό και επιλογή του κατάλληλου σχεδίου δράσης. Οι πιο συνηθισμένοι τρόποι διαχείρισης του κινδύνου περιγράφονται ως εξής:

- **Εξάλειψη κινδύνου:** Η εξάλειψη είναι συνώνυμο της απομάκρυνσης του κινδύνου και περιλαμβάνει όλες εκείνες τις τακτικές που λειτουργούν προκειμένου να αποφευχθεί η να μετατοπιστεί ο κίνδυνος. Παράδειγμα εξάλειψης αποτελούν οι διαδικασίες απομάκρυνσης μίας εστίας μόλυνσης (όπως τα σκουπίδια ή απόβλητα) που βρίσκεται στο εξωτερικό της επιχείρησης και απειλή με μόλυνση το προσωπικό ή τα προϊόντα της επιχείρησης. Επίσης, ο πυροσβεστικός εξοπλισμός, τα συστήματα παρακολούθησης και κατάσβεσης, η αποφυγή ορισμένων δραστηριοτήτων, ο κώδικας συμπεριφοράς του προσωπικού καθώς και τα λοιπά μέτρα πρόληψης μπορεί να λειτουργούν είτε περιοριστικά είτε προληπτικά και ανασταλτικά σε περιπτώσεις που ενέχεται κίνδυνος. Η εξάλειψη του κινδύνου λοιπόν, περιλαμβάνει τόσο πληθώρα προπαρασκευαστικών μέτρων και τακτικών όσο και μέτρα καταπολέμησης ενώ ο κίνδυνος υφίσταται.
- **Περιορισμός κινδύνου:** Στόχος αυτού του τρόπου διαχείρισης κινδύνου είναι ο μετριασμός των αρνητικών επιπτώσεων του μέσω της λήψης κατάλληλων μέτρων. Συγκεκριμένα, στον περιορισμό καταφεύγουν οι επιχειρήσεις όταν ο κίνδυνος είναι αναπότρεπτος και ανεξέλεγκτος. Τούτο μπορεί να συμβαίνει σε περιπτώσεις καιρικών φαινομένων και καταστάσεις ανωτέρας βίας όπως σεισμοί, πλημμύρες, αναταράξεις αέρος και θάλασσας κ.ά. Σε αυτές τις περιπτώσεις οι επιχειρήσεις στοχεύουν κυρίως σε μέτρα αμυντικά όπως το σχεδιασμό και τοποθέτηση ισχυρότερων υποδομών.
- **Μεταφορά κινδύνου:** Στη μεταφορά του κινδύνου καταφεύγουν οι επιχειρήσεις όταν το προϊόν ή η υπηρεσία που βρίσκεται υπό κίνδυνο χρησιμοποιείται για την λειτουργία της επιχείρησης. Παράδειγμα αποτελεί η μεταφορά του κινδύνου σε συμβαλλόμενα μέρη όπως τους προμηθευτές, τους εμπόρους ή τους ασφαλιστές. Ωστόσο, αυτός ο τρόπος εκτός από πλεονεκτήματα μπορεί να ενέχει άλλους κινδύνους που σχετίζονται για παράδειγμα με το τρίτο συμβαλλόμενο μέρος. Επίσης, η ασφάλιση αποτελεί τρόπο μεταφοράς του κινδύνου χωρίς ωστόσο να είναι πάντα εφικτή. Δεδομένης της υψηλής αξίας των ασφαλιστρών καθώς και της ροπής στον κίνδυνο ορισμένων δραστηριοτήτων της επιχείρησης, η ασφάλιση καθίσταται σχεδόν αδύνατη. Επίσης, από τη μεριά τους, οι ασφαλιστικές εταιρίες προκειμένου να αναλάβουν την επιχείρηση ζητούν αποδεικτικά στοιχεία σχεδιασμού

στρατηγικών μείωσης, αντιμετώπισης και πρόληψης των κινδύνων εκ μέρους της επιχείρησης.

- **Αποδοχή του κινδύνου:** Η αποδοχή του κινδύνου περιλαμβάνει τη γνώση των ατόμων της διαχείρισης σχετικά με τον ενδεχόμενο κίνδυνο. Ωστόσο, η επιχείρηση αναλαμβάνει τον κίνδυνο διότι οι επικίνδυνες ενέργειες ή τα επικίνδυνα προϊόντα είναι εξαιρετικής σημασίας και απαραίτητα για την όλη λειτουργία της επιχείρησης. Στην αποδοχή αυτό που επιχειρείται κυρίως είναι ο περιορισμός του κινδύνου καθώς και η δημιουργία στρατηγικών εξάλειψης.

Τέλος, αξίζει να επισημανθεί ότι πολλές από τις καταστροφικές επιπτώσεις των κινδύνων στην επιχείρηση οφείλονται σε διαχειριστικά λάθη. Οι διαχειριστές αναλώνονται στο σχεδιασμό σχεδίων ανάκαμψης και αντιμετώπισης παραμελώντας τις τακτικές πρόληψης και ελάττωσης των κινδύνων. Επίσης, σε πολλές περιπτώσεις δεν γίνεται τακτικός έλεγχος και ενημέρωση των σχεδίων διαχείρισης και αντιμετώπισης, με αποτέλεσμα η επιχείρηση να πλήττεται ακόμα και από σχετικά μικρούς σε μέγεθος κινδύνους. (Σταθοπούλου, 2010)



Εικόνα 2: ΒΗΜΑΤΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΕΙΣ ΚΡΙΣΕΩΝ

1.6 Διαχείριση των ΜΜΕ

Η σωστή διαχείριση των μέσων μαζικής ενημέρωσης αποτελεί έναν κρίσιμο επίσης παράγοντα κατά το σχεδιασμό της διαχείρισης των κρίσεων. Κατά τη διάρκεια μιας κρίσης αλλά και μετά το πέρας αυτής, η επιχείρηση δύναται να ανακάμψει οικονομικά ιδιαίτερα με την παροχή βοήθειας από την ασφαλιστική εταιρία που καλύπτει το μέρος ή όλο της ζημίας. Αντίθετα, υπάρχουν περιπτώσεις όπου βλάπτεται η φήμη και η αξιοπιστία της εταιρίας και οι ανάλογες ζημίες είναι εξαιρετικά δύσκολο να αποκατασταθούν.

Την ευθύνη για τη διατήρηση της φήμης και της αξιοπιστίας φέρει αποκλειστικά η εταιρία η οποία πρέπει να λάβει υπόψιν της και να προσεγγίσει με σωστούς τρόπους τις ομάδες όπου μπορούν να την επηρεάσουν όπως για παράδειγμα τους πελάτες, τους προμηθευτές/πιστωτές, τα συνδικάτα, τα ΜΜΕ, τις ασφαλιστικές εταιρίες, τους μετόχους κ.ά. Για αυτό το σκοπό προτείνεται η ύπαρξη ενός ατόμου το οποίο θα έρχεται σε επαφή με τα ΜΜΕ κατά τη διάρκεια αλλά και μετά την κρίση. Όσο πιο πολύ γίνει κατανοητή η δύναμη των ΜΜΕ και η δυνατότητα που έχουν να ελέγχουν την Κοινή Γνώμη τόσο πιο μικρές θα είναι οι απώλειες από μία κρίση.

Η σωστή διαχείριση των μέσων μαζικής ενημέρωσης καθίσταται καθοριστική, τις περισσότερες φορές, για τις επιπτώσεις όπου θα έχει η κρίση. Μία επιτυχημένη διαχείριση χαρακτηρίζεται από τη θετική ή λιγότερο αρνητική στάση του κοινού και των δημοσιογράφων απέναντι στα λάθη και τις αποτυχίες της εταιρίας. Αυτό έχει ως επακόλουθο την μείωση της πίεσης που ασκείται στην εταιρία ενώ ταυτόχρονα μπορεί να περιοριστεί και η πτώση της μετοχής. Αντίθετα, η προβολή μιας αρνητικής εικόνας μπορεί να επηρεάσει ακόμα και τις κρατικές αρχές προς την κατεύθυνση άσκησης παραδειγματικής αυστηρότητας κυρώσεων.

Οι οργανισμοί που είναι ανεπαρκώς εξοπλισμένοι για την διαχείριση του ενδιαφέροντος των ΜΜΕ, τόσο για την κρίση όσο και για τις επιπτώσεις της, είναι πιθανόν να αισθανθούν ότι απειλούνται και ότι είναι απομονωμένοι. Σε μία ενδεχόμενη κρίση, όταν ο οργανισμός δεν έχει αναπτύξει πλάνα διαχείρισης των μέσων εύκολα γίνεται θύμα των ΜΜΕ που λόγω του ανταγωνισμού και στο βωμό της αποκλειστικής είδησης, δημοσιεύουν ανεπιβεβαίωτες ιστορίες και αβάσιμες θεωρίες με σκοπό την δραματοποίηση της κατάστασης και κατά συνέπεια την αύξηση της θεαματικότητας. Ενώ καμιά στρατηγική για την διαχείριση των ΜΜΕ δεν μπορεί να εγγυηθεί ολοκληρωτική επιτυχία, μπορεί ωστόσο να μειώσει τις συγκρούσεις, τις λάθος ερμηνείες και την επακόλουθη αρνητική εικόνα του οργανισμού.

Ωστόσο, η επένδυση στη διαχείριση των μέσων μαζικής ενημέρωσης δεν μπορεί να εξασφαλίσει με βεβαιότητα την ασυλία της εταιρίας από δημοσιογραφικές επιθέσεις που ενδεχομένως να υπάρξουν, αλλά έχει σαν στόχο να προετοιμάσει την εταιρία και τα εμπλεκόμενα στελέχη για την όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερη αντιμετώπισή τους. Η σωστή διαχείριση των ΜΜΕ βασίζεται σε ορισμένες γενικές αρχές που περιγράφονται ως εξής:

- **Έλεγχος της προσβασιμότητας των ΜΜΕ:** Οι καταστάσεις κρίσεων όπου μπορεί να πλήξουν τις εταιρίες, προσελκύουν πολλές φορές τόσο το τοπικό όσο και το περιφερειακό ή ακόμα και το διεθνές ενδιαφέρον ανάλογα με το βεληνεκές της επιχείρησης. Η πίεση των ΜΜΕ όπως είναι εύκολα αντιληπτό λόγω του μεγέθους της κρίσης και της δυνατότητας μετάδοσης της εικόνας, μπορεί να γίνει αφόρητη. Σ' αυτές τις καταστάσεις, τα αντιδραστικά ή απροετοίμαστα μέτρα ελέγχου για τα ΜΜΕ, προκαλούν ακόμη περισσότερο την περιέργεια των δημοσιογράφων που αδράζουν την ευκαιρία προκειμένου να λασπολογήσουν κατά της εταιρίας. Στην περίπτωση που οι διαχειριστές των κρίσεων δεν καταφέρουν να περιορίσουν τα ΜΜΕ σε ελεγχόμενους χώρους, ουσιαστικά διευκολύνουν την πρόσβαση των δημοσιογράφων σε πηγές πληροφόρησης που μπορούν να πλήξουν την εικόνα και το κύρος του οργανισμού. Η προφύλαξη των θυμάτων και των ατόμων αντιμετώπισης δίνει την δυνατότητα ώστε οι πληροφορίες να είναι κάτω από τον έλεγχο της διαχείρισης των κρίσεων. Αποτελεσματική διαχείριση των ΜΜΕ σημαίνει ότι οι διαχειριστές πρέπει να βρουν τα κατάλληλα θύματα και τα κατάλληλα άτομα αντιμετώπισης, που είναι προετοιμασμένα να δώσουν συνέντευξη στα ΜΜΕ κάνοντας ορθή και πειστική χρήση του λόγου, δίχως να συμπαρασύρονται από τα έντονα συναισθήματα που τους γέννησε η κρίση, αλλά από το κριτήριο της λογικής.
- **Σωστή προετοιμασία των ατόμων που θα δίνουν τις συνεντεύξεις:** Το άτομο (spokesman) που θα αποτελέσει τον συνδετικό επικοινωνιακό κρίκο της εταιρίας με τα ΜΜΕ και κατά συνέπεια με την κοινή γνώμη, πρέπει να ορίσει και να επιβάλλει τις μεθόδους επικοινωνίας με τα ΜΜΕ, που ευνοούν την προφύλαξη της εικόνας της εταιρίας. Με αυτό τον τρόπο αποφεύγεται η άναρχη συλλογή πληροφοριών από αναρμόδια άτομα του οργανισμού. Οι μορφές ελεγχόμενης επικοινωνίας μιας επιχείρησης που βρίσκεται σε κρίση με τους δημοσιογράφους είναι μέσω συνεντεύξεων και δελτίων τύπου. Τα αρμόδια για την συνέντευξη άτομα θα πρέπει να έχουν προετοιμάσει εξ αρχής ένα πλάνο των λεγόμενων τους καθώς και να μπορούν να χειριστούν σωστά τη συζήτηση ώστε να τη στρέψουν στα σημεία που

θέλουν να τονίσουν. Γενικά τα απαραίτητα χαρακτηριστικά στοιχεία του υπεύθυνου επικοινωνίας έτσι ώστε να διαφυλάξει την εικόνα της εταιρίας από την επιθετική στάση των ΜΜΕ, είναι τα εξής: 1) Να είναι ικανός να εκπαιδεύσει και να διαθέτει εμπειρία, 2) Να «απορροφά» τις σύνθετες πληροφορίες άμεσα, 3) Να δημιουργεί και να «χτίζει» σχέσεις (εσωτερικά – εξωτερικά), 4) Να δημιουργεί αίσθημα εμπιστοσύνης, 5) Να συμβάλλει ενεργά στο χτίσιμο της εταιρικής κουλτούρας.

- **Βαρύτητα στο προσωπικό υποστήριξης:** Το προσωπικό υποστήριξης αποτελεί βασικό στοιχείο της προσπάθειας αντιμετώπισης της κρίσης. Είναι λοιπόν δύσκολο και μερικές φορές επικίνδυνο για το τελικό αποτέλεσμα, στην προσπάθεια αποφυγής μιας κρίσιμης κατάστασης, η ελλιπής πληροφόρηση του προσωπικού υποστήριξης. Για την αποφυγή διαρροών πληροφοριών προς τα ΜΜΕ από το προσωπικό υποστήριξης θα πρέπει αυτό να εκπαιδευτεί κατάλληλα στη διαχείριση των ΜΜΕ.
- **Δημιουργία γραφείου τύπου:** Όπως είναι λογικό η υποστήριξη της εικόνας της εταιρίας που δοκιμάζεται από μια κρίσιμη κατάσταση, καθώς επίσης και η διαδικασία πληροφόρησης των μέσων δεν μπορεί να σχεδιαστεί και να γίνει από ένα μόνο άτομο. Είναι λοιπόν απαραίτητη η δημιουργία γραφείου τύπου, το οποίο θα στελεχωθεί από άτομα με ιδιαίτερες γνώσεις στις δημόσιες σχέσεις, έτσι ώστε ο σχεδιασμός δράσης τους να έχει όσο το δυνατό μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και να αποφεύγονται τα λάθη που μπορεί να στοιχίσουν την εικόνα ή ακόμα και την ίδια την ύπαρξη της εταιρίας. (Φυγετάκης, 2007)



Εικόνα 3: Άμεση σχέση της ναυτιλίας με τα ΜΜΕ

2.1 Η έννοια της εμπορικής ναυτιλίας

Η εμπορική ναυτιλία περιλαμβάνει το σύνολο των πλοίων, των λιμανιών, του πληρώματος, των εγκαταστάσεων καθώς και οτιδήποτε άλλο σχετίζεται με την ανάπτυξη εμπορικής δραστηριότητας στη θάλασσα. Αντικείμενό της είναι η εξυπηρέτηση των σκοπών του εμπορίου και συμπεριλαμβάνει τη μεταφορά φορτίων και προσωπικού μέσω της χρήσης των πλοίων και των λιμανιών.

Επίσης, η ναυτιλία δεν είναι ταυτόσημη με τον εμπορικό στόλο αλλά εμπεριέχει και οποιαδήποτε υπηρεσία αναπτύσσεται στην ξηρά και στηρίζεται ή στηρίζει την εμπορική ναυτιλία. Στην έννοια, περιλαμβάνονται επίσης και οι ναυτιλιακές σχολές καθώς και η φορτηγός ναυτιλία. Οι συχνοί όροι «Παγκόσμια εμπορική ναυτιλία» περιλαμβάνει τα εμπορικά πλοία όλου του κόσμου ενώ συναντάται αντίστοιχα ο εγχώριος ορισμός όπως Ελληνική εμπορική ναυτιλία. (Μανέγα - Κοτζαπαναγιώτογλου, 2005)

Όπως έχει ήδη λεχθεί, η εμπορική ναυτιλία εμπεριέχει και την εμπορική επιχείρηση που εκμεταλλεύεται τα εξειδικευμένα για το σκοπό πλοία. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διακρίνονται από τις επιχειρήσεις που αναπτύσσονται στην ξηρά κυρίως στα εξής σημεία:

- Λόγω του μεγάλου κόστους των πλοίων οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αναγκάζονται να χρησιμοποιήσουν ξένο κεφάλαιο γεγονός που αυξάνει το κόστος εκμετάλλευσης.
- Αυξημένο επίσης παρουσιάζεται και το κόστος ασφαλίσεων στην ναυτιλιακή επιχείρηση λόγω της μεγάλης ροπής στους κινδύνους που παρουσιάζουν οι ίδιες.
- Άλλο γεγονός που αυξάνει το κόστος εκμετάλλευσης είναι η μεγάλη απόσταση του πλοίου από την έδρα του.
- Το ιδιόμορφο περιβάλλον της ναυτιλιακής επιχείρησης οδηγεί σε αύξηση των κινδύνων αλλά και του συνολικού κόστους της ίδιας.
- Αυξημένα μισθολόγια λόγω της εξειδίκευσης του προσωπικού, του αυξημένου κινδύνου και της εκτός έδρας εργασίας που παρέχουν.

(Σταθοπούλου, 2010)

2.2 Διαχείριση κρίσεων

2.2.1 Ιδιαιτερότητες στο χώρο της ναυτιλίας

Η ναυτιλία είναι ένας συνεχώς αναπτυσσόμενος κλάδος με παγκόσμια απήχηση. Δεδομένης της μεγάλης χωρητικότητας των πλοίων σε εμπόρευμα και πλήρωμα, οι περισσότερες μεταφορές διενεργούνται κατά αυτόν τον τρόπο. Υπολογίζεται ότι η μεταφορά εμπορευμάτων με πλοία αγγίζει το 90% του παγκόσμιου εμπορίου.

Ωστόσο, δεν θα πρέπει να λησμονείται, ότι πρόκειται επίσης για έναν κλάδο με αυξημένες δυσκολίες που εντοπίζονται κυρίως στην ειδική κατάρτιση του προσωπικού, στις ενδεχόμενες καταστροφές και δυσκολίες μεταφοράς λόγω καιρικών συνθηκών κ.ά. Επίσης, τα αυξημένα ασφάλιστρα είναι άλλη μία δυσκολία που έχουν να υπερκεράσουν οι ναυτιλιακές διότι η ασφάλιση είναι απαραίτητη λόγω του μεγέθους των κινδύνων και των σοβαρών επιπτώσεων που μπορεί να επιφέρουν.

Έτσι, παρατηρείται και η ιδιαιτερότητα των κρίσεων στην εμπορική ναυτιλία. Το μεγάλο κόστος των εμπορευμάτων αλλά και του ίδιου του πλοίου, η απειλή της ανθρώπινης ζωής και το ενδεχόμενο λήξης της βιωσιμότητας της επιχείρησης καθιστούν την ανάγκη για σχεδιασμό μοντέλων διαχείρισης των κρίσεων επιτακτική. Επίσης, πέρα από τις προαναφερόμενες επιπτώσεις ενέχεται και ο κίνδυνος μόλυνσης του περιβάλλοντος στις περιπτώσεις δεξαμενόπλοιων καθώς και άλλοι κίνδυνοι ομηρίας, πειρατείας και κλοπής του εμπορεύματος. Αυτό λοιπόν που προέχει στη ναυτιλία είναι η βελτίωση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών και η σωστή επιλογή των ατόμων που θα κληθούν να διαχειριστούν τις ενδεχόμενες κρίσεις.

2.2.2 Οι κίνδυνοι στην εμπορική ναυτιλία

Όπως έχει ήδη αναφερθεί ο ναυτιλιακός κλάδος διακρίνεται για την ιδιαιτερότητα και το μέγεθος των κινδύνων που ενέχει. Σε μία προσπάθεια κατηγοριοποίησης των ενδεχόμενων κινδύνων η θεωρία κατέληξε στην εξής τριμερή διάκριση:

1. Θαλάσσιοι κίνδυνοι με την ευρεία έννοια:

- Απώλεια του πλοίου.
- Πειρατεία.
- Πυρκαγιά
- Αβαρία.
- Σύγκρουση με πλοίο ή άλλο εμπόδιο.
- Απώλεια φορτίου από τα κύματα.
- Ναυταπάτες – είναι η δόλια πρόκληση ζημιών του πλοίου από τον πλοίαρχο ή το πλήρωμα με σκοπό εκδίκησης κατά του πλοιοκτήτη.

2. Θαλάσσιοι κίνδυνοι, με την στενή έννοια, λόγω τυχαίων ή ανωτέρας βίας γεγονότων:

- Βύθιση, σύγκρουση και προσάραξη του πλοίου.

3. Κίνδυνοι ως αποτέλεσμα πολέμου. (Βλάχος & Νικολαΐδης, 1999)

2.3 Η υποβαθμισμένη ασφάλεια των πλοίων ως αιτία κινδύνων και ατυχημάτων

Τα πλοία πρέπει να τηρούν ορισμένους κανόνες ασφαλείας σύμφωνα με τους νόμους, τους διεθνείς κανονισμούς και τις υποδείξεις των κρατών. Ωστόσο, κάποιοι πλοιοκτήτες εξακολουθούν να μη συμμορφώνονται (τις περισσότερες φορές λόγω κόστους ή και αμέλειας) θέτοντας σε κίνδυνο το περιβάλλον, τα περιουσιακά στοιχεία τρίτων αλλά και ανθρώπινες ζωές. Έχει επικρατήσει στη θεωρία, τα πλοία να χαρακτηρίζονται ως υποβαθμισμένης ασφαλείας, όταν εμφανίζουν τα εξής χαρακτηριστικά στοιχεία:

- Δεν τηρούν τους κανόνες του νηογνώμονα και του κράτους σημαίας καθώς και τους κανονισμούς και τις διεθνείς συμβάσεις.
- Έχουν εμπλακεί σε ατύχημα που προκάλεσε την απώλεια ανθρώπινης ζωής, ιδιωτικής περιουσίας ή τη μόλυνση του περιβάλλοντος.

Με την παραβίαση των κανόνων ασφαλείας το πλοίο καθίσταται πιο επιρρεπές στα ατυχήματα. Θα πρέπει λοιπόν πάντοτε να διαφυλάσσεται η ασφάλεια και να δίνεται ιδιαίτερη βάση στην επιλογή του πλοίαρχου και του πληρώματος. Το έμπειρο και ειδικά εξειδικευμένο πλήρωμα μπορεί να αποτρέψει πολλά ατυχήματα εφόσον έχει την εμπειρία να κατανοήσει και να προβλέψει τόσο τις τακτικές όσο και τις έκτακτες ανάγκες του ταξιδιού. Από τις πιο συνήθεις αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων είναι οι εξής:

- Λάθη που οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα.
- Καιρικές συνθήκες.
- Κατασκευαστικό λάθος.
- Όργανα ναυσιπλοΐας.
- Αναξιόπλοο πλοίο.

Από τις προαναφερόμενες αιτίες ατυχημάτων, ο ανθρώπινος παράγοντας και τα τεχνικά και κατασκευαστικά λάθη είναι δυσκολότερο να προβλεφθούν δίνοντας έτσι μεγαλύτερη σπουδαιότητα στο ρόλο του πληρώματος. Επίσης, η αδυναμία πρόβλεψης καθιστά όλα τα πλοία επισφαλής με ενδεχόμενο υποβαθμισμένης ασφάλειας. Βέβαια, αναλόγως με τις επιλογές ασφαλείας που θα προβεί ο πλοιοκτήτης αυξάνεται ή αντίστοιχα μειώνεται το επίπεδο ασφάλειας. Οι επιλογές ασφαλείας όμως, δεν είναι πάντοτε στην ευχέρεια του πλοιοκτήτη αλλά εξαρτώνται από τους εξής παράγοντες:

- Ανάλογα με τον τύπο του πλοίου εφαρμόζονται και οι αντίστοιχοι κανονισμοί και οδηγίες. Για παράδειγμα τα επιβατηγά και τα πλοία μεταφοράς χημικών έχουν αυστηρούς κανόνες ασφαλείας που δεν αφήνουν περιθώρια παρεκκλίσεων στον πλοιοκτήτη. Αντίθετα τα δεξαμενόπλοια έχουν πιο χαλαρούς κανονισμούς και υπάρχει περιθώριο για πιο μειωμένα επίπεδα ασφαλείας.
- Καθοριστικό ρόλο στα επίπεδα ασφαλείας έχει και ο χρόνος ναύλωσης των πλοίων. Συγκεκριμένα, αυτοί που ναυλώνουν τα πλοία για μεγάλα διαστήματα έχουν και μεγαλύτερες απαιτήσεις ασφαλείας από αυτούς που τα ναυλώνουν για ένα ταξίδι.
- Οι απαιτήσεις ασφαλείας αλλάζουν ανάλογα με το λιμάνι προσέγγισης και τη σημαία του πλοίου.
- Καθοριστικός είναι ο ρόλος των ασφαλιστικών εταιριών και των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων στις απαιτήσεις ασφαλείας που θέτουν προκειμένου για ασφάλιση ή για χρηματοδότηση αντίστοιχα.
- Το χαμηλό ύψος των ναύλων αναγκάζει τους πλοιοκτήτες να μειώσουν το κόστος σε όλα τα επίπεδα.

Τα πλοία υποβαθμισμένης ασφαλείας μειώνουν τις δαπάνες στις αμοιβές προσωπικού, στη συντήρηση και τις επισκευές του πλοίου, στα ανταλλακτικά, τα εφόδια κ.ά. Αυτό όμως έχει ως αποτέλεσμα στα λιμάνια υψηλού ελέγχου και απαιτήσεων ασφαλείας τα πλοία αυτά να γίνονται στόχοι ελέγχων και έτσι να χάσουν οι πλοιοκτήτες πολλές μέρες σε συντήρηση και επισκευές καθιστώντας εκ του αποτελέσματος την μείωση δαπανών επιζήμια παρά κερδοφόρα.

Αντίθετα, οι πλοιοκτήτες που επενδύουν στην ασφάλεια και προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες καταλήγουν να μην είναι ανταγωνιστικοί σε περιόδους πτώσης των ναύλων και αναγκάζονται είτε να αποσυρθούν είτε να ρίξουν την ποιότητα. Έτσι, από τα προαναφερόμενα προκύπτει πως τα αυξημένα επίπεδα ασφαλείας δεν εξαρτώνται μόνο από τη βούληση του πλοιοκτήτη αλλά λειτουργούν σε συνάρτηση με την πίεση που ασκούν και άλλοι φορείς όπως οι ασφαλιστικές, τα λιμάνια κ.ά.

2.4 Ο ανθρώπινος παράγοντας ως αιτία ατυχημάτων

Τα περισσότερα ναυτικά ατυχήματα, έχει σημειωθεί, πως έχουν ως αιτία τους τον ανθρώπινο παράγοντα. Ακόμα και στις περιπτώσεις που αναφέρονται ατυχήματα έκρηξης, πυρκαγιάς ή συγκρούσεων, όταν γίνεται περαιτέρω ανάλυση της εύρεσης των αρχικών αιτιών που πυροδότησαν τον κίνδυνο τις περισσότερες φορές η έρευνα καταλήγει στο ανθρώπινο λάθος. Οι αιτίες πρόκλησης αυτών των λαθών μπορούν να ταξινομηθούν ως εξής:

- Αστάθμητοι παράγοντες.
- Επιχειρηματικές πιέσεις και διοικητικές αποφάσεις και οδηγίες.
- Λάθη που οφείλονται στα ατομικά χαρακτηριστικά του πληρώματος όπως η εμπειρία, η εκπαίδευση, η απροσεξία, η αμέλεια και άλλα σωματικά και πνευματικά χαρακτηριστικά.
- Προσαρμογή του πληρώματος στις συνθήκες του πλοίου και η συνεργασία τους με το λοιπό προσωπικό και τα μηχανήματα.

Συγκεκριμένα, τα επιχειρηματικά λάθη της διοίκησης αποτελούν το 80% των ανθρώπινων αιτιών στα ατυχήματα θέτοντας έτσι το ρόλο της σε καθοριστικής σημασίας για την ασφάλεια του πλοίου. Η διοίκηση ωθεί τους πλοιάρχους και το πλήρωμα στη διάπραξη ανθρώπινων λαθών, μέσω των οδηγιών που παρέχει, όπως τη ρύπανση του περιβάλλοντος και την πρόκληση άλλων ατυχημάτων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εντολή για αυξημένη ταχύτητα του πλοίου, παρόλο τις κακές θαλάσσιες καιρικές συνθήκες, προκειμένου για εμπρόθεσμη και ταχεία μεταφορά των εμπορευμάτων και για διατήρηση της ανταγωνιστικότητας.

Επίσης, όπως αναφέρθηκε, σημαντικός παράγοντας αιτιών ατυχημάτων είναι τα ατομικά χαρακτηριστικά του πληρώματος. Πιο αναλυτικά αναφέρονται τα εξής:

- Συχνά παρατηρείται να γίνονται λάθη ή να λαμβάνονται λανθασμένες και πρόχειρες αποφάσεις κυρίως λόγω έλλειψης πείρας, γνώσεων και μη επαρκούς εκπαίδευσης.
- Λάθη που βασίζονται σε ψυχολογικά υπόβαθρα του πληρώματος όπως ο θυμός, η στεναχώρια, το άγχος κ.ά. και δημιουργούνται λόγω εργασιακής πίεσης καθώς και εξαιτίας των δυσχερειών που αντιμετωπίζουν κατά την εργασία στο πλοίο.
- Λάθη που σχετίζονται με τη σωματική διάπλαση και κόπωση του πληρώματος. Οι πολλές ώρες εργασίας επιφέρουν αρνητικά αποτελέσματα στην παραγωγικότητα και απόδοση των εργαζομένων.
- Λάθη εξαιτίας της ασυνεννοησίας του πληρώματος. Η μη συνεννόηση μπορεί να οφείλεται είτε στην διαφορετική γλώσσα επικοινωνίας είτε να σχετίζεται με τα ατομικά χαρακτηριστικά τους. Επίσης συχνά λάθη γίνονται και κατά τη μεταφορά των πληροφοριών.
- Κάποιοι ναυτικοί μπορεί να παρουσιάζουν αλαζονική συμπεριφορά, να μην είναι συνεργάσιμοι, να μην επιζητούν βοήθεια λόγω γοήτρου ή και αντίθετα να επιδεικνύουν απόλυτη εμπιστοσύνη μη προβαίνοντας σε επανέλεγχο.

Τέλος, σαν αιτία ανθρώπινου λάθους παρουσιάζεται η μη προαγωγή της συνεργασίας που έχει ως αποτέλεσμα τη δυσκολότερη προσαρμογή των ατόμων στις συνθήκες εργασίας του πλοίου. Προκειμένου λοιπόν να αντιμετωπιστούν τα ανθρώπινα λάθη ως αιτία κινδύνων και λαθών θα πρέπει να γίνει αναθεώρηση του ναυτικού ατυχήματος με τους εξής παράγοντες:

- Επίπεδο εκπαίδευσης.
- Εμπειρία σε εργασία στη θάλασσα.
- Σημαίες ευκολίας.
- Διοίκηση – management. (Ράικος, 2005)

2.5 Ναυταπάτες

Ναυταπάτες ονομάζονται η κάθε μορφής απάτη που διαπράττεται κατά την ναυτιλία. Συγκεκριμένα, ήδη από την αρχαιότητα, παρατηρήθηκε η διάπραξη απατών στον χώρο της εμπορικής ναυτιλίας και των μεταφορών οι οποίες και ανέπτυσαν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που εφάπτονταν στις ειδικές περιπτώσεις της ναυτιλίας. Στόχος της ναυταπάτης είναι η πρόκληση ζημίας στο πλοίο και στο εμπόρευμα από δόλιες πράξεις του πλοιάρχου ή του πληρώματος με σκοπό τη βλάβη και ζημία του πλοιοκτήτη ή του ναυλωτή. Οι μορφές ναυταπάτης εμφανίζονται ως ακολούθως:

- **Ναυταπάτη εγγράφων:** Στις αγοραπωλησίες που γίνονται μέσω της εμπορικής ναυτιλίας υπάρχει σοβαρό ενδεχόμενο να πέσει κάποιος θύμα απάτης ειδικότερα λόγω της μεγάλης απόστασης διεκπεραίωσης των συναλλαγών και των διαφορετικών χωρών όπου εμπλέκονται. Έτσι, τα συμβαλλόμενα μέρη θα πρέπει να δίνουν μεγάλη βαρύτητα στη γνησιότητα των εγγράφων που λαμβάνουν (τιμολόγιο, φορτωτική κ.ά) και να προβαίνουν σε προηγούμενο έλεγχο αξιοπιστίας των εταιριών.
- **Εσκεμμένο ναυάγιο, παρέκκλιση πορείας και κλοπή φορτίου:** Πρόκειται για μία ναυταπάτη όπου απαιτείται δόλος και συνέργεια του πλοιοκτήτη, του πλοίαρχου και του πληρώματος. Συγκεκριμένα, η εσκεμμένη βύθιση του πλοίου γίνεται προκειμένου ο επιχειρηματίας να εισπράξει μεγάλα ποσά από την ασφαλιστική σε καιρούς όπου η επιχείρηση διανύει οικονομική κρίση. Η πρόκληση ναυαγίου συνοδεύεται συνήθως και από άλλες απάτες ειδικότερα όταν το πλοίο μεταφέρει εμπορεύματα αξίας όπου είτε καταστρέφονται με τη βύθιση και εισπράττονται τα ποσά από την ασφαλιστική, είτε το πλοίο παρεκκλίνει της πορείας του και τα μεταπωλεί διαπράττοντας ταυτόχρονα και κλοπή.
- **Εμπρησμός:** Είναι μία πράξη στην οποία καταφεύγουν οι πλοιοκτήτες προκειμένου να εισπράξουν την χρηματική αποζημίωση από τις ασφαλιστικές. Η συμμετοχή του πληρώματος δεν είναι απαραίτητο να είναι καθολική ενώ ταυτόχρονα αποτελεί μία μορφή απάτη που κινεί τις λιγότερες υποψίες λόγω της ευκολίας πυροδότησης εστιών φωτιάς. Ειδικότερα, η έναρξη της εστίας στο χώρο του μηχανοστασίου θεωρείται πιθανή ενώ οδηγεί και στην εξ ολοκλήρου απώλεια του πλοίου μη αφήνοντας στοιχεία εμπρησμού.
- **Απάτες στη ναύλωση:** Έχουν σημειωθεί διάφορων ειδών ναυταπάτες που σχετίζονται με τη ναύλωση και ποικίλουν αναλόγως με τη συμφωνία των μερών. Έτσι σε περίπτωση μη συμφωνίας του πλοιοκτήτη και του κατόχου του εμπορεύματος έχει παρατηρηθεί ότι ο πρώτος μπορεί να επιχειρήσει την παράνομη πώληση του φορτίου προκειμένου να καλύψει το κόστος του ταξιδιού (χρονοναύλωση). Επίσης, μετά την αναχώρηση του πλοίου, ενδέχεται ο πλοιοκτήτης να απαιτήσει μεγαλύτερα χρηματικά ποσά υπό την απειλή της μη παράδοσης των εμπορευμάτων (ναυλοσύμφωνο ορισμένου ταξιδιού).

- **Απάτη σχετικά με την ασφάλιση του εμπορεύματος ή του πλοίου:** Παρατηρείται υπερεκτίμηση της αξίας των εμπορευμάτων ή του πλοίου κατά την ασφάλιση, προκειμένου να εισπραχθούν μεγαλύτερα ποσά σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας. Αυτής η μορφής απάτη συνυπάρχει με το εσκεμμένο ναυάγιο και τον εμπρησμό.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι στις περιπτώσεις συναλλαγών με εμπορικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τα συμβαλλόμενα μέρη θα πρέπει να είναι πολύ προσεχτικά, ενημερωμένα και να συμβουλευονται άλλα άτομα με μεγαλύτερη εμπειρία σε τέτοιου είδους συναλλαγές. Ειδικότερα, όταν πρόκειται για μικρές ή νεοεισερχόμενες εταιρίες θα πρέπει να γίνεται περαιτέρω και εντονότερου βαθμού έρευνα. Βέβαια, ενώ πολλά κράτη κινούνται προς τον εντοπισμό και την πρόληψη ναυταπατών ιδρύοντας νομικές ή αστυνομικές υπηρεσίες ωστόσο θα πρέπει να γίνει πιο εντατική προσπάθεια για την καταπολέμηση του φαινομένου. (Μανέγα - Κοτζαπαναγιώτογλου, 2005)

2.6 Πειρατεία

Ένας εξίσου σημαντικός κίνδυνος για την εμπορική ναυτιλία και την ασφάλεια των μεταφορών είναι και η πειρατεία. Το συγκεκριμένο έγκλημα έχει απασχολήσει επί μακρόν τους ενδιαφερόμενους αλλά και τη διεθνή νομοθεσία προκειμένου να δοθεί ένας σαφής ορισμός για το τι ακριβώς συνιστά η πειρατεία. Συγκεκριμένα προβληματίσε ιδιαίτερος το εφαρμοστέο δίκαιο σε περιπτώσεις πειρατείας με άλλους να υποστηρίζουν πως πρέπει να εφαρμοστεί το ημεδαπό δίκαιο και άλλους να ζητούν εφαρμογή του διεθνούς.

Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο η πειρατεία ορίζεται ως εξής:

- Είναι κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή κάθε πράξη διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και που κατευθύνεται: 1) στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω στο πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό, 2) εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσωπικών ή περιουσιακών στοιχείων, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.
- Κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό.
- Κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στις δύο προηγούμενες παραγράφους.

Από τα προαναφερόμενα ξεχωρίζουν τέσσερα στοιχεία που διακρίνουν μία πράξη ως πειρατεία:

- Ύπαρξη βίαιης πράξης.
- Να γίνεται προς ιδίως όφελος.
- Να λαμβάνει χώρα στην ανοικτή θάλασσα.
- Να διαπράττεται από τα μέλη ενός πληρώματος πλοίου προς ένα άλλο πλοίο.

Δεδομένου ότι η παράνομη αυτή δράση των πλοίων δεν γνωρίζει σύνορα και οι πειρατές δραστηριοποιούνται σε όλα τα εγχώρια ύδατα, η ανάγκη για νομική προστασία των κρατών καθίσταται επιτακτική. Συγκεκριμένα, ζητήθηκε η ελευθερία νομικής δράσης των κρατών ανεξαρτήτως εδαφικής επικράτειας στις περιπτώσεις πειρατείας. Αυτό προέκυψε από την ελευθερία στον τρόπο δράσης των Σομαλών πειρατών όπου μετά την εγκληματική τους πράξη έβρισκαν καταφύγιο στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας.

Έτσι, το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, με πληθώρα ψηφισμάτων του, επέτρεψε στα πλοία που βρίσκονταν διωκόμενα και υπό την απειλή της πειρατείας να μπορούν να εισέρχονται στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας προκειμένου να διώξουν τους πειρατές. Αξίζει ωστόσο να σημειωθεί ότι τα εν λόγω ψηφίσματα δεν θέτουν ως στόχο την τροποποίηση του διεθνούς δικαίου για το δίκαιο της θάλασσας αλλά προσπαθούν να διευρύνουν το δικαίωμα για χρήση βίας στις περιπτώσεις της Σομαλίας και του κόλπου του Άντεν.

Η πειρατεία σαν φαινόμενο εμφανίστηκε ήδη με τις πρώτες απόπειρες του ανθρώπου να εκμεταλλευτεί τη θάλασσα και τις θαλάσσιες μεταφορές προκειμένου να εκτελέσει τις εμπορικές και μεταφορικές του δραστηριότητες. Έτσι αποτελεί το παλαιότερο διεθνές έγκλημα ενώ ταυτόχρονα καθίσταται μάλιστα για τον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας μιας και η εμφάνιση τους έγινε σχεδόν ταυτόχρονα.

Παρόλη τη νομοθετική προστασία και την εξέλιξη στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η πειρατεία έχει αυξηθεί σημαντικά μετά το έτος 2000. Κάποιοι από τους λόγους που οδήγησαν στην αύξηση των επιθέσεων είναι και οι εξής:

- Η έντονη και συνεχώς αυξανόμενη κινητικότητα εμπορικών φορτίων μέσω θαλάσσης.
- Η κίνηση των εμπορικών πλοίων μέσω διαδρόμων που χαρακτηρίζονται από υψηλά ποσοστά επικινδυνότητας, καθώς λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της

μορφολογίας της περιοχής δημιουργούνται οι κατάλληλες συνθήκες για ενέδρες και αποκλεισμό των πλοίων κατά τη διέλευση τους.

- Η πάγια τακτική των πλοιοκτητών να καταβάλουν μεγάλα χρηματικά ποσά ώστε να τους επιστραφεί το φορτίο και το πλοίο τους, πρακτική που λειτουργεί ως κίνητρο για την περαιτέρω πειρατική δράση με τους πειρατές να επωφελούνται με μεγάλα χρηματικά ποσά.

Στατιστικά, η πειρατεία κατέγραψε μικρότερα ποσοστά εμφάνισης τον 20^ο από ότι τον 21^ο αιώνα όπου υπήρξε μεγάλη «άνθιση» και εδραίωσή της στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας. Τα μέρη όπου καθίστανται πιο επικίνδυνα για τα πλοία είναι ο κόλπος του Άντεν και το Κέρασ της Αφρικής, ο κόλπος της Γουινέας ανοιχτά της Νιγηρίας, η Ερυθρά Θάλασσα και η ευρύτερη περιοχή της Ινδονησίας και των Φιλιππίνων.

Η εδραίωση της πειρατείας στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών έχει επιφέρει τεράστια κέρδη στους πειρατές και αντίστοιχη οικονομική επιβάρυνση για την ναυτική βιομηχανία και τη ναυτιλία. Η επιβάρυνση των εταιριών οφείλεται κυρίως στα μεγαλύτερα ασφάλιστρα που ζητούν οι ασφαλιστικές εταιρίες, ιδιαίτερα όταν τα πλοία κινούνται στις επικίνδυνες ζώνες, στις ναυτικές αποστολές και στο κόστος των ιδιωτικών εταιριών ασφάλειας όπου χρησιμοποιούνται τα τελευταία χρόνια. Γενικότερα το κόστος των πλοιοκτητών διακρίνεται σε άμεσο και έμμεσο.

Στο άμεσο κόστος περιλαμβάνονται τα εξής:

- Το κόστος βλάβης του φορτίου.
- Η λύση της σύμβασης και η καθυστέρηση παράδοσης του φορτίου όταν ένα πλοίο κρατείται σε ομηρία.
- Τα λύτρα και οι διαπραγματευτικές αμοιβές.
- Το κόστος ασφάλισης και το κόστος ανακατεύθυνσης και αύξησης της ταχύτητας του πλοίου.
- Ο εξοπλισμός για την ασφάλεια του πλοίου(σε επίπεδο πρόληψης) και το κόστος για τα αμυντικά μέτρα, τα οποία στο σύνολό τους αφορούν στην επίδραση της πειρατείας για τη ναυτική βιομηχανία και τις κυβερνήσεις.

Αντίθετα το έμμεσο κόστος αφορά κυρίως τις χώρες όπου βρίσκονται γεωγραφικά κοντά στον κύκλο δράσης της πειρατείας και περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

- Πτώση και αστάθεια του εγχώριου εμπορίου.
- Πληθωρισμός στις τιμές των τροφίμων και μείωση των εσόδων.

Επακόλουθο των κινδύνων των θαλάσσιων μεταφορών από το φαινόμενο της πειρατείας ήταν, όπως έχει ήδη αναφερθεί, τα αυξημένα έξοδα στη ναυτική βιομηχανία. Ειδικότερα, έχει ανακύψει πληθώρα ασφαλιστικών ρυθμίσεων με το κόστος ασφάλισης να ανέρχεται σε υψηλά επίπεδα. Συγκεκριμένα, το έτος 2008, τα ασφαλιστρα προκειμένου για απαγωγή και λύτρα παρουσίασαν αύξηση στο δεκαπλάσιο της αξίας των προηγούμενων χρόνων. Επίσης, οι ασφαλιστικές δημιούργησαν νέες κατηγορίες ασφάλισης των πλοίων με τη ναυτασφάλιση να διακρίνεται στις εξής περιπτώσεις:

- Ασφάλιση σε περίπτωση πολέμου.
- Ασφάλιση για απαγωγή και λύτρα.
- Ασφάλιση φορτίου.
- Ασφάλιση σκάφους.

Ωστόσο, στους ναυλωτές και τους μεταφορείς δίνεται η δυνατότητα επιλογής του ρίσκου ανάλογα με τη διαδρομή που θα επιλέξουν να ακολουθήσουν τα πλοία τους. Σταθμίζοντας λοιπόν τους κινδύνους προκύπτουν οι εξής δύο επιλογές:

1. Να συνεχίσουν τη διέλευση από την Διώρυγα του Σουέζ με αυξημένους κινδύνους και υψηλό κόστος.
2. Να επιλέξουν την ανακατεύθυνση των πλοίων πραγματοποιώντας το γύρο της Αφρικής μέσω του Cape of Good Hope, το οποίο συνεπιφέρει ιδιαίτερο μεγάλο κόστος για το πλοίο και τα προϊόντα.

Και στις δύο προαναφερόμενες επιλογές, το κόστος που επωμίζονται οι μεταφορείς είναι τεράστιο με αντίστοιχο οικονομικό αντίκτυπο στην εταιρία. Έτσι η πειρατεία καθίσταται ένας ιδιαίτερα επιβλαβής παράγοντας για την εμπορική ναυτιλία που χρήζει περαιτέρω έρευνας και διεθνούς παρέμβασης προκειμένου να κατακτηθεί η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

3.1 Συμβάσεις και κανονισμοί για την ασφάλεια στη ναυτιλία

Παγκοσμίως, έχουν υπογραφεί συμβάσεις και έχουν εκδοθεί κανονισμοί με στόχο την εξασφάλιση ενός κατώτερου «υψηλού» επιπέδου ασφάλειας ικανό να ανταποκριθεί στις διεθνείς ανάγκες της ναυτιλίας. Κάποια από τα σημαντικότερα είναι τα εξής:

- **International Convention on Load Lines (ICLL)**: Αναφέρεται σε όλα τα πλωτά με μήκος άνω των 24 μέτρων και ρυθμίζει την ασφάλεια κατά την φόρτωση. Συγκεκριμένα, προσδιορίζει το μέγιστο βύθισμα του πλοίου σε κατάσταση φόρτωσης, την ευστάθεια και την στεγανότητα του σκάφους.
- **Safety Of Life At Sea (SOLAS)**: Ρυθμίζει τις κατασκευαστικές λεπτομέρειες του πλοίου προκειμένου για την ασφάλεια πλεύσης, όπως τον τεχνικό και ηλεκτρολογικό εξοπλισμό, τον πλήρη εξοπλισμό σε σωστικά μέσα, τα γενικά κατασκευαστικά στοιχεία κ.ά.
- **International Convention for the Prevention of Pollution from ships (MARPOL)**: Η σύμβαση MARPOL ασχολείται με τη ρύθμιση των εξής θεματικών: 1) ρύπανση από το πετρέλαιο, 2) ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα, 3) ρύπανση από λήμματα, 4) ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται διά θαλάσσης συσκευασμένες ή σε βυτιοφόρα, 5) ρύπανση από απορρίμματα και 6) ρύπανση από καυσαέρια.

Όλες οι προαναφερόμενες συμβάσεις εφαρμόζονται ανάλογα με την περίπτωση και αφού προσμετρήσουν τον τύπο του πλοίου, την ηλικία και τη χωρητικότητά του. Επίσης, απαιτούνται τακτικοί έλεγχοι εφαρμογής και επαναπροσδιορισμού των όρων εφαρμογής.

Από τους κυριότερους φορείς στη διαμόρφωση και εφαρμογή αυτών των συμβάσεων είναι ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός (IMO) και η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα (SOLAS). Άλλες από τις βασικότερες συμβάσεις του IMO αποτελούν η INTERVENTION που εφαρμόζεται σε περιπτώσεις πετρελαϊκής ρύπανσης, οι διεθνείς

κανονισμοί για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα όπου υποδεικνύει τις πορείες πλεύσης και η STCW που ασχολείται με την πιστοποίηση και εκπαίδευση των ναυτικών.

Εκτός από τον IMO υπάρχουν και άλλοι φορείς που ασχολούνται με την ενίσχυση της ασφάλειας των θαλασσών. Σε αυτούς τους φορείς εμπλέκονται τα κράτη σημαίας και λιμένες, οι νηογνώμονες, οι πλοιοκτήτες, οι ασφαλιστικές εταιρίες, διάφοροι φορείς της Ε.Ε κ.ά.

Το κάθε νομοθέτημα που θεσπίζουν οι παραπάνω φορείς ασχολείται με τη ρύθμιση διαφορετικών θεματικών με κύριο όμως στόχο την εξασφάλιση της ασφάλειας. Κάποιες από τις θεματικές θεσμοθέτησης είναι και οι ακόλουθες:

- Εκπαίδευση και πιστοποίηση των ναυτικών.
- Εργασιακή ικανότητα.
- Απαγόρευση χρήσης ναρκωτικών ουσιών και κατανάλωσης αλκοόλ.
- Διάφορα εργασιακά θέματα όπως οι συνθήκες, η κόπωση και η συνεργασία.
- Εξοπλισμός του πλοίου.
- Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας.
- Κώδικες επικίνδυνων φορτίων.
- Κανονισμοί πυρόσβεσης και διάσωσης.
- Έκτακτες ανάγκες και εγκατάλειψη πλοίου κ.ά.

Τέλος, από την πλευρά των ναυτικών και πλοιοκτητών έχουν εγερθεί αντιδράσεις και ενστάσεις που αφορούν το εύρος των κανονισμών, την πολυπλοκότητά τους καθώς και την πληθώρα των φορέων που εμπλέκονται στη θέσπισή τους. Οι κανονισμοί, με τη μορφή που έχουν επικρατήσει οδηγούν συνήθως στις εξής αμφιλεγόμενες καταστάσεις:

- Πληθώρα κανονισμών.
- Κενά κανονισμών.
- Επικαλύψεις και αντιφάσεις μεταξύ των ισχυουσών κανονισμών. (Ψαρούτης, 2003)

3.2 Ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός (IMO)

Σημαντικότερος τιθέμενος στόχος στον τομέα της ναυτιλίας ήταν η επίτευξη της ασφάλειας των μεταφορών. Προκειμένου γι' αυτόν τον σκοπό ιδρύθηκε από τον οργανισμό ηνωμένων εθνών (ΟΗΕ) ένας διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός (IMO). Ο IMO απαρτίζεται από 162 κράτη μέλη και έχει ως έδρα του το Λονδίνο. Οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στον IMO σχετίζονται με τη διαμόρφωση κανόνων, κανονισμών και συμβάσεων σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση, την προαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου, την ασφάλεια στη ναυτιλία κ.ά.

Η ιστορία του IMO ξεκίνησε ήδη από το ναυάγιο του Τιτανικού όπου και εκδηλώθηκε η ανάγκη ίδρυσης ενός διεθνούς γραφείου για τον έλεγχο της ασφάλειας των πλοίων. Αργότερα το γραφείο μετεξελίχθηκε στον οργανισμό IMCO όπου με την πάροδο των χρόνων πήρε την τελική μορφή του σημερινού ναυτιλιακού οργανισμού IMO. Επίσης, αξιοσημείωτο είναι το πρόγραμμα τεχνικής βοήθειας του IMO όπου παρέχει συμβουλές τεχνογνωσίας στα αναπτυσσόμενα κράτη.

Από τους βασικότερους στόχους του οργανισμού είναι η μείωση των ατυχημάτων μέσω της προαγωγής της συνεργασίας των κυβερνήσεων για τη θέσπιση κανονισμών σε τεχνικά θέματα ενώ γίνεται προσπάθεια προώθησης υψηλότερων προτύπων ασφάλειας. Επίσης, ήδη από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του, ο IMO, προσανατολίστηκε στην κατάρτιση συμβάσεων για τη βελτίωση της ασφάλειας καθώς και την πρόληψη της ρύπανσης.

Οι συμβάσεις που ασχολούνται με την ασφάλεια στην ναυτιλία διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

- **Συμβάσεις για πρόληψη ατυχημάτων:** Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν οι περισσότερες εκ των διατάξεων της σύμβασης SOLAS, της διεθνούς σύμβασης για τις γραμμές φόρτωσης, των κανονισμών αποφυγής συγκρούσεων, της διεθνούς σύμβασης για τα πρότυπα εκπαίδευσης, της έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών ναυτικών, καθώς και άλλων συμβάσεων.
- **Συμβάσεις για την ελαχιστοποίηση των συνεπειών των ατυχημάτων:** Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν οι διατάξεις των κεφαλαίων III (σωστικά μέσα) και IV (Ραδιοεπικοινωνίες) της σύμβασης SOLAS και της σύμβασης για την έρευνα και διάσωση.

Ο IMO επισημαίνει ότι η απόλυτη ασφάλεια, αν και έχει φτάσει σε ένα υψηλό επίπεδο, ωστόσο δεν είναι εφικτή αλλά αποτελεί προϊόν συμβιβασμού και σχετίζεται με την τεχνολογία, τις σχέσεις κόστους – οφέλους, την αξιοπιστία, το θαλάσσιο περιβάλλον κ.ά. Παρόλα αυτά οι περισσότερες χώρες ακολουθούν τα υψηλότερα πρότυπα και ο IMO δεσμεύεται να εξασφαλίσει την παγκόσμια εφαρμογή τους. (Πανόπουλος, 1998).

Μέσω του IMO έχουν εφαρμοστεί πολλές συμβάσεις ενώ ο αριθμός των κωδικών ασφαλείας ξεπερνάει τους 700. Επισημαίνεται δε, ότι δεδομένης της πραγματοποίησης μεγάλων αλλαγών από άποψη τεχνολογίας, σχεδιασμού, κατασκευής και εξοπλισμού των πλοίων, οι περαιτέρω εξελίξεις θα κινούνται με πιο αργούς ρυθμούς. Τονίζει βέβαια πως ο τομέας που θεωρείται πιο κρίσιμος και χρήζει περαιτέρω ανάλυσης είναι ο ανθρώπινος παράγοντας. (Ψαραύτης, 1998)

Παρόλη τη θετική επίδραση του IMO στην εξέλιξη της ασφάλειας, μέσω της θέσπισης κανόνων, στη ναυτιλία έχει δεχθεί ωστόσο και κάποιες αρνητικές κριτικές στα εξής σημεία:

- Τα πρότυπα που προωθεί θεωρούνται κατώτερα των αντίστοιχων της χερσαίας βιομηχανίας.
- Οι πολυπλοκότητα και η πληθώρα των κανονισμών θέτει δυσκολίες στην εφαρμογή τους ειδικότερα από τις αναπτυσσόμενες χώρες.
- Οι συμβάσεις και οι κανονισμοί θέτουν εξαιρέσεις και τροποποιούνται ανάλογα με την παλαιότητα και την χωρητικότητα των πλοίων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την συνέχιση της πλεύσης πλοίων ιδιαίτερα παλαιών και προβληματικών με μόνη υποχρέωση την επισκευή και μερική μετατροπή τους. Έτσι ειπώθηκε ότι τίθεται σε κίνδυνο όλη η εμπορική ναυτιλία.
- Η μεσολάβηση μεγάλων χρονικών διαστημάτων από την υπογραφή των κανονισμών – συμβάσεων μέχρι και την εφαρμογή τους θέτει εμπόδια στην προαγωγή της ασφάλειας της ναυτιλίας. Ειδικότερα, αυτό γίνεται εντονότερα εμφανές όταν μεσολαβούν αλλαγές στην τεχνολογία και προκύπτουν νέες ανάγκες.
- Έχει παρατηρηθεί μεγάλη αδυναμία είτε στην επιβολή είτε στην εφαρμογή των προστίμων σε ορισμένα κράτη. Αυτό συνεπάγεται τη συσσώρευση προβληματικών πλοίων να λειτουργούν υπό τη σημαία των εν λόγω κρατών.

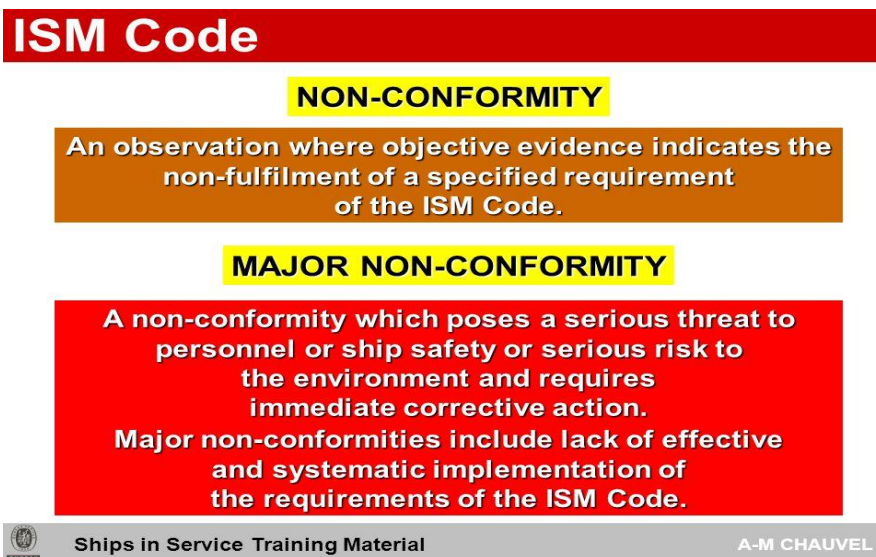
Τέλος, η εντονότερη κριτική ασκείται ύστερα από μεγάλα ατυχήματα με θύματα ανθρώπινες ζωές. Επισημαίνεται πως το φαινόμενο των ατυχημάτων δεν μπορεί να εκλείψει μόνο με τους ήδη υπάρχοντες κανονισμούς αλλά απαιτούνται περισσότερο δραστικά προληπτικά μέτρα. (Ράικος, 2005)

3.3 ISM CODE

Ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός, με το ψήφισμα A.741(18), αποφάσισε το Νοέμβριο του 1993 τη θέσπιση του διεθνούς κώδικα διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης (International Safety Management (ISM) Code). Ο ISM code είχε ως στόχο να δώσει κατευθυντήριες γραμμές προς τις ναυτιλιακές, σχετικά με τη διαχείριση του στόλου τους, την εξασφάλιση της ασφάλειας και την προαγωγή της περιβαλλοντικής συνείδησης. Επίσης, ήθελε να επιρρίψει την ευθύνη για την ασφάλεια στις ναυτιλιακές εταιρίες καθώς και να αποδίδονται οι ευθύνες στα ανώτερα όργανα.

Τα πρώτα χρόνια εφαρμογής του, ο κώδικας δεν ήταν υποχρεωτικός ενώ δόθηκε προθεσμία εφαρμογής μέχρι και τον Ιούνιο του 1998. Στην πράξη, κατέστη υποχρεωτικός από τον Ιούλιο του 1998 για τα δεξαμενόπλοια, τα επιβατηγά πλοία και τα φορτηγά μεταφοράς εμπορεύματος χύδην. Αργότερα, τον Ιούλιο του 2002 επεκτάθηκε η εφαρμογή του σε όλα τα διεθνή εμπορικά σκάφη που μετέχουν στη σύμβαση SOLAS εκτός από τα πολύ μικρά.

Τέλος, ο ISM code αποτελεί μέρος του Κεφαλαίου IX της διεθνούς σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), είναι υποχρεωτικός για όλους τους τύπους πλοίων και για όλα τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης SOLAS. (<http://europa.eu.int>)



Εικόνα 4: ΚΩΔΙΚΑΣ ISM

3.3.1 Επιδιωκόμενα αποτελέσματα

Με τον ISM code στοχεύεται η προσέγγιση των κρατών και των εταιριών του κλάδου της ναυτιλίας προκειμένου για την προαγωγή και τη διασφάλιση της ασφάλειας. Πιο συγκεκριμένα τίθενται οι εξής στόχοι:

- Διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, πρόληψη μόλυνσης του περιβάλλοντος, πρόληψη πρόκλησης ζημιών σε ανθρώπινες ζωές και περιουσιακά στοιχεία.
- Συντονισμός των ενεργειών ασφαλείας μεταξύ της διοίκησης και του πληρώματος.
- Εξασφάλιση ασφαλών πρακτικών και άριστες συνθήκες εργασιακού περιβάλλοντος εκ μέρους της διοίκησης της εταιρίας.
- Πρόσληψη μέτρων ασφαλείας για όλους τους ενδεχόμενους κινδύνους.
- Βελτίωση των ικανοτήτων του πληρώματος ιδιαίτερα στην ασφάλεια και στη διαχείριση έκτακτων καταστάσεων.
- Συμμόρφωση των πλοίων και πλοιοκτητών με τους κανόνες, τους κανονισμούς και τις οδηγίες.
- Έλεγχος στην εφαρμογή των εν ισχύ κανονισμών και των οδηγιών από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη. (Φυγετάκης, 2007)

3.3.2 Υποχρέωση εφαρμογής

Ο ISM code, έγινε υποχρεωτικός από τον Ιούλιο του 2002 για όλες τις ναυτιλιακές εταιρίες. Συγκεκριμένα, κάθε εταιρία θα πρέπει να διαμορφώσει το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης (Safety management System, SMS) το οποίο μετά και την πιστοποίησή του αποτελεί τον κανονισμό λειτουργίας της εταιρίας.

Έτσι, από το 2002 και έπειτα, η κάθε εταιρία θα πρέπει να έχει ένα σύστημα ασφάλειας που θα αναφέρει και θα πληροί τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Την ακολουθητέα πολιτική σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.
- Τις κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των κανόνων – κανονισμών και της νομοθεσίας.

- Τις αρμοδιότητες και την συνεργασία μεταξύ του προσωπικού της ξηράς, του πλοίου και της διοίκησης.
- Τους τρόπους και τις διαδικασίες αναφοράς των ατυχημάτων καθώς και τις περιπτώσεις παράβασης των κανονισμών.
- Τους τρόπους δράσης και αντίδρασης σε έκτακτες καταστάσεις.
- Τους τρόπους εσωτερικών ελέγχων.

Το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης (SMS) αποτελεί μέρος του ISM code στο οποίο και περιγράφονται αναλυτικά οι απαιτήσεις του κώδικα. Είναι προσαρμοσμένο στις ανάγκες τις εκάστοτε εταιρίας και απαιτείται η υπογραφή και συναίνεση του νηογνώμονα. Το σύστημα, εκτός από τις απαιτήσεις του κώδικα, οφείλει να προσαρμόζεται και στα προστάγματα του κράτους σημαίας, του νηογνώμονα καθώς και των κρατών πλεύσης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο Παναμάς όπου απαιτεί από τα πλοία προσέγγισης να είναι εφοδιασμένα με το Panama Canal SOPEP.

Με την εφαρμογή του κώδικα επιτυγχάνεται υψηλή πίεση προς τον πλοιοκτήτη για τη διασφάλιση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών. Από τη μεριά τους οι πλοιοκτήτες έρχονται αντιμέτωποι με τις δυσκολίες στάθμισης της ασφάλειας, της διατήρησης της ανταγωνιστικότητας και της επίτευξης υψηλών κερδών. Έτσι, παρατηρείται το φαινόμενο, ότι παρά την πιστοποίηση των εταιριών από τον ISM code, η εκ του αποτελέσματος αποτυχία διασφάλισης της ασφάλειας. (Anderson, 1998)

3.3.3 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του ISM code

Από την εφαρμογή του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης προέκυψαν αντίστοιχα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα τόσο για τις ίδιες τις επιχειρήσεις εμπορικής ναυτιλίας όσο και για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών. Τα πλεονεκτήματα συνοψίζονται ως εξής:

- Από τους κυριότερους στόχους της εφαρμογής του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης τίθεται η μείωση των ατυχημάτων στην ναυτιλία. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω της βελτίωσης της θαλάσσιας ασφάλειας αλλά και την εγρήγορση των εμπλεκόμενων προκειμένου για την αντιμετώπιση των κινδύνων στον τομέα της ναυτιλίας. Όλοι οι παραπάνω στόχοι μπορούν να επιτευχθούν μόνο με τη λήψη μέτρων που θα στοχεύουν στην αποφυγή

των ατυχημάτων του προσωπικού μέσω της ενημέρωσης, της εκπαίδευσης, των τακτικών δοκιμασιών αλλά και την τακτική τήρηση των διαδικασιών σε περιόδους πίεσης. Επίσης θα ληφθούν μέτρα για την αποφυγή ζημιών ή απωλειών στα πλοία, τον εξοπλισμό τους ή του φορτίου τους. Έτσι επιτυγχάνεται η ελαχιστοποίηση της απώλειας σε υλικό και προσωπικό και η μεταφορά των φορτίων εκτελείται αξιόπιστα και με μεγαλύτερη ασφάλεια.

- Επίσης έχουν τεθεί μέτρα πρόληψης για την προστασία του περιβάλλοντος. Κρίσιμος παράγοντας που καθορίζει τη μόλυνση ή μη του περιβάλλοντος, τίθεται ο χρόνος ανταπόκρισης σε περιπτώσεις ατυχημάτων. Έτσι προβλέπεται και απαιτείται, η λήψη μέτρων για ταχύτερη δράση προκειμένου είτε να αποφευχθεί είτε να μειωθεί η ζημία στο ελάχιστο δυνατό.
- Βελτίωση του τρόπου συντήρησης των πλοίων. Μεγάλη έμφαση δίδεται στη διαρκή ετοιμότητα οργάνων που χρησιμοποιούνται σε ώρα έκτακτης ανάγκης, μέσω συνεχής εκπαίδευσης και γυμνασιών, αφού απαιτείται συνεχής δοκιμαστικός έλεγχος. Καταγράφονται όλες οι ενέργειες για τη συντήρηση του πλοίου και τη διατήρηση του σε επίπεδο λειτουργίας σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η σύγχυση για την απόδοση ευθύνης μεταξύ διοίκησης και πλοιάρχου. Επίσης είναι ο μοναδικός τρόπος για διαρκή έλεγχο στην κατάσταση συντήρησης και ετοιμότητας των ομάδων έκτακτης ανάγκης, από το γραφείο διαχείρισης των πλοίων.
- Στα θετικά συγκαταλέγεται επίσης η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της επιχείρησης λόγω του κύρους που της προσδίδει η εφαρμογή και πιστοποίηση του κώδικα. Μετά την απαιτούμενη καθολική εφαρμογή του κώδικα, τα πλοία δεν θα δύναται να κυκλοφορούν στη διεθνή αγορά χωρίς να φέρουν την απαραίτητη πιστοποίηση εκτός από μερικές περιπτώσεις περιθωριακών αγορών όπου δεν απαιτείται η χρήση του. Ωστόσο, στην πληθώρα τους, τα πλοία και οι εταιρίες που θα συμμετέχουν στο διεθνές εμπόριο θα πρέπει να έχουν την πιστοποίηση καθώς θα ζητείται απαραίτητως από τις λιμενικές αρχές και τις ασφαλιστικές εταιρίες.
- Μέσω της εφαρμογής του κώδικα, υπάρχουν και θετικά οφέλη βελτίωσης της διοίκησης ενώ υπάρχει και εξασφάλιση της εφαρμογής και συμμόρφωσης έναντι όλων των κανόνων και συνθηκών. Συγκεκριμένα, τα οφέλη που παρουσιάζονται σε επίπεδο διοίκησης είναι τα εξής: 1) Αναγνώριση και λύση προβλημάτων που συμβαίνουν περιοδικά, ιδίως με τα αρχεία συντήρησης και ατυχημάτων, 2) Αναγνώριση αδυναμιών πληρωμάτων κυρίως από τη μη σωστή χρήση των μηχανημάτων που χρησιμοποιούν.

Τα προαναφερόμενα πλεονεκτήματα προέκυψαν ύστερα από την θεωρητική ανάλυση και μελέτη του κώδικα. Προκειμένου για εκτενέστερα και σαφέστερα αποτελέσματα θα πρέπει να αναμένουμε τα αποτελέσματα από την μακρόχρονη εφαρμογή του.

Αντίστοιχα ως μειονεκτήματα μπορούν να αναφερθούν τα ακόλουθα:

- Δυσκολία εφαρμογής του κώδικα από μικρές ή και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις. Συγκεκριμένα, οι μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν διαθέτουν μεγάλο διοικητικό μηχανισμό και για κάθε αναδυόμενο ζήτημα θα απαιτείται διαφορετικός εξειδικευμένος υπεύθυνος. Επίσης, θα χρειαστεί επιπλέον εργατικό δυναμικό με ειδικές τεχνικές γνώσεις προκειμένου για την εφαρμογή επιμέρους σημείων του κώδικα. Αυτό, αυτομάτως συνεπάγεται επιπλέον προσωπικό, μεγαλύτερες μισθολογικές δαπάνες και έτσι η επιχείρηση θα μπορέσει δύσκολα να ανταπεξέλθει και να σταθεί βιώσιμη στον ανταγωνιστικό χώρο της εμπορικής ναυτιλίας.
- Υπάρχει έλλειψη τεχνογνωσίας από τις ίδιες τις αρχές παρόλο που διαθέτουν εμπορικό στόλο. Είναι γνωστό ότι υπάρχουν σημαίες ευκαιρίας που η υποδομή τους είναι υποτυπώδης. Αυτό συνεπάγεται ότι η εφαρμογή και η πιστοποίηση του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης από αυτές τις σημαίες θα είναι προβληματική.
- Τέλος, με τον κώδικα δίνονται κατευθυντήριες γραμμές τρόπου διοικήσεως και προάγεται η ομοιογένεια μεταξύ των επιχειρήσεων. Αυτό, συνεπάγεται ότι οι επιχειρήσεις που συνηθίζουν να στοχεύουν στην καινοτομία χάνουν το πλεονέκτημά τους το οποίο καθίσταται ιδιαίτερος σημαντικό στην ανταγωνιστικότητα και στο άνοιγμα νέων ευκαιριών στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας.

3.3.4 Contingency Plan

Το Contingency Plan είναι το σχέδιο έκτακτης ανάγκης και χρησιμοποιείται σε καταστάσεις κινδύνου προκειμένου για τη σωστή και έγκαιρη διαχείριση των κρίσεων. Ειδικότερα στο πλαίσιο του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιριών. Γενικότερα, προκύπτει πως το Contingency Plan αποτελεί το βασικό σχέδιο δράσης και βρίσκεται σε άμεση συσχέτιση με τους διαθέσιμους πόρους εκ μέρους τη εταιρίας καθώς και από το ανθρώπινο δυναμικό που θα αναλάβει δράση για την διαχείριση ή αποφυγή της κρίσης.

Προκειμένου το Contingency Plan να είναι αποτελεσματικό και διαχρονικό να πρέπει να σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να καθίσταται κατανοητό από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, να είναι ρεαλιστικό καθώς και να ελέγχεται και να αξιολογείται τακτικά. Γι' αυτό θα πρέπει κατά η σύνταξή του να σταθμιστούν όλοι οι κίνδυνοι που ενδέχεται να πλήξουν την εταιρία, να γίνει η ανάλογη κατάταξή τους ανάλογα με το βαθμό επικινδυνότητας και τη ζημία που μπορεί να προκαλέσουν καθώς και να προβλεφθεί η πιθανότητα εμφάνισης του καθενός ξεχωριστά.

Εφόσον σχηματιστεί μία λεπτομερής εικόνα των κινδύνων που απειλούν την επιχείρηση και των συνεπειών που αυτοί θα προκαλέσουν, επισημαίνονται οι κίνδυνοι που έχουν χαρακτηριστεί ως πιθανοί ή μάλλον πιθανοί να καταστρέψουν ή να δημιουργήσουν σοβαρή ζημία στη λειτουργικότητα και την ύπαρξη της εταιρίας. Από τη στιγμή που θα γίνει ο προσδιορισμός των παραγόντων που απειλούν την επιχείρηση γίνεται ανάλυση των μεθόδων που θα υιοθετήσει η επιχείρηση για να τους εξαλείψει, ή αν αυτό δεν είναι εφικτό να τους περιορίσει.

Όπως έχει ήδη λεχθεί, ο μεγαλύτερος παράγοντας που σχετίζεται με τα ναυτικά ατυχήματα είναι ο ανθρώπινος λόγω της μη προβλεψιμότητας των αντιδράσεων του προσωπικού. Αυτό, θέτει περιορισμούς ως προς τις εφαρμόσιμες μεθόδους εξάλειψης των κινδύνων μέσα στο πλοίο. Καθίσταται λοιπόν επιτακτική η ανάγκη εκτός από τα μέτρα προφύλαξης για περισσότερη ασφάλεια, να οριστούν διαδικασίες αντίδρασης σε μία κρίσιμη κατάσταση, καθότι ο χρόνος αντίδρασης μετά το κρίσιμο επεισόδιο αποτελεί βασικό στοιχείο για τις επιπτώσεις, και κατά συνέπεια για την δράση και τους πόρους που θα απαιτηθούν για την ανάκαμψη της εταιρίας.

Ωστόσο, για να υπάρχει αποδοτικότητα ως προς την εφαρμογή των διαδικασιών αντίδρασης, δεν απαιτείται μόνο ο σωστός σχεδιασμός των δράσεων και αντιδράσεων. Θα πρέπει να υπάρχει και ο σωστός συνδυασμός με την ύπαρξη του κατάλληλου προσωπικού, άρτια εκπαιδευμένου και με την απαραίτητη εμπειρία στη διαχείριση των κρίσεων.

Μετά την ολοκλήρωση της εικόνας του Contingency Plan και εφόσον τεθεί σε εφαρμογή θα πρέπει η εταιρία να προβεί στην αξιολόγηση της αποδοτικότητας του συστήματος ενώ επίσης θα πρέπει να γίνεται συνεχής ανανέωση και επανεκτίμηση των νέων κινδύνων που αναδύονται συνεχώς. Όλες οι παραπάνω ενέργειες αποτελούν μία κυκλική διαδικασία ανανέωσης και ανασύνταξης του Contingency Plan.

Όταν η αντίδραση σε μια κρίσιμη κατάσταση δεν είναι άμεση ή είναι μη αποδοτική τότε ταυτόχρονα αυξάνεται και ο χρόνος που απαιτείται μέχρι να ελεγχτεί η κατάσταση, συμπαρασύροντας έτσι σε αύξηση των συνεπειών της κρίσης. Στον αντίποδα, όταν οι δράσεις κατά την διάρκεια της κρίσης είναι βασισμένες σε ένα σωστά σχεδιασμένο και εκτεταμένο πλάνο έκτακτης ανάγκης, οι ενέργειες είναι στοχευμένες, με τη μεγαλύτερη δυνατή αποδοτικότητα, γεγονός που οδηγεί σε ταχύτατο περιορισμό του συμβάντος, μικρής έκτασης ζημίες και οικονομία στους διατιθέμενους πόρους . (<http://www.safety4sea.com>)

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την ανάλυση και την έρευνα που πραγματοποιήθηκε διαπιστώθηκε η δυσκολία και η πολυπλοκότητα κατά τη διαχείριση των κρίσεων και κατά μείζονα λόγο τη διαχείριση στην εμπορική ναυτιλία. Οι δυσκολίες, στην εξασφάλιση της ασφάλειας δεν είναι ένα νέο φαινόμενο αλλά έχει απασχολήσει ήδη από την αρχαιότητα ενώ ολοκληρωτικές λύσεις δεν φαίνεται να έχουν βρεθεί μέχρι και σήμερα.

Η εμπλοκή των διαφόρων μερών και οργανισμών καθώς και η υιοθέτηση των κανονισμών φαίνεται να δυσχεραίνουν περισσότερο την κατάσταση παρά να διευκολύνουν. Τούτο συμβαίνει κυρίως από την πολυπλοκότητα και την πληθώρα των κανονισμών, από τις αντιφατικές οδηγίες καθώς και από το ενδιαφέρον των μερών να εστιάζεται κυρίως στην εξασφάλιση του κέρδους παρά στην ποιότητα της παροχής των υπηρεσιών.

Ακόμα και ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός, παρόλο που επέδειξε υπέρμετρο ζήλο στην προάσπιση της ασφάλειας, ωστόσο δεν φάνηκε ικανός να ανταποκριθεί άμεσα στην πρόληψη των κινδύνων και στην επιβολή των κυρώσεων. Ο ISM code επίσης, λόγω των εξαιρέσεων που θέτει κατά την εφαρμογή του ανάλογα με το είδος των πλοίων, φαίνεται να ευνοεί εμμέσως πλοία πεπαλαιωμένα και πλοιοκτήτες που στοχεύουν περισσότερο στην πιστοποίηση ασφάλειας παρά στην εκ του αποτελέσματος εφαρμογή της.

Από τα παραπάνω προκύπτει πως το θέμα της ασφάλειας τίθεται υπό περαιτέρω συζήτηση και έρευνα ενώ το μέλλον δεν παρουσιάζεται ιδιαίτερος ευοίωνο. Αυτό καθιστά την εμπορική ναυτιλία ως μία αμφίβολη επιλογή εμπορικών συναλλαγών με τους ενδιαφερόμενους να πρέπει να εξετάζουν εις βάθος τις εταιρίες και ιδίως τις μικρές και νεοεισερχόμενες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλία

- Φιλολιά Α., Παπαγεωργίου Η., Στεφανάτος Σ., (2005), Ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης κρίσεων και ανθρώπινος παράγοντας, παραδείγματα εφαρμογής, οικονομική βιβλιοθήκη, Αθήνα
- Αρτίκης Γ, (2002), *Χρηματοοικονομική διοίκηση -αποφάσεις χρηματοδοτήσεων*, Interbooks, Αθήνα
- Βλάχος Γ.,& Νικολαΐδης Μ., (1999), Βασικές αρχές της ναυτιλιακής επιστήμης, τζέι & τζέι Ελλάς, Πειραιάς
- Anderson P., (1998), ISM code A practical guide to the legal and insurance implications, Lloyd's Practical Shipping Guides
- Σημειώσεις Διαχείρισης Κρίσεων του Ιωάννη Σιδέρη, Εκπαιδευτικό κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού

Επιστημονικές έρευνες, περιοδικά, διατριβές

- Mitroff I., (2002), *Crisis Learning: The Lessons of Failure*, at The Futurist, Vol 36 – No 5
- Darling J, (1994), *Crisis management in international business: Keys to effective decision making*, at Leadership & Organization Development Journal, Vol 15 – No 8
- Σταθοπούλου Π., (2010), *Διαχείριση κρίσεων στη ναυτιλία: Μελέτη περίπτωσης Exxon Valdez*, Πειραιάς
- Μανέγα - Κοτζαπαναγιώτογλου, (2005), *το διεθνές εμπόριο, η ανάπτυξή του μέσω της ναυτιλίας και η ελληνική πραγματικότητα*, Πρέβεζα
- Ράικος Δ., (2005), *Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την ασφάλεια ναυσιπλοΐας στην εμπορική ναυτιλία – Ανάλυση*, Πειραιάς
- Ψαραύτης Χ., (1998), *Προκλήσεις στην ασφάλεια των λιμένων*, Αθήνα
- Πανόπουλος Ι, (1998), *Το έργο του IMO στην πρόληψη και διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων*, 1^ο πανελλήνιο συνέδριο ασφάλειας θαλάσσιων μεταφορών, Πειραιάς
- Φυγετάκης Δ., (2007), *Διαχείριση κρίσεων στην εμπορική ναυτιλία. Συσχέτιση με τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) και με τον κώδικα ασφάλειας λιμένων και πλοίων (ISPS)*, Αθήνα
- Ψαραύτης Χ., (2003), *Η ασφάλεια ως παράγοντας ποιότητας στις θαλάσσιες μεταφορές*, Ναυτικά χρονικά, Αθήνα

Ιστοσελίδες

- <http://st.merig.eu>
- <http://europa.eu.int>